

Die Fortschritte des Weltverkehrs seit 1900.

1. Die großen Hauptlinien des Weltverkehrs zu Lande.

Unter den großen Hauptbahnen des Weltverkehrs, die seit der letzten Jahrhundertwende dem Betrieb übergeben worden sind, hat für europäische Verhältnisse zweifellos keine eine größere Bedeutung erlangt als die große Sibirische Bahn. Über diese ist bereits oben auf S. 46 einiges gesagt worden (vgl. auch die Karte auf S. 47). Während die ursprünglich am Amur entlang geplante Strecke erst gegenwärtig, unabhängig von der Hauptlinie, als sogenannte „Amurbahn“ gebaut wird, ist die Hauptbahn durch das chinesische Gebiet der Mandschurei hindurch in der auf S. 47 veranschaulichten Weise geführt worden. Die gesamte Sibirische Bahn ist 5526 Werst (1 Werst = 1066 m) lang; der Bau wurde am 31. Mai 1891 begonnen und am 3. November 1901 nach wenig mehr als zehnjähriger Bauzeit vollendet. Es ist dies eine ganz hervorragende Leistung, die angesichts der unwirtlichen Gegenden und des furchtbaren Klimas des Landes doppelt bewundernswert ist. Wurden doch im Durchschnitt täglich über $1\frac{1}{2}$ km Bahn hergestellt! Das ist ein Ergebnis, wie es noch bei keinem anderen Bahnbau erzielt worden ist. Allerdings wurde das sehr schwierige Stück, das den Baikalsee im Süden umgeht und das zum Teil durch wildes Gebirgsland führt, erst später, 1905, mit Hilfe von 33 Tunnels und 210 Brücken, Überführungen und anderen Kunstbauten und mit einem Kostenaufwand von 210 Millionen Mark fertiggestellt, während bis dahin die Verbindung über den See zwischen den beiden Uferenden der Bahn im Sommer durch große Dampffähren bewerkstelligt wurde, und im Winter, zumal im Kriegswinter 1904/05, durch eigene Schienen, die über das dicke Eis des Sees gelegt wurden und auf denen die Züge die Menschen und Frachten beförderten.

Der Endpunkt der Sibirischen Bahn ist Wladiwostok, der wichtigste Stützpunkt der russischen Herrschaft im fernen Osten. Doch verabsäumten die Russen nicht, auch die 1898 von ihnen „gepachtete“ Kwantung-Halbinsel mit der wichtigen, seit 1904 so berühmt gewordenen Festung Port Arthur und dem neu von ihnen ins Leben gerufenen Handelshafen Dalni an die Sibirische Bahn anzuschließen. In Charbin (Harbin) wurde zu diesem Zwecke eine 1577 km lange Seitenbahn südlich abgezweigt. Sowohl diese „südmandschurische“ wie die ganze Sibirische Bahn haben 1904/05 zur Genüge gezeigt, welche ungeheure strategische Bedeutung ihnen zukam. Ohne sie wäre Rußlands unglücklicher Krieg gegen Japan noch viel verhängnisvoller verlaufen, ohne sie hätte Rußland auch nicht den verhältnismäßig noch günstigen Frieden von Portsmouth (29. August 1905) erlangen können; aber durch die Bahn war es in der Lage, den schon fast erschöpften Japanern immer neue Truppen aus Europa entgegenwerfen zu können, so daß die Sieger einen raschen Frieden und einen nur teilweisen Erfolg der weiteren Versuchung des Kriegsglückes vorzogen. Immerhin wurde damals mit Süd-Sachalin und der Kwantung-Halbinsel auch der südliche Teil der Südmandschurischen Bahn, bis zur Station Kwangschöngtsu, japanisch, so daß die von den Russen zum Schutz ihrer militärischen Herrschaft gebaute Bahn heute den Japanern ein strategisches Mittel ersten Ranges zur steten Bedrohung der russischen Macht in Ostasien geworden ist.

Wichtiger aber als in strategischer Hinsicht ist die Sibirische Bahn für das Wirtschaftsleben Europas und Asiens geworden. Nachdem sie während des Krieges für die öffentliche Benutzung vollständig gesperrt und nur für die Transporte der russischen Regierung reserviert war, hat sie sich nach dem Friedensschluß überraschend schnell entwickelt. Sie kürzte die Reise zwischen Europa und Rußisch-Ostasien bzw. Japan, ja selbst China außerordentlich stark ab, und wenn auch die West- und Mitteleuropäer anfangs nicht unberechtigte Bedenken gegen die „russischen Zustände“ im kulturfernen Sibirien hegten, so hat sich die