Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 72 (1997)
Heft: 2

Artikel: Endausbau der Transsibirischen Eisenbahn
Autor: Schlegel, Johann Ulrich
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-714516

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 30.06.2025

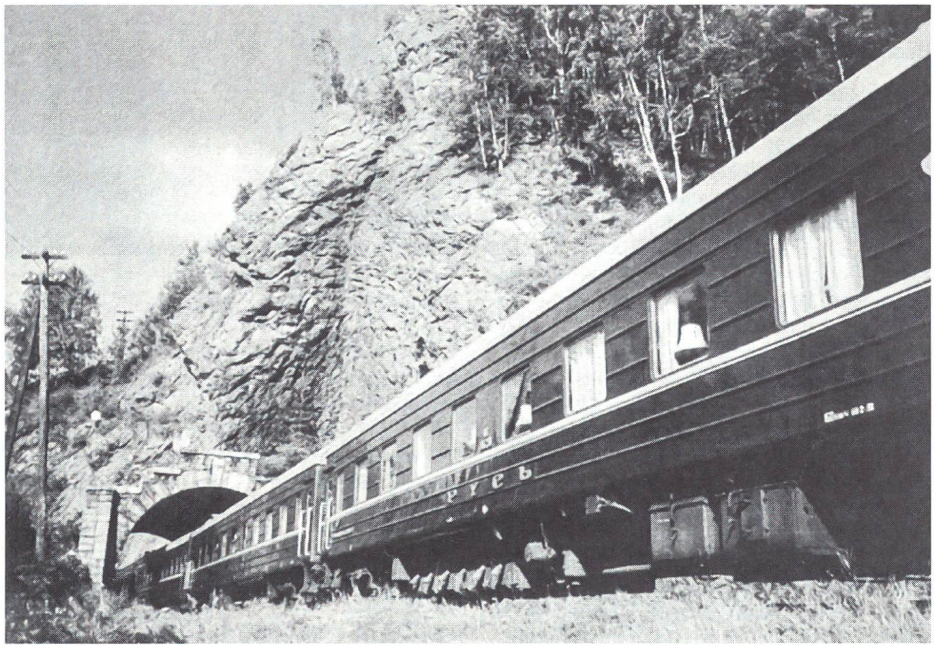
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

China gibt den Russen «grünes Licht»

Endausbau der Transsibirischen Eisenbahn

Von Dr phil et lic iur Johann Ulrich Schlegel, Zürich

Vor 100 Jahren, am 22. Mai 1896, erteilte China den Russen die Genehmigung zum Bau des letzten entscheidenden Verbindungsstückes der längsten Eisenbahn der Welt: Moskau–Wladiwostok.



An der Linie Tschita–Charbin–Wladiwostok

Am Anfang stand ein Krieg

Die Japaner griffen 1894 China an und fügten diesem innerhalb von siebeneinhalb Monaten eine vernichtende Niederlage bei. China musste im Frieden von Schimonoseki 1895 Japan Inseln sowie Gebiete des Festlandes abtreten und sich zu hohen Geldleistungen verpflichten. Dabei hatten die Japaner auch die Kontrolle über die Mandschurei erlangt, und genau diese erachteten die Russen als ihr Interessengebiet.

Bedeutung der Mandschurei für die Russen

Bereits 1892 war unter dem sehr initiativen und engagierten russischen Verkehrs- und später gleichzeitigen Finanzminister Graf von Witte mit dem Bau der Transsibirischen Eisenbahn begonnen worden. Man baute an mehreren Stellen zur selben Zeit. In den weiten Ebenen Westsibiriens gestaltete sich der Bahnbau zum Teil eher einfach. Die Geleise konnte man praktisch auf den Boden legen. Das Gegenteil aber gilt für Ostsibirien. Dem Amur entlang begann eine Strecke mit vielen Sumpf- und Überschwemmungsgebieten. Schon vor dem Bahnbau endete dort bei Sretensk jegliche Landverbindung, und man musste auf den Flüssen Schilka und Amur weiterkommen. Zudem war das Land von vielen Seitenflüssen zerschnitten.

So lag der Plan nahe, eine direkte Verbindungslinie auf der Höhe von Tschita durch die chinesische Mandschurei nach Wladiwostok zu bauen. Gleichzeitig verkürzte sich so die Strecke um rund 600 Kilometer.

Der Feind meines Feindes ist mein Freund

China war nie ein harmloser Nachbar. Übergriffe der Chinesen auf sibirisches Territorium hatten seit Jahrhunderten Tradition, und grausam sind die Bilder, welche jene zwangsweisen Verkäufe junger sibirischer Mädchen an reiche chinesische Kaufleute oder gleich selbst an die usurpatorischen Steuervögte des Nachbarlandes festhalten.

Aber jetzt war China in Not. Es fehlte ihm das Geld, um die Kriegszahlungen an Japan zu leisten. Witte war ein äusserst geschickter Financier: Es gelang ihm innert kürzester Zeit, Hunderte von Millionen Goldfranken von französischen und belgischen Banken als Anleihen für China aufzunehmen.

Gleichzeitig erzwang Russland, unterstützt durch Frankreich und Deutschland, von Japan die Rückgabe südmandschurischen Gebietes an China.

Nun hatte Russland China geholfen, und dieses sah sich zu Dank verpflichtet. Dieser Dank sollte darin bestehen, dass China auf die Wünsche des mächtigen russischen Eisenbahnministers Witte eingehen würde. Witte schlug vor, zwecks Abwicklung der Finanztransaktionen zwischen dem Westen und China eine Russisch-Chinesische Bank zu gründen. In Wirklichkeit wurde es eine russisch-französische Bank, denn in ihrem Vorstand sassen fünf Russen und allerdings wiederum nur drei Franzosen, obwohl aus Frankreich fünf Achtel des Kapitals flossen. Die Bankiers akzeptierten aber, weil sie eine gute Investition erhofften. Und der deutschstämmige russische Superminister Witte musste China so weit bringen, dass es ihm die Genehmigung zum Bahnbau erteilen würde. Allein, welche Ironie der Geschichte, auf diesem Weg erhielt Japan von China auch riesige Reparationsleistungen: Japan benutzte sie sofort, um sein Heer aufzurüsten. Witte hatte wohl nicht daran gedacht, dass er mit seiner sonst klugen Politik somit auch den späteren Krieg Japans gegen Russland finanzierte.

Vorerst gelang Witte aber in der Tat am 22. Mai 1896 in Moskau die entscheidende Vertragsunterzeichnung für die mandschurische Eisenbahn, die sogenannte Ostchinesische Bahn CER. China hatte seinen Ersten Minister, den damals weltweit bekannten, hochgelehrten und bereits 73 Jahre alten Mandarin Li Hung nach Russland entsandt. Er war ein entschiedener Gegner der Japaner, und die Russen überhäuften ihn mit Aufmerksamkeiten. Primär ging es im Vertrag um ein Defensivbündnis. Für den Fall eines japanischen Angriffs verpflichteten sich die beiden Parteien, einander mit Land- und Seestreitkräften zu unterstützen. Aber hierzu bedurfte es der raschen Heranschaffung russischer Truppen nach Fernost. Das war nur mit einer Eisenbahnverbindung bis an den Pazifik möglich.

Die Konzession für die Bahn sollte nicht die russische Regierung, sondern die Russisch-Chinesische Bank erhalten. Nur, wie bereits festgestellt, diese Bank war praktisch identisch mit Wittes Finanzministerium. Und so

Verkehr zwischen Russland und Sibirien vor dem Bahnbau

Die alte, grosse sibirische Hauptlandstrasse von Tjumen an der Grenze des europäischen Russlands führte über die Städte Omsk, Krasnojarsk, Irkutsk und Tschita bis Sretensk. In Stretensk hörte jede Landverbindung auf, und man musste auf den Flüssen Schilka und Amur weiterkommen. Im Glücksfall war die Strecke für vermögende eilige Reisende bis Sretensk mit leichtem Pferdegespann in 35 Tagen zu bewältigen, aber bereits für Güter brauchte man das Mehrfache dieser Zeitspanne. Einfache Auswanderer aus dem Gebiet von Moskau oder Kiew hatten die Wahl zwischen einer beschwerlichen Seereise ab Odessa am Schwarzen Meer und einer zwei Jahre dauernden Fahrt auf dem Landweg, um bis an den Ussuri zu gelangen. Infolge der Überbevölkerung im europäischen Russland, zunehmender militärisch-politischer Verwicklungen in Fernost mit Japan und China und wegen des Ausbaus der Industrie sowie Landwirtschaft in Sibirien nahm der Verkehrsandrang auf dieser Strasse enorm zu. Die Strasse war eine blosse Erdpiste und wegen des grossen Andrangs zwar breit, aber bisweilen beträchtlich verschlammt. In langen Reihen zogen ganze Wagenzüge, sogenannte Obosen, durch die unendlichen Ebenen. Es sind kleine vierrädrige und einspännige Wagen, schwer und klobig gebaut, mit Gütern vollgepackt und groben Matten überdeckt. Jedes Zugpferd eines solchen Fuhrwerkes war durch ein langes Halfter an den vorausfahrenden Wagen gespannt. Pro Tag zogen auf diese Weise Tausende von Fuhrwerken auf der Strasse von West nach Ost und von Ost nach West. Probleme entstanden insbesondere an den grossen sibirischen Flüssen, die quer zur Strasse von Süden nach Norden dahinströmen und deren Fähren zunehmend überlastet waren. Man nimmt an, dass beim Personenverkehr durchschnittlich 10 Prozent der Erwachsenen und 30 Prozent der Kinder unterwegs den Tod fanden.

war dieser Schachzug Russlands mit China perfekt gelungen. Der Bahnbau konnte beginnen.

Die Bauarbeiten

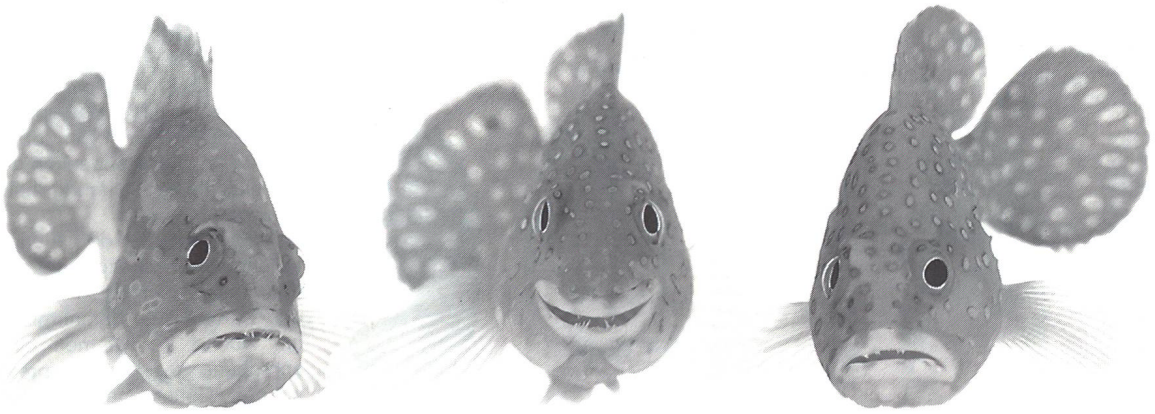
Bau und Verwaltung der neuen Bahn wurden einer speziellen Gesellschaft übertragen, deren ganzen Aktienbestand die russische Regierung übernahm. Wie die übrigen russischen Eisenbahnen und im Gegensatz zur chinesischen Normalspur erhielt dieses letzte grosse Teilstück der Transsibirischen Eisenbahn Breitspur.
In den Jahren gegen die Jahrhundertwende wurde in der Mandschurei hart gearbeitet. Die Bahn führte auf der Höhe von Tschita in ziemlich direkter Linie über das chinesische Charbin nach Wladiwostok. Aber der Bau erforderte auch hier grossen Aufwand. Es mussten rund acht grosse Tunnels gebaut werden. Durch den Grossen Chingan wurde die Tunnelröhre über drei Kilometer lang. Von vierzehn grossen Brücken entfielen zwei auf die Traversierung des Sungari von je fast einem Kilometer Länge. Dabei wurde gleichzeitig an fünf verschiedenen Streckenabschnitten gebaut, und es wurden Zweiglinien verlegt. Charbin war nun der grosse Eisenbahnknotenpunkt. Baumaterial wurde von verschiedenen Seiten herangeführt: Man schaffte es sowohl aus Sibirien als auch aus Wladiwostok heran. Auf dem Wasserweg konnten zentrale Baustellen über den Amur und den Sungari erreicht werden. Charbin, das bisher ein kleines, schmutziges Dorf war, wurde bald zur ebenso schmutzigen Grossstadt. Es wurden mit der Verlegung der Schienen auch Städte gebaut und Häfen angelegt. Die Eisenbahngesellschaft erwarb dreizehn Hochseedampfer und viele Flussdampfer. Die Trasse wurde samt einem nicht näher bezeichneten Landstreifen unter den Schutz einer von der Eisenbahnverwaltung aufgebotenen militärischen Schutztruppe gestellt. Und das waren natürlich russische Armeeeinheiten. Dabei belief sich das Heer der Arbeiter allein schon auf über 60 000 Mann. Das ganze Unternehmen wurde an höchster Stelle von Witte selbst geleitet.

Politische Instabilität im asiatischen Süden

Um 1900 hatte die mandschurische Eisenbahn eine Länge von rund 1500 Kilometern erreicht. Sie begann das Land nachhaltig zu verändern. Chinesische Neusiedler wurden von ihr angelockt. Um jede Station entstanden chinesische Häuschen, wurden Gemüsegärten und Felder angelegt. Die Russen dagegen litten unter dem Klima, das ihnen schlechter zusagte als in Sibirien. Dort gab es weder derart alles ersäufende Platzregen noch diese schrecklichen Orkane, die hier das Land peitschten. Zudem schleppten die chinesischen Kulis, die als billige Arbeitskräfte dienten, auch Typhus, Cholera und die Pest ein.
Aber weder die Unbill der Witterung noch die Epidemien hielten die Arbeit auf. Die Stilllegung des Bahnbetriebes und der Bahnbauten erfolgte durch eine antieuropäische innerchinesische Rebellion, den sogenannten Boxeraufstand. «Boxer» war die europäische Bezeichnung für die Rebellen, die sich selbst «Faust der höheren Gerechtigkeit» nannten. Sie sahen ihre Aufgabe darin, die europäische Kultur in China zu zerstören. Der Krieg begann mit der Niedermetzelung von Landsleuten, die zum Christentum übergetreten waren. Dann waren die Missionare an der Reihe, welche grausam ermordet wurden, und im Sommer 1900 war in ganz Nordchina offener Aufruhr. Selbst chinesische Truppenkontingente schlossen sich der Rebellion an. Die Mandarine unterstützten sie, und auch die Kaiserinwitwe sympathisierte mit ihnen.
Witte verlangte die Intervention regulärer russischer Truppen in der Mandschurei, die alsbald erfolgreich einmarschierten. Bei den Friedensverhandlungen in Peking gab Witte China zu verstehen, dass die Kriegszahlungen auch in Vergünstigungen für Russland umgewandelt werden könnten. Doch die verstärkte Präsenz Russlands in Fernost stiess auf den unerbittlichen Widerstand der Japaner. Diese überfielen 1904, nur ein Jahr, nachdem die Linienführung bis Wladiwostok abgeschlossen war, die Russen in einem Blitzangriff und vernichteten, ganz ähnlich wie gegen Amerika 1941 auf Pearl Harbor, eine Flotte russischer Panzerkreuzer am Pazifik. Nur wendete sich hier das Blatt nicht mehr. Russland verlor 1905 den Krieg. Nach diesem unglücklichen Ausgang der Machtkämpfe in Fernost erkannte die russische Regierung, dass die mandschurische Streckenführung der Transsibirischen Eisenbahn gegenüber Angriffen aus dem asiatischen Süden zu verletzlich sei. 1908 begann der Bau der Amur-Linie entlang der nordchinesischen Grenze, die bis heute von der Transsibirischen Eisenbahn nach Wladiwostok ebenfalls benutzt wird.

Ruhig bleiben, der Help Point löst jedes Problem.

Rund um die Uhr, weltweit. Gratistelefon 0800 80 80 80.



ZÜRICH :relax