Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 34 (1976)

Artikel: Einige Angaben zum Bau der Transsibirischen Eisenbahn
Autor: Meier, Heinz
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-659157

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: 15.07.2025

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

Einige Angaben zum Bau der Transsibirischen Eisenbahn

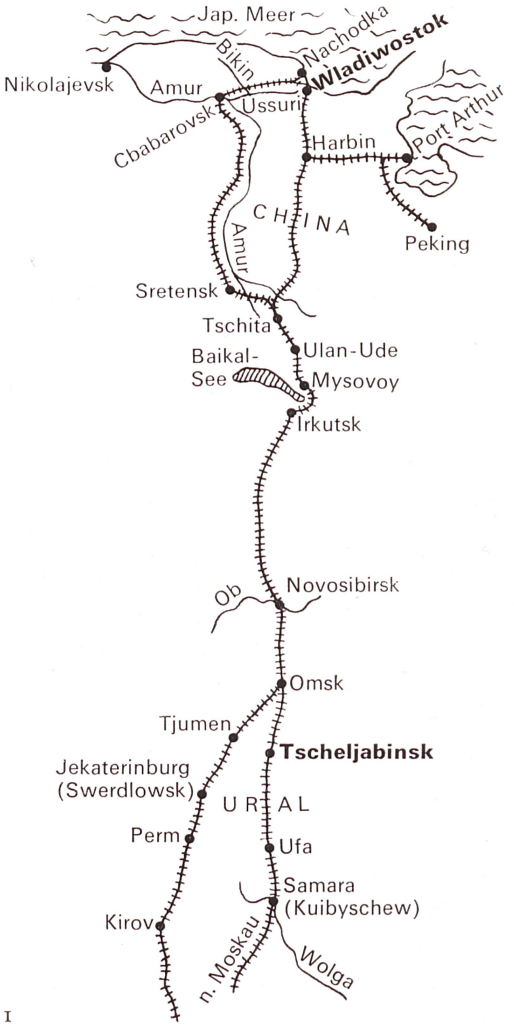
Von Heinz Meier

Seit die Transsibirische Eisenbahn dem westlichen Touristen offensteht, mehren sich die Reiseberichte über das moderne, sich in vollem wirtschaftlichem Aufschwung befindliche Sibirien. Als Ergänzung dazu, im historischen Sinne, dient mein Bericht über die russische Eroberung Sibiriens sowie über den Bau der Bahn, welche die Voraussetzungen schuf zur Entwicklung dieses riesigen Gebietes jenseits des Urals.

Die vor 80 Jahren erstellten Fotos – welche als Raritäten zu bezeichnen sind – sowie viele Angaben über den Bahnbau verdanke ich einem polnischen Ingenieur, Herrn B. Chodkiewicza, aus Warschau. Vor etlichen Jahren nämlich lernte ich diesen Herrn in der Türkei, am Fusse des Ararat, kennen. Beide hatten wir im Sinn, diesen biblischen Berg zu besteigen, und so taten wir dies gemeinsam. – Der Vater und ein Onkel Herrn Chodkiewiczas waren als Ingenieure bis vor dem 1. Weltkrieg beim russischen Bahnbau beschäftigt gewesen. Die Fotos stammen denn auch aus dem Album des Onkels, welcher für die Firma Rudzki & Cie. in Minsk bei Warschau (damals russisch) im Ussuri-Gebiet arbeitete. Rudzki & Cie. hat viele Brücken für die «Transsibirische» erstellt.

Im 16. Jahrhundert hatte Russland den Grund zu seinen sibirischen Besitzungen gelegt. Der Kosakenführer Jermak drang erstmals über den Ural nach Osten. Hundert Jahre später stiess Chabarow bis zum Fluss Amur vor. Gegen die aufkommende Macht Mandschu-Chinas konnten sich die Russen jedoch nicht behaupten und mussten 1689 durch den Vertrag von Nertschinsk die in schweren Kämpfen eroberten Gebiete den Chinesen zurückgeben. Weitere Expeditionen wurden weit droben im Norden unternommen. Von Jakutsk aus ostwärts erreichten die Russen das eisige Ochotskische Meer und stiessen über Kamtschatka, die Aleuten und Alaska bis nach Kalifornien vor.

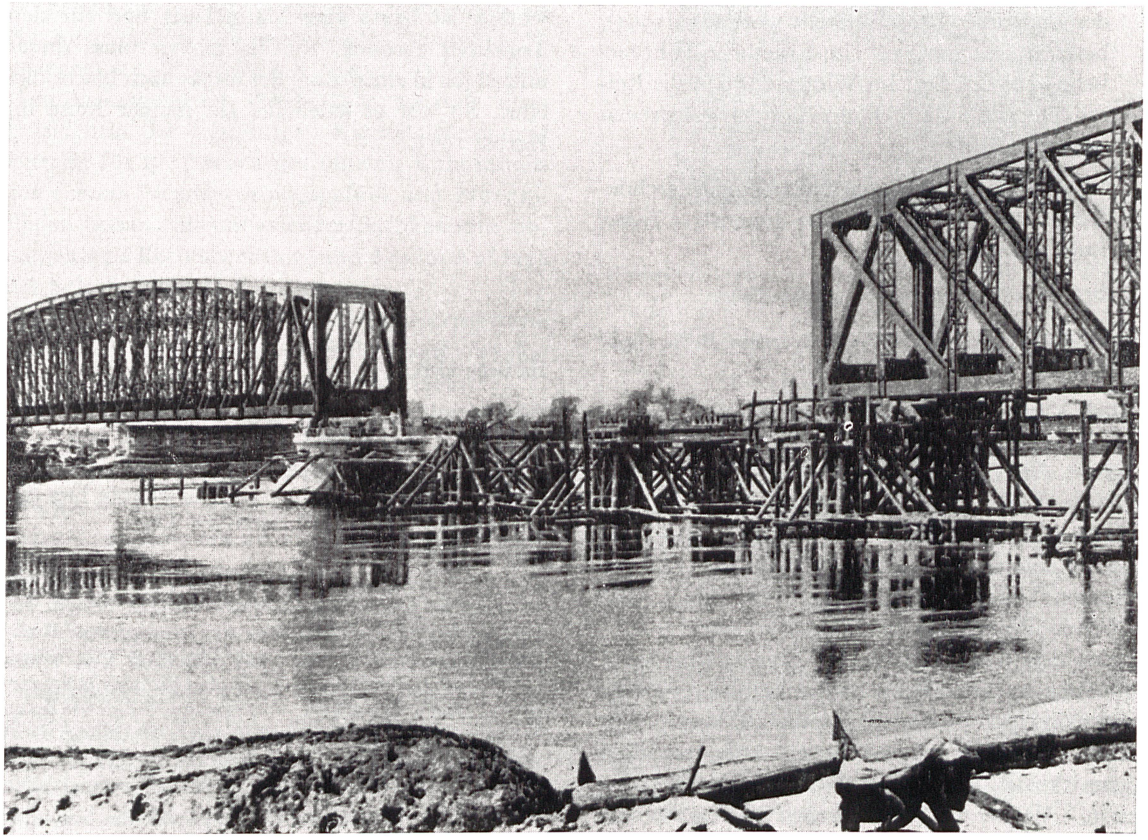
150 Jahre vergingen, bis die Eroberung des Amur-Gebietes von neuem in Angriff genommen wurde. Der Opiumkrieg (1840–42) leitete den Zerfall des Mandschu-Reiches ein. Russland nutzte die Schwäche Chinas aus, und Murawjew, der Generalgouverneur in Ostsibirien, erwarb im Vertrag von Aigun 1858 grosse Gebiete nördlich des Amurs. Zwei Jahre später, im Vertrag von Peking, bestätigte der Bruder des vor den Engländern geflohenen chinesischen Kaisers eine von Murawjew gezeichnete Karte, auf der das ganze Gebiet östlich des Ussuri bis zur Pazifik-Küste als zu Russland



1

2

3



gehörend eingetragen war. 1860 wurde Wladiwostok gegründet. Sibiriens Grenzen im Osten standen fest, der Weg für die Baumeister einer transsibirischen Eisenbahn war nun frei!
Die Notwendigkeit einer Eisenbahn aus politischen, strategischen und wirtschaftlichen Gründen wurde schon früh erkannt. Unter Zar Alexander III. und seinem Finanzminister Witte wurde dieses wahrhaft gigantische Werk verwirklicht. Der erste Spatenstich erfolgte in Wladiwostok am 19. Mai 1891 durch den Kronprinzen Nikolaus.
Von Moskau aus hatte man bei Syzran bereits anno 1880, mit dem Bau der Batraki-Brücke über die Wolga, den ersten Schritt nach Osten getan. Über Ufa–Zlatoust–Miass (im Ural) wurde 1892 Tscheljabinsk erreicht, der westliche Ausgangspunkt der Transsibirischen Eisenbahn. – Die Strekke im europäischen Teil Russlands zählte man damals, im Gegensatz zu heute, nicht zur Transsibirischen Eisenbahn. –
Die Linie von Tscheljabinsk bis Wladiwostok wurde in folgende Sektionen unterteilt:

1. Tscheljabinsk–Kurgan–Omsk bis zum Fluss Ob = *Westsibirische Bahn*, Baubeginn 1892, reguläre Inbetriebnahme 1896.
2. Ob–Krasnojarsk–Irkutsk = *Zentralsibirische Bahn,* 1893/1899.
3. Bis der kurze, jedoch schwierige Abschnitt zwischen Irkutsk und Mysovoy, um das Südende des Baikalsees herum erstellt war (1899/1904), bestand im Sommer ein Eisenbahn-Fährverkehr über den See. Im Winter wurden die Reisenden mit Pferdeschlitten über den gefrorenen See befördert.
4. Mysovoy (am Ostufer des Baikalsees)–Verchne-Udinsk (Ulan-Ude)–Tschita-Sretensk = *Transbaikal-Bahn,* 1895/1901.
5. Sretensk–Chabarovsk = *Amur-Bahn.*
6. Chabarovsk–Wladiwostok = *Ussuri-Bahn*, 1891/1897.

Nach Verhandlungen mit China war den Russen das Baurecht durch die Mandschurei, die zu China gehört, erteilt worden. 1897 wurde der Bau dieser *Ostchinesischen Bahn* als 7. Teilstück von Tschita aus via Harbin nach Wladiwostok begonnen und 1904, nach einem durch den Boxer-Aufstand (1900) bedingten Unterbruch, beendet. *Eine direkte Linie Moskau–Wladiwostok war somit hergestellt.*
Nach dem verlorenen Krieg gegen Japan 1904/1905 schien es den Russen jedoch ratsam, die Bahn ganz auf eigenem Boden zu haben. Das ursprüngliche Projekt der Amur-Bahn wurde nun doch verwirklicht! Der Betrieb wurde 1916 aufgenommen. – Vorher war der Verkehr zwischen Sretensk

4

und Chabarovsk mit Flussdampfern auf der Schilka und dem Amur bewerkstelligt worden. Heute fährt die TRANSSIB die Strecke:
Moskau–Kirov–Perm–Sverdlovsk (früher Jekaterinburg) –Tjumen und erreicht in Omsk die alte Linie mit Novosibirsk–Irkutsk–Ulan-Ude–Tschita-Chabarovsk–Wladiwostok resp. Nachodka. Wladiwostok ist heute eine Marinebasis und für den Touristen gesperrt. In Chabarovsk muss dieser umsteigen in einen Zug, der direkt nach Nachodka fährt. So war es jedenfalls auf meiner Reise im Herbst 1973.

Bildlegenden

Bild 1: Schematische Übersicht über den Verlauf der Bahn.

Bild 2: Noch ist der östliche Teil der Linie zum grössten Teil nicht elektrifiziert. Mit Dampf rollt hier (bei Tschita) die TRANSSIB durch die Taiga.
(Bild: Heinz Meier)

Bild 3: Die Brücke über den Iman, Nebenfluss des Ussuri, fotografiert ca. 1896. Die Brücke besteht aus 3 Trägern à 85,20 m. Die Konstruktion solcher Brükken erfolgte im Werk der Firma Rudzki & Cie., Minsk bei Warschau. Der Transport in den Fernen Osten verlief per Bahn bis Odessa, von dort per Schiff via Suezkanal nach Nikolajevsk an der Amur-Mündung. Dort wurden die Teile auf Schleppkähne umgeladen und über Amur und Ussuri zu deren Nebenflüssen gebracht.

Bild 4: Baustelle an der Transbaikal-Linie um 1895.