

Asien. Die verkehrshemmende Eigenart der Oberflächengestaltung — zahlreiche hochliegende Plateauländer mit hohen Randgebirgen und ausgedehnte Wüstengebiete — sowie die niedrige Kulturstufe vieler Völker Asiens ließen es in diesem Erdteile nur zu einer sehr langsamen Entwicklung des Bahnbaus kommen.

Zum Zwecke wirtschaftlicher Ausbeutung und militärischer Beherrschung erhielt Britisch-Indien durch die Engländer ein planvolles Bahnnetz. Es nimmt mit 62 000 km fast die Hälfte der gesamten asiatischen Bahnlänge ein und hat seine größte Dichte im nördlichen Tiefland Vorderindiens, die geringste in Birma und im inneren Dekan. Die längste indische Bahn verbindet Kalkutta über Allahabad und Delhi mit Karatschi. Strategisch besonders wichtig ist der Schienenweg von Kalkutta nach Peschawar am Ausgang des Khaiberpasses. Auch Java und Japan haben ein weitverzweigtes, alle Teile des Landes erreichendes Bahnsystem. In China hat der Bahnbau, nachdem ihm lange Zeit Volk und Regierung heftigen Widerstand geleistet hatten, in den letzten Jahrzehnten durch ausländische Gesellschaften starke Förderung erfahren. Die wichtigsten Linien sind die Nord-Süd-Bahn: Peking—Hankou—Kanton, die aber südlich des Jangtsekiang erst in Teilstrecken vollendet ist, und die Parallelstrecke Tientsin—Nanking—Schanghai. Von letzterer zweigt bei Tsinan am Hoangho die Schantung-Eisenbahn nach Kiautschou ab. — Das Bahnnetz des eigentlichen China ist bei Mukden mit dem Mandschurischen Netz verknüpft, das seinerseits nach Südosten die koreanische Längsbahn nach dem Hafen Fusan entsendet und bei Charbin an die Große Sibirische Bahn anschließt.

Die 1903 vollendete Transsibirische Bahn ist mit 6550 km der längste einheitliche Schienenweg Asiens und ein Gegenstück zu den amerikanischen Pazifikbahnen, indem sie Europa unmittelbar mit dem Stillen Ozean verbindet. Ihrer Verbindung mit europäischen Durchgangslinien zur westeuropäisch-ostasiatischen Interkontinentalbahn wurde bereits gedacht. Die Fahrzeit Berlin—Wladiwostok beträgt bei normalem Betrieb nur 12—13 Tage. Daher hat die Bahn für den Schnellverkehr nach den ostasiatischen Ländern besondere Wichtigkeit. Dazu kommt ihre Bedeutung für die wirtschaftliche Erschließung Südsibiriens und für etwaige militärische Verwicklungen Rußlands im Fernen Osten (Russisch-Japanischer Krieg!). Durch die unweit Tschita von der Transsibirischen Bahn abzweigende, während des Weltkrieges vollendete Amurbahn schuf sich Rußland einen Zugang auf eigenem Boden zu Wladiwostok, seinem stärksten, wenn auch unter Vereisung leidenden Stützpunkt am Stillen Ozean. — Zwei andere wichtige Bahnen erbaute sich Rußland in Zentralasien, die Transkaspische Bahn vom Kaspischen Meer nach Andischan und Taschkent mit Abzweigungen von Merw und Buchara gegen die afghanische Grenze, und die Orenburg-Taschkenter Bahn, die sich unmittelbar an das europäische Netz Rußlands anschließt. Beide Bahnen sind zur militärischen Sicherung und wirtschaftlichen Erschließung der turkmenischen Außenländer Rußlands erbaut und waren wohl früher auch als Aufmarschlinien gedacht bei einer Auseinandersetzung mit