

## Die transsibirische Eisenbahn.

Unter dieser Ueberschrift bringt die *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen* vom 1. Februar dieses Jahres, No. 10, einen interessanten Artikel, dem wir im Anschluß an unsere in den *Annalen für Gewerbe & Bauwesen* vom 15. April vorigen Jahres, No. 428, Seite 166 enthaltene Mittheilung Folgendes entnehmen.

Die transsibirische Eisenbahn wird nach ihrer Vollendung jede Eisenbahnlinie der Welt an Länge übertragen. Ihre Länge von Tscheliabinsk, dem Ausgangspunkte am östlichen Abhänge des Uralgebirges, bis nach Wladiwostok am Japanischen Meere, ihrem Endpunkte nahe dem Großen Ozean, wird 6969 km betragen, während die transkanadische Bahn, die allein eines Vergleiches würdige, zwischen Montreal und Vancouver nur 4416 km lang ist.

Die transsibirische Eisenbahn wird einen namhaften Einfluß auf die politischen und wirthschaftlichen Beziehungen zwischen den Staaten von Europa, Asien und Amerika üben. Dies, sowie die Gründe, welche Rußland zum Bau dieser Bahn bewogen haben, fordern ein ganz besonderes Interesse für dieses kolossale Unternehmen in den weitesten Kreisen geradezu heraus.

Seit 1579, in welchem Jahre der Kosak Yormak an der Spitze von 850 Abenteurern aus den verschiedensten Ländern, Russen, Kosaken, Deutsche und Polen, siegreich bis zum Obifluß vordrang, wodurch Ivan der Schreckliche seinen sonstigen Eroberungen ein neues Königreich anfügte, hat Rußland langsam, aber sicher das ganze Sibirien sich einverleibt, bis endlich 1858 die Besitzergreifung der Gebiete an den Ufern des Amur im wesentlichen die gegenwärtige Grenze schuf.

Dieser immense Länderkomplex wurde von den Czaren lange vernachlässigt. Die Bestimmung als Strafkolonie verhalf Sibirien zu einer traurigen Berühmtheit in der ganzen Welt, und die wenigen freien Kolonisten, welche die Auswanderung nach Sibirien wagten, vermischten sich daselbst mit den Ureinwohnern. Statt die Bevölkerungskreise, in die sie eindringen, zur Höhe ihrer Civilisation hinaufzuziehen, stiegen sie selbst zu deren Barbarismus nach kurzer Zeit hinab. Indessen begann dies Land vor etwa 50 Jahren größere Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, und es brach sich bald die Ueberzeugung Bahn, daß die Schaffung eines Verkehrsweges nach Europa eine der Grundbedingungen für das Emporkommen Sibiriens sein würde. Der »Trakt«, jene Fahrstrasse, die sich von Perm durch Sibirien bis zur chinesischen Grenze nach Kiatka windet, aber schon südlich des Baikalsees endet und nur die knappe westliche Hälfte Sibiriens durchquert, schon jene StraÙe hat wesentlich zum Aufschwung Sibiriens beigetragen, obschon von vornherein die Meinung der genauesten Kenner sibirischer Verhältnisse, des Grafen Moraviev, des Generals Bogdanowitsch, des Kaufmanns Liubimor und Anderer dahin ging, es müsse dieser Weg durch eine Eisenbahn ersetzt oder besser ergänzt werden.

In den letzten 30 Jahren sind nun zahlreiche Pläne zur Durchquerung Sibiriens vorgebracht worden. Endlich, am 21. Februar 1891 hat Czar Alexander III. die Grundzüge der heute in Ausführung begriffenen Eisenbahnlinien angenommen. In Tscheliabinsk schließt diese an die bestehenden russischen Eisenbahnen an, in Verlängerung der Moskau—Riazan—Riajsk—Samara—Ufalinie. In östlicher Richtung durchschneidet sie zunächst die Flußthäler des Tobol, des Irtysch und des Obi bis zur Stadt Krasnojarsk am Jenisseifluß. Von hier wendet sie sich südöstlich an den nördlichen Abhängen des Sajanischen Gebirges entlang, bis sie bei Irkutsk den Baikalsee erreicht, dessen Südspitze sie umfährt, um dann eine Zeit lang dessen östliche Küste zu verfolgen, von der sie dann, etwa beim Einfluß des Selenga, in nordöstlicher Richtung abbiegt und, dem Laufe des Uda folgend, die Höhen des Jablonoigebirges ersteigt. Beim

Abstieg folgt sie nordöstlich am Fufse des Gebirges entlang dem Flußthale des Ingoda und weiter, mehr östlich, dem Schilka, der die Linie in das Amurthal leitet. Diesem Grenzfluß Rußlands gegen die Mandchurei schmiegt sich die Trasse auf dem russischen nördlichen Ufer an, folgt dieser Grenze auch in südlicher Richtung im Thale des Ussuri hinauf bis zum Chankasee und erreicht, in derselben Richtung fortgeführt, Wladiwostok. So verläßt die Eisenbahnlinie in ihrer ganzen Ausdehnung das russische Gebiet nicht. Die Luftlinie vom Baikalsee nach dem Endpunkt der Bahn, an der Peter d. Gr.-Bucht, würde den jetzt von der Trasse nach Norden beschriebenen Bogen abschneiden, aber durch chinesisches Gebiet (Mandchurei) führen.

Trotz der freundlichen Beziehungen, welche zur Zeit zwischen den Höfen von St. Petersburg und Peking bestanden und wohl auch noch bestehen, hat man den Gedanken jener Abkürzung der Linie durch Ueberleitung auf chinesisches Gebiet fallen lassen, hauptsächlich aus strategischen Gründen. Schon um möglichst viele russische Garnisonen zu berühren, erschien es schließlich zweckmäßig, in der ganzen Ausdehnung auf russischem Boden zu bleiben.

So berührt nun die neue Eisenbahnverbindung vorwiegend nur Südsibirien, das ganze große nördliche Gebiet unerschlossen lassend. Eine weite Strecke schließt sich eng der chinesischen Grenze an. Bestimmend hierfür war der Reichthum Südsibiriens an Bergwerksprodukten, von wesentlichem Einfluß aber wohl der Umstand, daß im höheren Norden das Land während des größten Theiles des Jahres hart gefrorenen Boden aufweist. Zwar thaut dieser in den wenigen Sommermonaten auf, aber auf das eine Extrem folgt das andere, auf das Eis der Morast, beide gleich wenig geeignet, Eisenbahn-Oberbau zu tragen, sofern man nicht mit nahezu unüberwindlichen Schwierigkeiten in der Unterhaltung zu kämpfen haben wollte. Der gewählte Landstrich bietet in dieser Hinsicht während des ganzen Jahres bessere Bodenverhältnisse.

Soweit sich die Bahnstrasse in den Thälern des Schilka und Amur bewegt, kann die endgiltige Gestaltung nicht recht übersehen werden, weil diese Gebiete noch nicht ausreichend erforscht sind. Es wird im Zuge der Bahn zahlreicher und kostspieliger Brückenbauten bedürfen. Während bei der transkaspischen Bahn nur die eine große Brücke bei Tschardjui über den Amur-Darja zu schlagen war, sind hier zahlreiche große Wasserläufe zu überschreiten, so der Tobol, der Irtysch, der Obi, der Jenissei und der obere Tunguska, die von den Nordabhängen des Altai- bzw. Sajanischen Gebirges zur Zeit der Schneeschmelze ungeheure Wassermengen zu Thal führen, sodaß es großer Brücken über dieselben bedarf. Auch die Linie zwischen Krasnojarsk und Irkutsk überschneidet nördlich so große Höhen des Sajanischen Gebirges, daß es hier ohne erhebliche Schwierigkeiten im Bau nicht abgehen wird. Eine weitere Quelle von Hindernissen sind die im Frühjahr regelmäßig eintretenden Ueberschwemmungen weiter Gebiete in den Thälern des Schilka und Amur.

Ende 1891 wurde der Bau der Bahn in Angriff genommen, und zwar gleichzeitig an beiden Enden. Der westliche Theil wurde Ende 1894 bis Omsk am Irtysch fertig gestellt. Von Osten her ist der Bau zwischen Wladiwostok und Gafskaja (auf halbem Wege zum Amur) vor kurzem vollendet worden. Es liegt nicht im Plane, von diesen beiden Punkten aus nun die Linie gleichmäßig bis zum Zusammenschluß auszubauen, vielmehr soll möglichst bald eine provisorische Verbindung, halb Schiffahrtsweg, halb Eisenbahn geschaffen werden und deshalb werden namentlich die Strecken zwischen den nächstbenachbarten Punkten der schiffbaren Flüsse thunlichst gefördert. So zwischen Atschinsk am Tschulym,