

### **3. VERKEHR SINFRAS TRUKTUR-ENTWICKLUNG IN NORD-OSTASIEN UND IM TUMEN RIVER AREA BIS 1990**

Nordostasien umfasst ein großes Gebiet von rund 10 Mio. km<sup>2</sup>. Der Ausbau einer weitreichenden Verkehrs- (und Kommunikations-)Infrastruktur stellte gleichzeitig die Voraussetzung wie das Ergebnis der wirtschaftlichen Erschließung dieses Subkontinents dar. Wie in Europa und Nordamerika, so brachte auch in Nordostasien die Eisenbahn den entscheidenden Durchbruch für den schnellen und ökonomischen Transport von Gütern, Menschen und Ideen unabhängig von Jahreszeiten, Klima und den Fließrichtungen der großen Flüsse.

#### **3.1. Traditionelle Transportmittel in Nordostasien**

Die Haupttransportmittel in Nordostasien stellten, neben dem Transport zu Fuß oder per Lasten-Schubkarre<sup>1</sup>, traditionellerweise das Pferd und Flusskähne dar. Im Winter konnten die zugefrorenen Flüsse als Straßen benutzt werden, Straßen existierten gar nicht oder waren nur saisonal zu benutzen. Der Pferdeschlitten erreichte Nordostasien erst zusammen mit den eindringenden Russen<sup>2</sup>. Auch die Postdienste waren in der Mandschurei sehr viel weniger entwickelt als im China „innerhalb der Mauer“. Doch auch hier litten ausländische Reisende seit Lord Macartney in den von ihnen so bezeichneten „Peking-Karren“, zweirädrigen ungefederten Wagen mit einem Baldachin aus Stoff<sup>3</sup>, nicht unähnlich den bereits zu Konfuzius' Zeiten benutzten Kampfwagen.

Von Tsitsihar fanden zu Beginn des 20. Jahrhunderts im Winter noch Transporte auf der Karawanenstraße nach Blagoveshchensk mit Kamelen statt.<sup>4</sup>

Nur wenige hochseetüchtige Schiffe überquerten vor dem 18. Jahrhundert das Japanische Meer, mit denen Tributgesandtschaften, japanische Seeräuber oder die erfolglosen mongoli-

---

<sup>1</sup> Die chinesische Schubkarre besitzt ein großes zentrales Rad, zu dessen beiden Seiten Lasten oder Passagiere befördert werden können. Diese bereits für das 1. Jahrhundert n.Chr. nachgewiesene Konstruktion erlaubt es, mit relativ geringem Krafteinsatz schwere Lasten über große Entfernungen zu transportieren, da im Gegensatz zur europäischen Schubkarre das Gewicht während der Fahrt überwiegend vom Rad selbst getragen wird. Vgl. Arlt 1994, S. 227. Etherton und Tiltman beschreiben noch für 1934 den Gebrauch solcher Schubkarren in der Mandschurei, die bei günstigem Wind sogar zusätzlich von einem Segel vorangetrieben werden. Etherton, Tiltman 1934, S. 46.

<sup>2</sup> Die Giliaken auf Sachalin kannten allerdings bereits davor Hundeschlitten. Deeg 1996, S. 162.

<sup>3</sup> Wood 2000, S. 198.

schen Invasionstruppen reisten. Die Küste nördlich des Tumen-Flusses war lange Zeit nur sehr dünn besiedelt, während Korea und Japan über Jahrhunderte hinweg in selbstgewählter weitgehender Isolation verharrten. Für die Schiffe der europäischen Händler, die auf die Häfen von Nagasaki bzw. Macao und Guangzhou beschränkt blieben, gab es bis zu den Opium-Kriegen und der Ankunft russischer Schiffe Mitte des 19. Jahrhunderts wenig Grund oder Gelegenheit, das Japanische Meer oder die Bohai-See zu befahren.

Die ersten Straßen lassen sich im TRA in der späten Eisenzeit z.B. im Primorskii nachweisen.<sup>5</sup> Der russische Forschungsreisende Arseniev berichtet über das russisch-chinesische Grenzgebiet im RFO 1914 von noch sichtbaren Resten aus früheren Jahrhunderten:

„Man findet auf den Bergen wie in den Talsohlen, sogar auf den Passhöhen der Wasserscheiden, verfallene Wälle, ausgemauerte Brunnen, Wege, die in Serpentinaen den Berg erklimmen, um den Transport schwerer Lasten zu ermöglichen, Schachte, Gräben, Aufschüttungen, Mauern aus rohen Felssteinen geschichtet.“<sup>6</sup>

Erst ab 1870 legte man im RFO erste Straßen an, jedoch galt noch für lange Zeit:

„Am einfachsten ging der Warentransport landeinwärts noch im Winter auf Schlitten, wenn sich nicht nur auf den Flüssen, sondern auch auf den östlich und westlich von Wladiwostok weit ins Land reichenden Buchten eine feste Eisdecke bildete. ... Im Land selbst gab es nur Saumpfade oder ausgefahrene Karrenspuren, die schon nach einigen der häufigen Regentage im Schlamm versanken.“<sup>7</sup>

Eindrücklich illustriert die Probleme des Landtransportes die Tatsache, dass 1865 die russische Regierung in ihren Kalkulationen für die Kosten des Schiffstransports von einem Pud<sup>8</sup> von St. Petersburg bis nach Vladivostok, eine fast halbjährige Seereise von über 10.000 km, die Summe von 87,5 Kopeken ansetzte, für den Überlandtransport von Vladivostok über Kamen nach Rybolov, eine Strecke von lediglich 210 Werst<sup>9</sup>, jedoch 1 Rubel.

Auch in der Mandschurei gab es nur wenige Landtransportrouten:

„Until railroads were built, distance and the difficulties of transportation were important natural obstacles ... Few roads traversed this huge domain of plains, mountains, forests, and marshes. Aside from the post stations<sup>10</sup> ... there were no commercial accommodations for

---

<sup>4</sup> Deeg 1996, S. 161.

<sup>5</sup> Kryuchkoff 1998b.

<sup>6</sup> Arseniev 1926, zit. nach Deeg 1996, S. 64.

<sup>7</sup> Deeg 1996, S. 63.

<sup>8</sup> 1 Pud entspricht 16,4 kg.

<sup>9</sup> 1 Werst entspricht 1,067 km, 210 Werst also rund 224 km.

<sup>10</sup> Zwischen 1685 und 1908 existierten in Heilongjiang 38 und in Jilin 35 Poststationen, die als Pferdestation und Herberge dienten. Lee 1970, S. 66.

travelers down to the nineteenth century. During the spring thaw and the summer monsoon, the entire area was an impassable quagmire."<sup>11</sup>

H.E.M. James, Reisender zum Changbaishan 1888, beschrieb die Straßen der Region als reine Karrenspuren,

„... more or less defined, from town to town, including the imperial postroads between garrison towns. During the greater part of the year they were usually impassable for carts; traffic was confined to the winter months when the ground was frozen.“<sup>12</sup>

Auch fast fünfzig Jahre später lässt sich für die Mandschurei außerhalb der großen Städte eine mehr oder weniger identische Beschreibung finden:

„Immediately outside (large cities) roads are practically non-existent, and vehicles of the most primitive type journey over the roughest tracks. Here the mule or the camel does the work of the train and motor-lorry, and the coolie, using his back, will cheerfully compete with a motor-van in the carriage of everything from a bag of coal to a piano.

In the summer the tracks are full of ruts and covered with a fine powdery dust; in the winter they are frozen hard, the season when they are most passable. This lack of good roads, and the necessary bridges to cross the numerous rivers, impedes ... transport.“<sup>13</sup>

## **3.2. Eisenbahn-Entwicklung von den 1850ern bis zur Fertigstellung der Transsibirischen Eisenbahn 1916**

„During the last years of the nineteenth century, the railway was the chosen tool of European empire-builders in Asia. It was at this time that the European empires acquired their final boundaries, and the role of railways in that process was critical. Thus, on China's northern frontier Russian Finance Minister Sergius Witte both consolidated the Russian Far Eastern Empire and laid the abortive foundations of another in Manchuria with the building of the Transiberian and Chinese Eastern railways. At the same time, on China's southern frontier both British and French adventurers staked out imperial claims with railway proposals.“<sup>14</sup>

### **3.2.1. Die Transsibirische und die Ostchinesische Bahn**

Während in Hong Kong zwischen 1859 und 1865 der Bau einer Eisenbahnlinie nach Calcutta ernsthaft diskutiert wurde<sup>15</sup>, erschienen den russischen Behörden zur gleichen Zeit die Vorschläge von Graf Muravjov-Amurski, eine Eisenbahn an die Pazifikküste zu bauen, ähnlich

---

<sup>11</sup> Lee 1970, S. 5.

<sup>12</sup> James 1888.

<sup>13</sup> Etherton, Tiltman 1934, S. 46.

<sup>14</sup> Lee 1999.

<sup>15</sup> Eitel 1895, S. 388f. und S. 409. Der Vorschlag stammte von Sir Rowland MacDonald Stephenson, der ab 1845 die East Indian Railway aufgebaut hatte. Vgl. Mukherjee 1996. Damit wären Produktionsort und Hauptabsatzmarkt der britischen Opiumproduktion verbunden gewesen. Ein anderer Plan sah

phantastisch wie die Idee des englischen Ingenieurs Dull von 1857, St. Petersburg mit dem Stillen Ozean per Pferdebahn zu verbinden.<sup>16</sup>

Erst nach der Thronbesteigung Zar Alexander III. 1881 fanden diejenigen Politiker und Militärs, die eine Anbindung der sich entwickelnden Gebiete Sibiriens und RFOs an das europäische Russland durch eine Bahnlinie forderten, trotz der damit verbundenen enormen Kosten und technischen Schwierigkeiten mehr Gehör. Die Verbindung der Ost- und der Westküste der USA mit einer durchgehenden Bahnlinie 1869 beeindruckte die zaristischen Behörden bereits, noch mehr Aufmerksamkeit fand jedoch die 1885 eröffnete Canadian-Pacific Eisenbahn:

„Hier wurde vorgeführt, wie ein neu erworbenes, auf der anderen Seite des Kontinents gelegenes Kolonialgebiet durch unwegsames Gelände erfolgreich per Bahn mit dem Zentrum verbunden werden kann.“<sup>17</sup>

Die Befürworter der „Magistrale“<sup>18</sup> konnten eine ganze Reihe von Argumenten auführen:

- für die Erz- und Kohlevorkommen im Ural und östlich davon waren Transportmöglichkeiten zu schaffen
- die erfolgreiche Landwirtschaft Westsibiriens konnte ihr Getreide und ihre Milchprodukte nicht nach Westen bringen
- die Besiedelung Sibiriens und des RFO litt unter der langen und gefährvollen Anreise für die Siedler, bzw. war per Schiffsverbindung Odessa-Vladivostok nur unter hohen Kosten zu bewerkstelligen
- in Sibirien fanden durch die Ferne der Zentralregierung regionalistische Tendenzen unter den dortigen Intellektuellen starke Verbreitung
- eine Bahnverbindung Ostasien-Europa könnte den russischen Chinahandel beleben und Moskau durch Transittransporte zur „wirtschaftlichen Drehscheibe des Welthandels“<sup>19</sup> machen

---

1866 eine Verbindung von Moulmein in Burma mit Simao in Yunnan über Chiang Mai vor. Lee 1989, S. 248ff.

<sup>16</sup> Zabel 1904, S. 24. Noch heute regt die Strecke offensichtlich die Phantasie sehr an, wie z.B. an der vom Schiller-Institut 1997 vorgebrachten Forderung "Transrapid von Paris bis nach Vladivostok" abzulesen ist. Vgl. zum Schiller-Institut Zepp-LaRouche 1996.

<sup>17</sup> Deeg 1996, S. 114.

<sup>18</sup> So der offizielle Name. Zabel 1904, S. 25. Der Begriff "Transsibirische Eisenbahn" wurde erst nach 1903 von den Passagieren geprägt. Deeg 1996, S. 183.

<sup>19</sup> Mit dieser Vision erweist sich der russische Finanzminister und wichtigste Wegbereiter der Transsibirischen Eisenbahn, Witte, als geistiger Vater der "Eurasischen Landbrücke" (vgl. Kap. 6.2.4). Deeg 1996, S. 116.

- russische Waren und Handelshäuser könnten in Konkurrenz mit den überwiegend von ausländischen Händlern auf dem Seewege nach RFO gelieferten Waren aus Westeuropa und Amerika treten
- es war unmöglich, die „Kolonien“ des Zarenreiches im Fernen Osten im Falle von kriegerischen Auseinandersetzungen schnell genug mit Truppen und Nachschub zu versorgen.

Vor allem das militärstrategische Argument gewann dabei mehr und mehr Gewicht. Einerseits erlaubte die Beilegung der Bulgarienkrise und der russisch-britischen Grenzstreitigkeiten in Zentralasien spätestens ab 1887 eine stärkere Konzentration der russischen Außenpolitik auf den Fernen Osten, andererseits stieg die Rivalität um die Mandschurei und Korea zwischen Russland, China, Großbritannien und Japan stetig an.<sup>20</sup>

Die japanische Keijin Railway Co. hatte 1890 die erste koreanische Bahnlinie zwischen Seoul und Chemulpo eröffnet<sup>21</sup>, Gerüchte über britische Eisenbahnpläne in der Mandschurei machten die Runde, auf drei koreanischen Inseln hatte die britische Marine Stützpunkte errichtet, die auf Vladivostok zielten.<sup>22</sup>

Daneben versprach sich das immer noch nur wenig industrialisierte Zarenreich von der Ersetzung des „Großen Sibirischen Traktes“, auf dem Reisende zwei bis drei Monate auf diversen Flüssen und auf Wegen zubrachten, die, wie Chekhov schrieb, „scheußlichen, wie von schwarzen Pocken blatternarbigem Erdstreifen“<sup>23</sup> glichen, durch die Herstellung einer fast 8.000 km Schienenstrecke durch unwegsames und in weiten Strecken fast menschenleeres Gebiet auch einen großen Prestigezuwachs.<sup>24</sup>

Zur Begrenzung der Kosten und Beschleunigung der Baugeschwindigkeit wurde die Strecke nur eingleisig geplant und auf einen Normalverkehr von nur drei Zugpaaren täglich ausgelegt. Das „schmalbrüstige Schönwetterbähnchen“<sup>25</sup> machte daher noch jahrzehntelang aufwendige Nachbesserungen und Ausbauten notwendig.

---

<sup>20</sup> Stökl 1983, S. 532. Vgl. Kap. 2.5.

<sup>21</sup> Powell 1999.

<sup>22</sup> Stephan 1994, S. 57.

<sup>23</sup> Anton Chekhov über seine Reise nach Sachalin, zit. nach Deeg 1996, S. 116.

<sup>24</sup> Beispielsweise präsentierte Russland auf der Pariser Weltausstellung 1900 mit umfangreichen Mitteln die große sibirische Eisenbahn. U.a. „... hatte man den Speisewagen des Zuges in Bewegung gesetzt und dafür gesorgt dass die Besucher der Ausstellung darin ihre Mahlzeiten einnehmen konnten. Durch die Fenster des Zuges blickten sie beim Speisen und Trinken auf ein bewegliches Panorama, das ihnen auf einem Leinwandstreifen von tausend Meter Länge ein Bild der Reise von Moskau bis nach Peking geben sollte.“ Zabel 1904, S. 19.

<sup>25</sup> Deeg 1996, S. 188.

Im Mai 1891 erfolgte durch den Zarevich Nikolaus<sup>26</sup> in Vladivostok der feierliche Beginn des Eisenbahnbaus. Am Nikolaustag des Jahres 1894 befuhr der erste Zug die Südussuribahn von Vladivostok bis Iman, im September 1897 war die 770 km lange Strecke bis Chabarovsk betriebsbereit. Beim Bau kamen neben Siedlern, Zwangsarbeitern und Bau-Soldaten etwa 17.000 chinesische Arbeiter<sup>27</sup> zum Einsatz, deren Arbeitsfreude und Abstinenz zwar geschätzt, aber trotzdem nur mit etwa der Hälfte des Lohnes ihrer russischen Kollegen vergütet wurde.<sup>28</sup>

Von Westen konnte die Strecke ab 1892 von Cheliabinsk über Omsk (1894) bis nach Irkutsk und zum Baikalsee (1898) vorangetrieben werden.

Die Verbindung der sibirischen Bahnlinie mit der Ussuribahn durch die transbaikalische „Amurbahn“ stellte jedoch durch die geologischen und klimatischen Gegebenheiten technische und finanzielle Anforderungen, deren Ausmaß erst nach 1894 in vollem Umfang erkannt wurde. 700 km kürzer und wesentlich einfacher zu bauen war eine Strecke, die Chita und Vladivostok praktisch auf geradem Wege durch die Mandschurei verband.

Politisch setzte sich damit die expansive Linie des Finanzministers Witte durch, der die Bahnlinie vor allem als Instrument zur Unterstützung des russischen Einflusses auf die Mandschurei und zur militärischen Absicherung der pazifischen Küstenregion sah. Die Position der Generalgouverneure des 1884 neugeschaffenen Priamur, Baron Korf (bis 1893) und Sergei Dukhovskoi, die Amurbahn wenigstens ab Blagoveshchensk über russisches Territorium zu führen und damit vor allem zur Unterstützung der russischen Besiedlung des Amurgebietes zu nutzen, konnte sich nicht durchsetzen.<sup>29</sup>

Seit April 1895 verhandelten Russland und China über den Bau dieser „Ostchinesischen Bahn“. Der schließlich<sup>30</sup> im September 1896 unterzeichnete Vertrag gab der privatrechtlich organisierten, aber unter russischer staatlicher Hoheit stehenden Chinese Eastern Railway

---

<sup>26</sup> Ab 1894 Zar Nikolaus II.

<sup>27</sup> Wolff 1995, S. 42.

<sup>28</sup> Deeg 1996, S. 118f.

<sup>29</sup> Vgl. Wolff 1995, S. 43f.

<sup>30</sup> Als Gegenleistung für die Unterstützung Russlands bei der Rückgabe Liaodongs von Japan an China 1895 und für die Gewährung russischer Kredite zur Zahlung der Reparationsleistungen an Japan, nicht zuletzt aber auch aufgrund massiver Bestechungszahlungen Wittes an Li Hongzhang, dem Unterhändler der Qing-Regierung (zu Li vgl. unten Fußnote 49). Deeg 1996, S. 137; Chesneaux, Bastid, Bergere 1976, S. 295f.

Co. (CER)<sup>31</sup> weitreichende Rechte. Mit aus französischen Quellen stammendem Geld der neugegründeten Russisch-Chinesischen Bank konnte die CER Land erwerben, den Bau der 2.000 km langen Bahnstrecke in russischer Breitspurweite und anderer Anlagen nach eigenem Gutdünken durchführen, Minen und Fabriken errichten und eine eigene Verwaltung mit Polizeitruppe und Soldaten, sogenannten „railway guards“, aufstellen.

Damit entstand praktisch eine russisch beherrschte exterritoriale Zone entlang der Bahnlinie. Die Lokomotiven und die meisten Güterwaggons für die CER erreichten ihren Bestimmungsort aus den USA via Vladivostok.<sup>32</sup>

Aus der nach dem 1895 verlorenen Krieg gegen Japan noch deutlicher gewordenen Schwäche Chinas speisten sich nicht nur die „Pachtverträge“ mit Deutschland für Qingdao und mit Großbritannien für Hong Kongs „New Territories“ und Weihaiwei in Shandong<sup>33</sup>, sondern auch die Zustimmung zu einem weiteren Abkommen, mit dem 1898 der Bau einer südlichen Zweiglinie der CER<sup>34</sup> zum auf 25 Jahre an Russland „verpachteten“ Südzipfel der Liaodong-Halbinsel mit den eisfreien Häfen Dalianwan und Port Arthur vereinbart wurde.<sup>35</sup>

Die Bauarbeiten gingen rasch voran, am Bau der CER waren über 200.000 chinesische sowie zahlreiche koreanische<sup>36</sup> Arbeitskräfte beteiligt. Im Juli 1903 fuhren die ersten Züge von Moskau nach Vladivostok bzw. in die nahe Port Arthur neugegründete Stadt Dal'nii. Unterbrochen nur durch die Überquerung des Baikalsees auf einer von zwei Eisbrecher-Fährschiffen<sup>37</sup>, dauerte die Reise nun zu allen Jahreszeiten 14 Tage, während für den Seeweg auf Dampfschiffen von Europa nach Vladivostok mindestens 40 Tage notwendig waren.<sup>38</sup>

---

<sup>31</sup> „The Russo-Chinese Bank and the Chinese Eastern Railway Company were, in actuality, Russian government institutions, and in Manchuria served as but partially disguised arms of the Russian Ministry of Finance and Ministry of Foreign Affairs.“ Young 1931, S. 4, vgl. ausführlich Young 1931 passim.

<sup>32</sup> Deeg 1996, S. 151. Der Kauf von Lokomotiven in den USA war dabei nichts Ungewöhnliches, selbst der britische Leiter der Beijing-Shenyang-Linie erwarb nach 1905 keine britischen, sondern amerikanische Lokomotiven für diese Strecke. Huenemann 1984, S. 109.

<sup>33</sup> Vgl. Kap. 2.5.

<sup>34</sup> Später: South Manchuria Railway (SMR).

<sup>35</sup> 1895 hatte Russland noch China dabei geholfen, durchzusetzen, dass Japan die Liaodong-Halbinsel nicht als Beute des gewonnenen Japanisch-Chinesischen Krieges behalten durfte. Russland sandte kurz darauf Kriegsschiffe zum „Schutz Port Arthurs gegen eine deutsche Invasion“ aus, um dann den Hafen zu übernehmen. Wood 2000, S. 109.

<sup>36</sup> Strauss 1989, S. 24.

<sup>37</sup> Diese Schiffe wurden in Einzelteilen von England zum Baikalsee geschafft und dort zusammengebaut. Sie boten 28 Güterwaggons bzw. einem kompletten Personenzug Platz. Wenn das Eis zu mächtig war, konnten die Passagiere den See auf Pferdeschlitten überqueren. Strauss 1989, S. 22.

Damit existierte

„... nach 12 Jahren Bauzeit endlich (eine) funktionsfähige Eisenbahn, die Wladiwostok und auch Port Arthur nun verkehrstechnisch zu dem zu machen schien, wozu man diese Plätze kulturell gerne erklärte - das hintere Ende Europas, wo die Alte Welt an Ostasien grenzt.“<sup>39</sup>

Der verkehrstechnische Triumph verführte zeitgenössische Beobachter zu Spekulationen, die Beobachtern des TRADP heute seltsam vertraut vorkommen:

„Auch zu Hause wird es überraschen, dass wir es hier (in Dal'nii) mit nichts anderem zu tun haben als mit dem neuen Vancouver oder San Francisco an dem anderen Gestade des Stillen Ozeans, mit dem Endpunkte der transsibirischen Eisenbahn, mit dem großen zukünftigen russischen Transithafen, an dessen Quai sich der große Centralbahnhof erheben wird, wo nach Fertigstellung der Bahn die Reisenden am Billetschalter verlangen werden: 'Bitte eins zweiter Klasse Berlin direkt!' 'Please, London, first class! Via Vlissingen!'“<sup>40</sup>

Diese Visionen zerstoßen jedoch rasch mit der Niederlage Russlands im Krieg gegen Japan 1904/05, in dessen Ergebnis die Bahnlinie südlich von Changchun und die Häfen Port Arthur und Dal'nii (nun: Dairen) an Japan verloren gingen.<sup>41</sup> Die nunmehr „Südmandschurische Eisenbahn“ (South Manchuria Railway, SMR) genannte Linie<sup>42</sup> wurde 1908 auf Normalspur umgestellt, neue Waggons dafür in den USA eingekauft<sup>43</sup>

In Korea hatte sich Japan bereits seit Beginn der 1890er Jahre um Bahnkonzessionen bemüht und dabei bis 1904 erfolgreich die französische, amerikanische und russische Konkurrenz verdrängt.<sup>44</sup> Nun folgten auf den Krieg und die neugewonnene Stärke Japans eine Intensivierung der Bahnbau-Aktivitäten:

„The outbreak of the Russo-Japanese war caused the Military Department to build the Keijo-Fusan, Keijo-Shingishu, and Masan lines, which were opened between 1904 and 1905. ... The work of construction was steadily pushed on, and in 1910 the Keijo-Chinnampo line was completed. On the spanning of the River Yalu with an iron bridge in 1911, the peninsular railway was connected with the South Manchuria Railway.“<sup>45</sup>

Dabei handelt es sich bei der von der Brücke über den Yalu erreichten Linie genauer gesagt um die sogenannte „Antung-Mukden“-Zweiglinie zwischen Shenyang und Dandong, die

<sup>38</sup> Deeg 1996, S. 166.

<sup>39</sup> Deeg 1996, S. 166.

<sup>40</sup> Zabel 1904, S. 146.

<sup>41</sup> Vgl. Kap. 2.5.

<sup>42</sup> Zu den vertrackten juristischen Fragen der russischen, japanischen und chinesischen Rechte in diesem Gebiet vgl. Young 1931 passim.

<sup>43</sup> Deeg 1996, S. 195.

<sup>44</sup> Vgl. Duus 1998, S. 137ff.

<sup>45</sup> Powell 1999.

während des Russisch-Japanischen Krieges als Schmalspurbahn zum Transport japanischer Truppen errichtet wurde. Bis 1909 fand der Umbau zur vollwertigen Normalspurlinie statt, wonach die Strecke Teil der SMR wurde.<sup>46</sup> Auch hier entzündeten sich an der Bahnlinie kontinentumspannende Fantasien:

„The port of Pusan will control the lifeline for all districts of Korea. When the Trans-Siberian railroad is eventually completed, the line (Pusan-Dandong) will connect our country with Russia, and as a main line piercing the European and Asian continents, inevitably it will be of the utmost importance in the intercourse between East and West.“<sup>47</sup>

Für Russland brachten der Boxeraufstand 1900 und der Krieg 1904/05 die Erkenntnis, dass einerseits die Bahnverbindung an den Pazifik von großer strategischer Bedeutung war, andererseits eine Streckenführung durch fremdes Gebiet wie im Falle der CER keine dauerhafte Lösung darstellte. 1908 beschloss die Duma die fast 2000 km lange „Amurbahn“ zu bauen. Aus strategischen Gründen trassierte man die Strecke in 20 bis 120 km Abstand vom Grenzfluss, so dass die Siedlungen am Amur, vor allem Blagoveshchensk, nicht direkt angeschlossen werden konnten. Trotz der großen Schwierigkeiten, die Klima und Topographie darstellten, vollendete 1916 in Khabarovsk eine Brücke über den Amur, mit 2.417 m Spannweite die damals zweitlängste Brücke der Welt, die Fertigstellung der Transsibirischen Eisenbahn auf ihrer ursprünglichen Trasse.<sup>48</sup>

### 3.2.2. Eisenbahnbau im kaiserlichen China

Auch in China ist die Geschichte des Eisenbahnbaus eng verwoben mit dem Kampf ausländischer Mächte um Einflusszonen im Qing-Reich. Die ersten Petitionen britischer und amerikanischer Geschäftsleute, eine Bahnlinie von Shanghai nach Suzhou (1863) bzw. Wusong (1865) zu bauen, stießen auf die Ablehnung der chinesischen Behörden. Li Hongzhang<sup>49</sup> machte deutlich, dass

---

<sup>46</sup> Zur Diskussion um die Unterstellung der Strecke unter die Verwaltung der SMR siehe Young 1931, S. 187-195.

<sup>47</sup> Yamaguchi Tabei, Chef der japanischen Seoul Residents Association 1896, zit. nach Duus 1998, S. 141.

<sup>48</sup> Deeg 1996, S. 212. Auch für die Amurbahn wurden ganz überwiegend chinesische Arbeitskräfte eingesetzt. Vgl. Stephan 1994, S. 73.

<sup>49</sup> Li Hongzhang (1823-1901), „the major modernizer of the Qing Dynasty“ (Shih C.Y. 1999), war einer der wichtigsten Vertreter der „Selbststärkungs-Bewegung“ (ziqiang) zwischen dem Ende des Taiping-Aufstandes und der Niederlage im Krieg gegen Japan. Als Förderer der chinesischen nationalen Industrialisierung gründete er u.a. die China Merchant Steam Navigation Co., das Arsenal in Tianjin, die Telegrafienlinie Shanghai-Beijing usw. (vgl. Spence 1991, S. 218f.) Gleichzeitig war Li einer der korruptesten Beamten seiner Zeit. Er war angeblich ein so guter Kunde der Fa. Krupp, dass Alfred Krupp sein Bild über seinem Bett hängen hatte. Waley-Cohen 2000, S. 185.

„... railways would only be beneficial to China, when undertaken by the Chinese themselves and conducted under their own management; that China's objections existed to the employment of numerous foreigners in the interior; and that the people would evince great opposition to being deprived of their land for that purpose.“<sup>50</sup>

Da aufgrund der gleichzeitigen Weigerung Lis, einer Vertiefung der Fahrrinne in Wusong, am Zusammenfluss des Huangpu mit dem Yangzi, zuzustimmen, das Wusong-Projekt für die Entwicklung Shanghais von großer Bedeutung war, wandte man nun eine neue Taktik an: Die unter Leitung des Hauses Jardine-Matheson neugegründete Gesellschaft „Woosung Road Company“ sicherte sich das Recht, die Militärstraße zwischen Shanghai und Wusong ausbauen und verbreitern, und zu diesem Zweck entsprechende Grundstücke aufkaufen zu dürfen. Die „Straße“ ähnelte jedoch im Ergebnis eher einem Bahndamm, auf dem nun mit Zustimmung des britischen Gesandten eine Straßenbahn verkehren sollte. Im Dezember 1875 erreichten die in England bestellten Waren Shanghai – und erwiesen sich als Baulokomotive, Waggons und Schienen für eine 762 mm (30 inch) Schmalspur-Eisenbahn! Trotz des Einspruchs der chinesischen Behörden<sup>51</sup> gingen die Arbeiten unter der Leitung des zu diesem Zweck nach China gekommenen Ingenieurs Gabriel James Morrison weiter. Am 14. Februar 1876 konnte die „Pioneer“<sup>52</sup> auf dem ersten verlegten Schienenkilometer ausprobiert werden - die erste Fahrt einer Lokomotive auf chinesischem Boden. Am 30. Juni 1876 erfolgte die offizielle Eröffnung mit einem Sonderzug für 200 europäische Bewohner Shanghais, am folgenden Tag zog die Lokomotive „Celestial Empire“ den ganzen Tag überfüllte Waggons mit Chinesen auf der fertiggestellten Teilstrecke von Shanghai nach Jiangwan hin und her, die kostenlos das neue Verkehrsmittel ausprobieren durften. Am 3. Juli nahm die Bahnlinie dann ihren regelmäßigen Betrieb auf.<sup>53</sup> Auf den ersten 8 km Eisenbahn in China verkehrte sechsmal, später siebenmal täglich ein stets vollbesetzter Zug, doch der

---

<sup>50</sup> Zit. nach Pott 1928, S. 103. Ähnlich beantwortete Li Vorschläge von Sir Rowland MacDonald Stephenson (vgl. 3.2.1. Fußnote 15), der 1864 verschiedene Bahnbauprojekte in China vorgeschlagen hatte. Crush 1999, S. 4.

<sup>51</sup> Der zuständige Beamte Feng Chunguang protestierte Ende März 1876 schriftlich gegen den Verstoß gegen die Genehmigung, die lediglich vorsah, „a common horse road“ zu erstellen, für die keine Benutzungsgebühren erhoben werden dürften. Vgl. Brief von Feng Taotai an Consul Medhurst, zit. nach Crush 1999, S. 27-35.

<sup>52</sup> Die „Pioneer“ war das Werk des an China interessierten Eisenbahn-Industriellen Richard Rapiere, der 1872 vorgeschlagen hatte, dem neuen 17jährigen Tongzhi-Kaiser eine „Spielzeug“-Eisenbahn zu schenken, um das Interesse für den Eisenbahnbau zu unterstützen. Die britische Regierung lehnte ab, da ein so wertvolles Geschenk als „Tribut“ aufgefasst werden könnte. Trotzdem baute Rapiere 1874 eine kleine, leicht zu transportierende Lokomotive, die 20 t mit 20 km/h ziehen konnte. Anfang 1875 trafen Jardine's Vertreter Rapiere und ließen sich schnell überzeugen, mit Rapiere's Firma den richtigen Partner gefunden zu haben, um schnell und preiswert die Wusong-Bahn zu realisieren. Durch die bereits geleisteten Vorarbeiten war so bis Oktober 1875 die gesamte benötigte Ausrüstung transportfertig. Crush 1999, S. 14ff.

<sup>53</sup> Crush 1999, S. 45ff.

„Feuerwagenverkehr“ löste heftige Reaktionen bei der lokalen Bevölkerung aus, die Gräber geschändet und das „feng-shui“ der Region verdorben sahen.

Am 3. August, also nur einen Monat nach Inbetriebnahme der Bahn, kam es auf der Strecke zu einem tödlichen Unfall<sup>54</sup>, der von den chinesischen Behörden zum Anlass genommen wurde, die vorläufige Beendigung des ungenehmigten Zugverkehrs beim britischen Gesandten Sir Thomas Wade durchzusetzen.

Die Betreiber der Bahnlinie mussten schließlich nach langen Verhandlungen im Oktober 1876 dem Verkauf für 285.000 Tael von Shen Baozhen<sup>55</sup>, dem General-Gouverneur von Nanjing, zustimmen. Am 1. Dezember wurde der Verkehr auf der inzwischen bis Wusong verlängerten Linie wieder aufgenommen, wobei zur Erhöhung der Sicherheit die Straßenübergänge mit Schranken und Schrankenwärtern ausgerüstet worden waren. Einige chinesische Geschäftsleute starteten Anfang 1877 sogar einen von Ponies gezogenen Zubringer-„Omnibus“ vom Stadttor des chinesischen Teils Shanghais zur Bahnstation, dessen Wagen ebenso wie die Uniformen der Angestellten Kopien der bei der Bahn verwendeten Designs waren.

Trotz des störungsfreien Betriebs<sup>56</sup> der Bahn und Petitionen von chinesischer wie europäischer Seite endete jedoch nach der letzten Teilzahlung durch die chinesischen Behörden am 20. Oktober 1877 der Bahnverkehr mit einem festlich geschmückten Zug, der die letzten von insgesamt 192.889 Passagieren<sup>57</sup> beförderte.

Schienen und Gebäude wurden demontiert, anstelle der Bahnstation in Shanghai ließ Shen Baozhen einen Tempel errichten.<sup>58</sup> Die Lokomotiven „Pioneer“, „Viceroy“<sup>59</sup>, und „Celestial Empire“ landeten zusammen mit den Wagen, den Schienen und weiteren Ausrüstungen der

---

<sup>54</sup> H.B. Morse unterstellte dem Opfer, einem Mann, der direkt vor der Lokomotive auf die Schienen gesprungen war, „... either extreme stupidity or a malicious intention to commit suicide, and thereby create a prejudice against railways.“ zit. nach Pott 1928, S. 104. Vielleicht hätte er bei diesem Vorwurf für den Umgang mit einer neuen Technologie bedenken sollen, dass bereits am Eröffnungstag der allerersten Eisenbahn-Passagierlinie zwischen Manchester und Liverpool, am 15. September 1825, einer der Ehrengäste von der Lokomotive „Rocket“ von George Stephenson überfahren und getötet wurde.

<sup>55</sup> Zu Shen Baozhens Vorgehen vgl. auch Currie 1966. 285.000 Tael (minus 500 Tael als Kompensation für das Unglückopfer vom August) entsprachen rund 80.000 Pfund Sterling und damit in etwa der Gesamtinvestition der „Woosong Road Co.“.

<sup>56</sup> Abgesehen von einer Hütte an der Bahnlinie die durch Funkenflug in Brand geriet und der Tatsache, dass die August-Hitze den englischen Lokomotivführern gesundheitlich so zusetzte, dass der Verkehr für mehrere Wochen eingestellt werden musste. Crush 1999, S. 82.

<sup>57</sup> Crush 1999, S. 105.

<sup>58</sup> Crush 1999, S. 100f.

<sup>59</sup> Nicht „Victory“, wie in manchen Quellen fälschlich angegeben.

Bahnlinie in Lagerschuppen auf einem Strand bei Gaoxiong (damals: Dakou) auf Taiwan<sup>60</sup>, um dort zu verrosten.<sup>61</sup>

Diese Ablehnung des Eisenbahnbaus durch Vertreter der „Selbststärkungs-Bewegung“ (1861-1894), die sich doch mit Enthusiasmus daran machten, chinesische Dampfschiffe, Arsenalen und Telegrafienlinien zu bauen, basierte keineswegs auf Ignoranz. Der Vernichter der Shanghai-Jiangwan-Strecke Shen Baozhen, Schwiegersohn von Lin Zexu, hatte 1867 im gleichen Sinne wie Li Hongzhang geschrieben:

„What shall we do about telegraphs and railroads? The Qin dynasty built the Great Wall, and at the time it was considered a calamity, but later generations relied on it. If telegraphs and railroads are built, China will likewise enjoy great benefits from them in the future. ... However, although the foreigners plead with the Court to conclude a formal treaty permitting them to begin this work, this absolutely must not be done.“<sup>62</sup>

Im Gegensatz zu Dampfschiffen oder Fabriken für westliche Waffen sahen die Reformer jedoch mit dem Bau von Bahnlinien Gefahren verbunden für traditionelle chinesische Werte wie z.B. das feng-shui. Außerdem befürchteten sie die soziale Sprengkraft, wenn Ausländer oder „westlich“ ausgebildete Ingenieure und Arbeiter nicht nur an wenigen Stellen konzentriert und kontrolliert, sondern über eine große Fläche verteilt für die Eisenbahn arbeiten würden. Die gesellschaftlichen Gefahren der Schwächung traditioneller Transportmethoden und -wege lagen für die Qing-Beamten klar auf der Hand: Sowohl die Aufstandsbewegungen der „Roten Turbane“ (1854-55) und der Nian (1853-1868) wie vor allem der Taiping (1853-1864) rekrutierten gerade ihre entschlossensten und waffenerprobtesten Mitglieder aus den Reihen arbeitslos gewordener Transportarbeiter.<sup>63</sup>

Vor allem aber bedurfte es für den Bau einer Eisenbahnlinie eines Kapitaleinsatzes, der in China ohne ausländische Anleihen und die damit verbundene ausländische Einflussnahme nicht zu realisieren war.

---

<sup>60</sup> Ob beabsichtigt war, die Bahn in Taiwan wieder in Betrieb zu nehmen, ist unklar. Der Gouverneur von Taiwan, Ding Richang, hatte im Frühjahr 1877 Morrison nach Taiwan eingeladen und ihm seine - damals allerdings technisch undurchführbar erscheinenden - Pläne für eine Bahnlinie von Nord- nach Süd-Taiwan vorgestellt. (Crush 1999, S. 82) Ab 1886 war Taiwan dann tatsächlich Heimat der ersten von Chinesen errichteten Bahnlinie (s.u.). Keine der dem Autor zugänglichen Quellen diskutiert jedoch die Frage, warum sich die Qing-Beamten die Mühe machten, die Reste der Wusong-Bahn auf eigene Kosten von Shanghai bis nach Taiwan zu verschiffen.

<sup>61</sup> Pott 1928, S. 103f. Die Strecke Shanghai-Wusong wurde 1898 zunächst mit chinesischen Geldern wieder aufgebaut und 1903 in die britisch dominierte Shanghai-Nanjing-Linie integriert. Huenemann 1984, S. 59. Gabriel James Morrison war am Wiederaufbau beteiligt, die erste Lokomotive auf der Strecke Shanghai-Nanjing wurde nach ihm benannt. Crush 1999, S. 106.

<sup>62</sup> Zit. nach Huenemann 1984, S. 1.

Li Hongzhang präsentierte am 31.12.1880 dem Kaiserhof seinen Plan, ein chinesisches Eisenbahnnetzwerk zu errichten<sup>64</sup>. Dieser Vorschlag fand Unterstützung und führte zur Gründung der „Chinese Railway Co.“: Tatsächlich waren die staatlichen Institutionen und die wenigen chinesischen Industriellen jedoch nicht in der Lage, ohne ausländische Hilfe ein solches Netz zu realisieren, wie dies Zhang Zhidongs Versuch belegte, ab 1889 nur mit chinesischen Finanziers und chinesischen Materialien<sup>65</sup> die Beijing-Hankou-Bahn aufzubauen. 1897 musste die Strecke nach vergeblichen nationalen Bemühungen doch an ein belgisch-französisches Bankenkonsortium vergeben werden.<sup>66</sup>

Das einzige im 19. Jahrhundert erfolgreich ohne ausländische Finanzierung durchgeführte nennenswerte Eisenbahnprojekt im Kaiserreich blieb die aus strategischen Überlegungen hervorgegangene Strecke Qilong (Keelung) - Taibei (Taipeh) - Xinzhu (Hsinchu) auf Taiwan, die der Gouverneur Liu Mingchuan zwischen 1886 und 1893 auf 107 km Länge anlegen ließ<sup>67</sup>, noch bevor Taiwan zur japanischen Kolonie wurde.

Die erste „offizielle“ Eisenbahnlinie Chinas führte ab 1881 ganze 11 km von Tangshan nach Xugezhuang und diente der von Li Hongzhang organisierten Kaiping Mining Co. zum Kohletransport<sup>68</sup> zum nächstgelegenen Kanalhafen, zunächst mit von Eseln gezogenen Wagen. Der mit dem Bau beauftragte englische Ingenieur Claude W. Kinder<sup>69</sup> verwendete die europäische Normalspur von 1435 mm (4' 8 1/2") und setzte damit den Standard für das

<sup>63</sup> Vgl. Huenemann 1984, S. 39 und Wakeman Jr. 1997, S. 131 und passim.

<sup>64</sup> Darin bestärkt wurde Li u.a. durch die positiven Berichte des ersten chinesischen Botschafters in Großbritannien, Guo Songtao, der 1877 in einem Brief an Li beschrieb, dass die traditionellen Transportmethoden durch die Eisenbahn nicht ruiniert, sondern ebenfalls gefördert wurden: „For example, thirty thousand horses were formerly used to maintain communication between the port of Southampton and London. However, with the opening of the railway, over sixty to seventy thousand horses are now used. This has happened because the convenience of the railway has led to a daily increase in trade, and since the railway only follows a single route, people from a distance ... who come to take the train, must first travel by horse and get there, and do so in increasing numbers.“ zit. nach Waley-Cohen 2000, S. 189. Die Tatsache, dass allerdings die Bahnlinien der Güter-Binnenschiffahrt auf dem englischen Kanalnetz sehr schnell den Garaus machte, erwähnt Guo nicht.

<sup>65</sup> Dies war der Anlass für die Gründung der berühmten Hanyang Iron Works 1890.

<sup>66</sup> Die Strecke konnte schließlich 1906 fertiggestellt werden. Chesneaux, Bastid, Bergere 1976, S. 297.

<sup>67</sup> Liu Mingchuan sah die ökonomischen Vorteile des Eisenbahnbaus. In einer Eingabe an den Thron schrieb er 1880: "If we have railways, their revenue will be sufficient to supply our troops, the likin tax can be abolished, and the problems posed by the circulation of foreign currency will end. As a means to enrich the nation and benefit the people there is no means better than this.“ zit. nach Rosenbaum 1972, S. 41.

<sup>68</sup> Damit setzte sie eine historische Präzedenz, denn noch heute ist Kohle das mit Abstand wichtigste Transportgut auf der chinesischen Eisenbahn.

<sup>69</sup> C.W. Kinder spielte eine bedeutende Rolle beim Aufbau des Eisenbahnwesens in China bis zu seiner Pensionierung als Leiter der Beijing-Shenyang-Linie 1908.

chinesische Eisenbahnwesen. Nach einigen Monaten konnten die Esel durch eine vor Ort fertiggestellte<sup>70</sup> Dampflokomotive ersetzt werden<sup>71</sup>, die den treffenden Namen „Rocket of China“ erhielt<sup>72</sup>. Die Strecke wurde bis 1894 mit Hilfe von durch Jardine-Matheson vermittelten Krediten nach Tianjin (1888) bzw. Shanhaiguan erweitert, vor allem, um Truppenverlegungen in die Mandschurei zu beschleunigen<sup>73</sup>, und stellte den Hauptteil der insgesamt zu diesem Zeitpunkt vorhandenen 411 km Bahnlinien in China dar. Die Niederlage im chinesisch-japanischen Krieg 1894/95 konnte sie jedoch nicht verhindern.

Unter dem Eindruck dieser Niederlage erließ Beijing 1896<sup>74</sup> ein offizielles Edikt, in dem der Ausbau des Eisenbahnnetzes erstmals für wünschenswert erklärt wurde. Wenige Jahre später jedoch, im Mai und Juni 1900, zerstörten die nordchinesischen Yihetuan- oder „Boxer“-Aufständischen<sup>75</sup> die Schienen, Brücken, Bahnstationen und Lokomotivschuppen der russischen Südmandschurischen Eisenbahn sowie der Beijing-Tianjin- und der Beijing-Baoding-Linie, d.h. alle im Gebiet des Aufstands zum damaligen Zeitpunkt existierenden Strecken.<sup>76</sup> Die Bahnen waren Symbole des verhassten westlichen Einflusses in China, die zudem einem Teil der Aufständischen, ehemaligen Transportarbeitern, den Lebensunterhalt entzogen hatten und auch für die den Aufstand auslösende Dürre in Nordchina verantwortlich gemacht wurden:

„The Boxer propagandists ... said that the ponderous locomotives and rumbling trains pressed heavily the head of the Dragon and that his beneficent exhalations were smothered and no clouds could form in the heavens.“<sup>77</sup>

1901 existierten etwa 1.000 km Bahnstrecken, zwischen 1900 und 1905 wuchs das Streckennetz um weitere 5.200 km und schließlich bis 1911 auf fast 10.000 km<sup>78</sup> an, wovon

---

<sup>70</sup> Spence 1991, S. 219.

<sup>71</sup> Lee 1999.

<sup>72</sup> Huenemann 1984, S. 44. Damit lag China in der historischen Entwicklung weit hinter vielen anderen Ländern, die wie z.B. Brasilien und Indien bereits in den 1850er, oder die Insel Java in den 1860er Jahren, die ersten Eisenbahnlinien in Betrieb nahmen. Vgl. Coulls, Divall, Lee 1999.

<sup>73</sup> Zur Finanzierung dieser Linie wurden Mittel benutzt, die eigentlich für den Bau der Linie Tianjin-Beijing gedacht waren. Diese Linie konnte 1897 aufgebaut werden. Huenemann 1984, S. 44 u. S. 55.

<sup>74</sup> China verfügte 1896 über etwa 600 km Eisenbahnlinien, Japan bereits über 3.700 km. Spence 1991, S. 250.

<sup>75</sup> Zu Namen und Geschichte siehe Cohen 1997.

<sup>76</sup> Wood 2000, S. 195f., Cohen 1997, S. 46f. und S. 93.

<sup>77</sup> Zit. nach Cohen 1997, S. 320.

<sup>78</sup> Für eine ausführliche tabellarische Darstellung der Entwicklung vgl. Huenemann 1984, S. 76f. und S. 251-257. Im Jahre 1902 wurden über 2.600 km Neubaustrecke dem Verkehr übergeben, ein Wert, der im ganzen 20. Jahrhundert in China nicht übertroffen werden konnte! Damit verfügte China jedoch lediglich über nicht einmal ein Prozent des Welteisenbahnnetzes, das sich 1907 bereits auf rund 1 Mio. Kilometer Länge ausgedehnt hatte, wovon etwa 380.000 km in den USA, 320.000 km in Europa und 270.000 km außerhalb der USA und Europas lagen. Vgl. Robbins 1998.

über 90% mit ausländischem Kapital oder direkt von Ausländern gebaut wurden, darunter neben den erwähnten CER und SMR in Nordchina die deutsche Linie Qingdao-Jinan in Shandong, die Verlängerung der Linie von Shanhaiguan nach Shenyang und die deutsch-britische Strecke Tianjin-Pukou. Andere bis 1911 fertiggestellte Linien umfassen u.a. die von britischen Geldgebern<sup>79</sup> finanzierte Verbindungen Shanghai-Nanjing und Shanghai-Ningbo-Suzhou, die französischen Strecken von Vietnam nach Yunnan, die französisch-belgisch finanzierten Strecken Beijing-Hankou und Kaifeng-Luoyang und die selbstverständlich ebenfalls britisch finanzierte Verbindung Hong Kongs mit Guangzhou (KCR).<sup>80</sup> Nur die kurze Strecke Beijing-Zhangjiakou (Kalgan), 1909 eröffnet, resultierte aus dem neuen Enthusiasmus nationaler und regionaler<sup>81</sup> Führungen für den Rückkauf bestehender Linien und die Errichtung von Eisenbahnen in eigener Regie.<sup>82</sup>

Nicht unerwähnt bleiben darf dabei die ohne ausländisches Kapital realisierte Strecke von Beijing zu den Westlichen Gräbern der Qing-Dynastie im heutigen Yixian-Kreis (Provinz Hebei) nahe Beijing. 1902<sup>83</sup> erbauten mehr als 10.000 Arbeiter unter der Leitung des ersten chinesischen Eisenbahningenieurs Zhan Tianyou in nur sechs Monaten diese Verbindung für den exklusiven Gebrauch der Kaiserin-Witwe Ci Xi. Später zerstört, wurde sie im Mai 2000 wiedereröffnet - diesmal für chinesische Touristen.<sup>84</sup> Das Edikt vom Mai 1911, in dem der Kaiserhof im letzten Jahr seines Bestehens noch die Nationalisierung aller Bahnlinien verkündete<sup>85</sup>, konnte nur den Widerstand der regionalen Kräfte gegen die Qing-Dynastie anfeuern, durchzusetzen war es gegenüber den ausländischen Mächten nicht.

---

<sup>79</sup> Überwiegend Jardine & Matheson gemeinsam mit der Hong Kong und Shanghai Banking Corp., vgl. Huenemann 1984, S. 110-114.

<sup>80</sup> Lee 1999, Chesneaux, Bastid, Bergere 1976, S. 353f., Wood 2000, S. 196.

<sup>81</sup> Z.B. gab es Bemühungen in Sichuan, aus eigener Kraft eine Bahnlinie zu bauen, indem man zunächst junge Ingenieure zur Ausbildung nach Belgien schickte. Lee 1999.

<sup>82</sup> Einige kürzere Linien in Südchina entstanden auf der Basis überseechinesischer Finanzierung. Vgl. Huenemann 1984, S. 71.

<sup>83</sup> Huenemann 1984, S. 64, nennt hier 1903.

<sup>84</sup> People's Daily 2000b.

<sup>85</sup> „The Government must have in all directions extending to the borders of the Empire great trunk lines in order to carry on government effectively, and to maintain centralized authority. ... We now proclaim clearly to the whole Empire that the trunk railway lines are to belong to the Government.“ zit. nach Huenemann 1984, S. 71.

### 3.3. „Industrialisierung von Zeit und Raum“<sup>86</sup> – Telegraf, Telefon und Tram kommen nach Nordostasien

Die Eisenbahn und zuvor bereits die Dampfschiffe mit Zwillingsmaschinen, die durch den neueröffneten Suez-Kanal ab 1869 die Fahrzeiten zwischen Europa und Ostasien deutlich verkürzen konnten, verursachten bereits eine engere und sicherere Verbindung zwischen den beiden Enden der eurasischen Landmasse. Hatten die schnellsten Tea-Clipper noch 130 Tage bis nach Hong Kong gebraucht, so schaffte die „Stirling Castle“ 1882 die Reise von London nach Hankou in weniger als 29 Tagen.<sup>87</sup> Normale Liniendampfer benötigten für die Route Hamburg - Port Said - Hong Kong - Nagasaki - Vladivostok Ende der 80er Jahre zwei Monate.<sup>88</sup> Auch Amerika rückte durch die Passagierdampfschiffe, die von China nach San Francisco verkehrten, wo die Transamerikanische Eisenbahn zur Weiterreise bis zur Ostküste bereitstand, deutlich näher. Die „Reise um die Welt in 80 Tagen“<sup>89</sup> war möglich geworden.

Eine mindestens ebenso bedeutende Rolle spielte die Entwicklung der Telekommunikationsverbindungen. 1864 gründete sich in New York die russisch-amerikanische Telegrafengesellschaft mit einem Nominalkapital von 10 Mio. US\$. Eine Telegrafienlinie über Britisch-Columbia, Russisch-Amerika (Alaska) und Chukotien an der Amurmündung sollte das russische, und damit das europäische und das amerikanische Telegrafennetz miteinander verknüpfen. Die Vorteile gegenüber einer transatlantischen Kabelverbindung sah man neben der kürzeren Strecke, die abgesehen von der Bering-See stets über Land führte, auch in der möglichen Anbindung Chinas an das Netz. Von 1865 bis 1867 wurden vom Amur bis zur Bering-See in fast menschenleeren Gebieten und unter schwierigen klimatischen Bedingungen 15.000 Telegrafenstangen errichtet, 50 Stationshäuser errichtet, mehrere Straßenabschnitte gebaut und andere vorbereitende Arbeiten mit insgesamt 3 Mio. US\$ Kosten durchgeführt. Mitte 1867 erzwang dann jedoch die erfolgreiche Betriebsaufnahme des inzwischen verlegten Transatlantik-Kabels die Aufgabe des Projektes.<sup>90</sup>

Das Jahr 1871 steht für den Beginn der neuen Zeitrechnung der telegrafischen Verbindung: Im Frühjahr dieses Jahres erreichte die Telegrafendrahtverbindung von St. Petersburg über Irkutsk führend Khabarovsk, von wo bereits seit 1867 eine Linie nach Vladivostok führte. Im

---

<sup>86</sup> Schivelbusch 1979.

<sup>87</sup> Arlt 1984, S. 175.

<sup>88</sup> Deeg 1996, S. 105.

<sup>89</sup> Von G.F. Train 1870 tatsächlich unternommen und von Jules Verne als Roman literarisch verarbeitet.

Herbst des gleichen Jahres verband das Kabel der „Großen Nordischen Telegrafengesellschaft“ mit Sitz in Kopenhagen Vladivostok über Nagasaki mit Shanghai und Hong Kong.<sup>91</sup>

Von dort konnten ab Juni 1871 London und durch das Transatlantikkabel New York, ab August auch Saigon und Singapore erreicht werden.<sup>92</sup>

Die innerchinesischen Verbindungen Tianjin-Beijing, Tianjin-Shanghai und Nanjing-Hankou folgten zwischen 1879 und 1882 ebenso wie die Verbindungen zwischen Guangzhou, Hong Kong und Manila.<sup>93</sup> 1885 verband der Telegraf China mit Korea<sup>94</sup>, bis 1894 waren alle Grenzgebiete und die Verknüpfungen mit den Netzen der Nachbarstaaten erreicht.

Diese neue Qualität der Kommunikation, die Möglichkeit, „realtime“-Informationen rund um die Welt zu erlangen und zu versenden, veränderte unwiderruflich die Beziehungen zwischen Zentrum und Peripherie, und war der wahre Beginn der Globalisierung der Weltwirtschaft.

Die Einführung des Telefons in Nordostasien vereinfachte den Informationsaustausch weiter. In Hong Kong konkurrierten nach 1880 gleich drei Telefongesellschaften um neue Kunden,<sup>95</sup> im Russischen Fernen Osten führte zuerst Blagoveshchensk Telefone ein.<sup>96</sup> Bis zur Etablierung einer direkten Telefonverbindung zwischen Moskau und dem RFO dauerte es allerdings bis 1938!<sup>97</sup>

Die Erzeugung von Elektrizität war ein weiterer Garant für „moderne Zeiten“ in Ostasien. Hong Kong leistete sich bereits ab 1890 eine öffentliche elektrische Straßenbeleuchtung<sup>98</sup>, in Nordchina brannte die erste Glühbirne angeblich zum Vergnügen der Kaiserinwitwe Ci Xi im Sommerpalast von Beijing.

Als Pionier für Nordostasien muss jedoch das Hamburger Handelshaus Kunst & Albers gelten, das in Vladivostok im Jahre 1893 mit einem Lokomobil für das eigene Kaufhaus das erste

---

<sup>90</sup> Vgl. Kennan 1890 passim.

<sup>91</sup> Vgl. Deeg 1996, S. 69.

<sup>92</sup> Eitel 1895, S. 457.

<sup>93</sup> Eitel 1895, S. 566.

<sup>94</sup> Chesneaux, Bastid, Bergere 1976, S. 229.

<sup>95</sup> Eitel 1895, S. 566.

<sup>96</sup> Stephan 1994, S. 83.

<sup>97</sup> Stephan 1994, S. 201.

<sup>98</sup> Endacott 1973, S. 259.

elektrische Licht erzeugte.<sup>99</sup> 1901 entstand dort das erste „richtige“ Elektrizitätswerk mit ortsfester Anlage.<sup>100</sup>

Mit dem Strom eroberten auch die Straßenbahnen die Großstädte. Die Firma des Erfinders des Elektromotors, Siemens, konnte sich 1899 rühmen, in Beijing die mit 29 km/h Spitzengeschwindigkeit schnellste Tram der Welt zu betreiben, in Hong Kong begann die Tram ab 1904 das Straßenbild der Insel zu prägen.<sup>101</sup> In Nordostchina gehörte zuerst in Dalian eine 15 km lange Straßenbahnlinie ab 1907 zum Straßenbild,<sup>102</sup> weitere Bahnen wurden im Nordosten in Changchun und Anshan gebaut.

Die erste Straßenbahn östlich des Ural im Russischen Reich fuhr ab 1911 durch Vladivostok.<sup>103</sup> Das Geschäft war so einträglich, dass die wichtigste belgisch-französische Schienenverkehrs-Firma in China ab 1908 ausdrücklich den Namen „Compagnie Generale des Chemins de Fer et des Tramways de Chine“ trug.<sup>104</sup>

### **3.4. Infrastruktur-Entwicklung zwischen 1916 und 1960**

Beim Bürgerkrieg im Gefolge der Oktoberrevolution spielte die Transsibirische Eisenbahn eine wichtige Rolle im Konflikt zwischen „Roten“ und „Weißen“ Truppen. Nach dem Sieg der Bolschewiken waren 1922 sowohl die Amur- wie auch die Ussuri-Bahn zerstört und mussten neu aufgebaut werden.<sup>105</sup>

Die CER verblieb auch nach der Gründung von „Manchuko“ 1931 zunächst unter sowjetischer Verwaltung. Allerdings beschloss Stalin bereits 1932, zur Vermeidung von Friktionen mit Japan, die CER an Japan zu verkaufen. Dies geschah schließlich 1935 zu einem Preis, der noch unter den einstmaligen Baukosten<sup>106</sup> lag.

Als neue Ost-West-Verbindung verkündete die Partei 1934 den Bau der Baikal-Amur-Magistrale (BAM), die hinter Krasnoiarsk den Baikalsee nördlich passiert und bei dem neu-

---

<sup>99</sup> Deeg 1996, S. 130.

<sup>100</sup> Deeg 1996, S. 153. Die Kessel dazu stammten von der Fa. Schichau (Elbing), die Generatoren aus Aachen.

<sup>101</sup> Sayer 1975, S. 93.

<sup>102</sup> Erst nach fast 100 Jahren, im Jahre 2000, entschlossen sich die Stadtväter Dalians, diese Linie, inzwischen „somewhat disordered“, durch ein neues Netz von geplanten 123 km Länge zu ersetzen. In der Stadt soll die Tram 25 km/h (sic!) schnell sein. Bin J. 1999.

<sup>103</sup> Deeg 1996, S. 200.

<sup>104</sup> Chesneaux, Bastid, Bergere 1976, S. 353.

<sup>105</sup> Stephan 1994, S. 163.

erbauten Hafen Sovetskaia Gavan am Pazifik endet. Der Baubeginn verzögerte sich mehrfach und trotz des oftmals mit dem Tode endenden Einsatz von politischen Häftlingen und Kriegsgefangenen in den sogenannten BAMlags<sup>107</sup> blieb die Strecke im Permafrostgebiet lange Jahre Stückwerk.<sup>108</sup>

Ab 1939 erbaute die Sowjetunion eine Reihe von Zweigbahnen, die strategische bedeutsame Punkte an den Grenzen zu Manchuko und Korea mit den Hauptlinien verbanden. Auch die erste Eisenbahnlinie in der Mongolei, die 300 km lange Eastern Mongolian Railroad, die Choibalsan und Tamsagbulag mit dem russischen Netz verband, wurde für rein militärische Zwecke als Schmalspurbahn errichtet.<sup>109</sup>

Die Stadt Jakutsk wurde Ende der 30er Jahre mit der Transsibirischen Eisenbahn durch eine Straße von 1.200 km Länge verbunden, eines der wenigen großen Straßenbauprojekte jenseits des Ural.<sup>110</sup>

Der Ausbau des Bahnnetzes wurde in China nach dem Ende des Kaiserreichs 1912 fortgeführt, wenn auch nicht in dem Tempo von 100.000 Meilen in 10 Jahren, wie es die grandiosen Pläne des neuen Generaldirektors der Chinesischen Eisenbahnen, Dr. Sun Yatsen<sup>111</sup>, vorsahen. Dabei stand die Mandschurei im Mittelpunkt der Entwicklung: 40% der zwischen 1912 und 1927 fertiggestellten Schienenkilometer befanden sich dort, von 1928 bis 1937 stieg dieser Wert sogar auf 53%.<sup>112</sup> Die „Warlords“ dieser Periode nutzten wesentliche Teile der Eisenbahnanleihen stattdessen zur Finanzierung ihrer jeweiligen Truppen.

<sup>106</sup> Strauss 1989, S. 25, nennt 176 Mio. Yen.

<sup>107</sup> Über 200.000 Menschen arbeiteten ständig in diesen und anderen Fernost-Gulags. Allein 1939 wurden 163.000 neue Gefangene dorthin transportiert, womit die hohe Sterberate deutlich wird. Von 13.000 Polen beispielsweise, die 1940 in den RFO deportiert wurden, verließen 600 die Lager lebendig. Stephan 1994, S. 228f. Heute finden sich Gedenktafeln für diese Opfer in polnischen Kirchen. Stalin selbst besuchte den transbaikalischen Teil seines Reiches in seinem ganzen Leben niemals.

<sup>108</sup> Stephan 1994, S. 194. Erst 1974 wurde die Arbeit erneut aufgenommen und 1984 die BAM für „fertiggestellt“ erklärt. Bis heute ist sie jedoch nicht in vollem Umfang nutzbar.

<sup>109</sup> Die Schienen wurden nach dem Zweiten Weltkrieg entfernt, heute existieren noch Reste des Bahndamms. Mongolian Delegation, TRADP Transport Meeting 1998a, S. 8.

<sup>110</sup> Auch hier kamen BAMlag-Insassen zum Einsatz. Stephan 1994, S. 235.

<sup>111</sup> Diese Position bekleidete der „Vater“ der chinesischen Revolution von 1911 zeitweise, nachdem er den Präsidentenposten der neuen Republik vereinbarungsgemäß dem Kriegsherrn Yuan Shikai überlassen hatte. Vgl. Zhao S.S. 2000b, S. 37. 1922 veröffentlichte Sun Yatsen sein Buch „The International Development of China“ (Sun Y.S. 1922), in dem er grandiose Pläne für neue Häfen und ein umfassendes Eisenbahnnetz entwickelte. Vgl. die Karte im Anhang, S. AE1.

<sup>112</sup> Huenemann 1984, S. 87-95.

Japan baute nach der Erlangung der SMR (jap.: „Mantetsu“), der Annektion Koreas und der Errichtung des Marionettenstaates Manchuko die regionalen und interregionalen Bahnverbindungen zur wirtschaftlichen Erschließung wie zur militärischen Sicherung in großem Umfang aus. Anfang der 30er Jahre war die Mandschurei bereits von etlichen Bahnlinien durchzogen, die sie mit Beijing, Datong und Tsitsihar verbanden bzw. für die Verbindung von CER und SMR<sup>113</sup> mit den östlichen Teilen der Mandschurei sorgten. Hauptknotenpunkt der insgesamt 10.000 km Bahnverbindungen war Shenyang (damals: Mukden bzw. Fengtien), die Hauptstadt von Manchuko.<sup>114</sup> Mehrere Brücken über den Yalu und den Tumen stellten die Anbindung an das ebenfalls stark erweiterte koreanische Bahnnetz sicher, das 1933 bereits über 6.000 km Gesamtlänge aufwies. Das Straßennetz, vor 1910 praktisch nicht existent, erreichte bis zum Ende der Kolonialzeit mit über 50.000 km etwa die Hälfte der Länge des Gesamtnetzes im viel größeren China.<sup>115</sup>

Nachdem kurz vor Ende des 2. Weltkrieges die Sowjetunion Japan den Krieg erklärt und den Tumen überschritten hatte, demontierten sowjetische Ingenieure die meisten von Japan aufgebauten Eisenbahnanlagen und -brücken, um sie für den Wiederaufbau des europäischen Teils der Sowjetunion zu benutzen. Im Koreakrieg kam es zu weiteren Zerstörungen durch Luftangriffe der UN-Truppen.

Nach 1952 begann der Wiederaufbau der Bahnstrecken in Nordostchina und dem nördlichen Korea mit sowjetischer Hilfe. Dabei wurde auch die Eisenbahnbrücke über den Tumen zwischen der Sowjetunion und Nordkorea errichtet. Im gleichen Jahr übergab Moskau die CER, die nach 1945 als „Changchun-Bahn“ wieder unter russische Kontrolle gekommen war<sup>116</sup>, endgültig an das Volkschinesische Eisenbahnministerium.

Parallel zu den technologischen und militärischen Entwicklungen entwickelten sich nach dem Ersten Weltkrieg Vladivostok/Nakhodka, Chongjin und Port Arthur/Dairen/Dalian zu den wichtigsten Häfen an der asiatischen Nordpazifikküste.

---

<sup>113</sup> Nach dem Verkauf der CER durch die SU an Japan 1935 standen sämtliche Bahnen unter der einheitlichen Verwaltung der SMR.

<sup>114</sup> Vgl. Kernem 1999.

<sup>115</sup> Cumings 1997, S. 166f.

<sup>116</sup> Die Wiedererlangung der CER war Stalin, neben der Verpachtung von Port Arthur, von den Alliierten in Jalta (Feb. 1945) als Entgelt für den Kriegseintritt der Sowjetunion gegen Japan spätestens drei Monate nach der deutschen Kapitulation (die am 8.5.1945 erfolgte) zugesagt worden. Tatsächlich erfolgte der Angriff exakt am 8.8.1945. Stephan 1994, S. 241.

Vladivostok, zunächst 1918-1922 Hauptlandeplatz für die amerikanischen, japanischen und andere Truppen zur Unterstützung der „Weißen“, entwickelte sich nach 1926 mit Hilfe deutscher Ingenieure zum Marinehafen, der ab 1932 Heimat der neugegründeten Pazifik-Flotte der Sowjetunion wurde. Deutsche, und nach 1933 italienische U-Boote wurden über die Transsibirische Eisenbahn zum Einsatz im Pazifik nach Vladivostok transportiert<sup>117</sup> und bildeten die Keimzelle der späteren Nuklear-U-Boot-Flotte der Sowjetunion. 1938 wurden Hafen und Stadt Vladivostok für ausländische Schiffe oder Besucher geschlossen - und blieben es bis 1991.

Die Anfahrt der russischen Fernost-Häfen auf der Nordmeerroute hatte zuerst der schwedische Navigator Nordenskiöld 1878/79 versucht. Die geografischen und militärischen Vorteile, statt eine Reise von 17.000 Seemeilen von Kronstadt via Suez-Kanal durch internationale Gewässer zurücklegen zu müssen, nur 8.000 Seemeilen von Arkhangelsk durch die Bering-Straße in russisch beherrschtem Gebiet zu fahren, führten in den 1920er Jahren zu einer Wiederaufnahme der Expeditionen. Der Deutsche Otto Schmidt organisierte 1932 die erste erfolgreiche Nonstop-Reise des Eisbrechers Aleksandr Sibiriakov.<sup>118</sup> Kommerziell blieb die Route jedoch ohne Bedeutung.

Als ziviler Ersatz und militärische Ergänzung Vladivostoks entstand ab 1937 bei dem Dorf „Amerikanka“ durch die Arbeit Zehntausender Gefangener Stalins und später japanischer Kriegsgefangener der neue Hafen Nakhodka. Hier landeten ab 1942 genauso wie in Vladivostok die „Liberty Ships“, US-amerikanische Schiffe unter sowjetischer Fahne und mit sowjetischer Besatzung, die aufgrund des Neutralitätszustandes zwischen der Sowjetunion und Japan mehr oder weniger ungehindert Nachschub für den Kampf der Sowjetunion gegen Nazi-Deutschland transportieren konnten. Vladivostok erhielt noch 1942 neue große Hafenkranne und Flachbett-Güterwaggons aus den USA, um den vermehrten Güterumschlag bewältigen zu können.<sup>119</sup> Kein Jahrzehnt später dienten die gleichen Kräne dazu, Rüstungsmaterial zur Unterstützung Kim Il-Sungs im Kampf gegen die US-geführten UN-Truppen in Korea zu verladen.

In Korea baute die Kolonialmacht Japan nach 1910 und besonders ab 1931 die Häfen Rajin und Chongjin stark aus, um den Warentransport zwischen Manchuko, Korea und Japan zu fördern und militärisch zu sichern. Rajin, noch 1927 ein Dorf mit 500 Seelen, zählte zehn

---

<sup>117</sup> Stephan 1994, S. 186.

<sup>118</sup> Stephan 1994, S. 193.

<sup>119</sup> Stephan 1994, S. 239.

Jahre später bereits 26.000 Einwohner. Noch extremer war die Entwicklung in Chongjin, das von 100 Bewohnern im Jahre 1900 auf über 72.000 Personen 1938 explodierte und damit zum bedeutendsten Hafen des Japanischen Meeres aufstieg.<sup>120</sup>

Der Hafen von Chongjin wurde im Koreakrieg von amerikanischen Truppen besetzt und überwiegend zerstört. Mit sowjetischer Hilfe fand sein Wiederaufbau, verbunden mit der Ansiedlung mehrerer schwerindustrieller Komplexe, nach Ende des Krieges statt. Ebenso wurden Rajin und nunmehr auch Sonbong als Hafen bzw. Ölhafen in den 50er Jahren ausgebaut.

Die großen Pläne, die das zaristische Russland 1898 mit seiner Neugründung Dal'nii entwickelt hatte, fanden unter japanischer Militärherrschaft über das „Kwantung Leased Area“ mit dem Haupthafen Dairen ihre Erfüllung. Mitte 1941 lebten fast 700.000 Menschen in Dairen, über dessen Hafen fast 90% des Außenhandels von Manchuko abgewickelt wurden. Nach zwischenzeitlicher sowjetischer Verwaltung entwickelte sich ab den 50er Jahren der Doppelhafen Dalian (Dal'nii/Dairen) / Lüshun (Port Arthur/Ryojun) zum wichtigsten Hafen Nordchinas.

Die Schifffahrt auf den Grenzflüssen war für chinesische Schiffe nur in der kurzen Phase der sowjetisch-volkschinesischen „Freundschaft“ zwischen 1949 und 1960 möglich.<sup>121</sup> Davor und danach interpretierten die Vertreter des Zaren, der Republik Fernost und der Sowjetunion die Verträge von Aigun und Beijing so, dass nicht die Flussmitte, sondern das chinesische Ufer die Grenze darstellen würde. Einem chinesischen Kanonenboot-Kapitän, der 1919 um Erlaubnis bat, vom Amur in den Sungari zu fahren, entgegnete der Ataman, er dürfe Khabarovsk passieren - allerdings nur am Grunde des Flusses.<sup>122</sup>

Nach 1931 trennten die Grenzflüsse die Einflussbereiche der Sowjetunion und Japans und boten nur noch den Schauplatz zu vereinzelt militärischen Konflikten<sup>123</sup>, ein Schicksal das sich von 1960 bis 1989 nochmals wiederholen sollte.

Die Luftfahrt spielte im zivilen Bereich vor 1960 für den Personen- und Frachttransport in Nordostasien nur eine untergeordnete Rolle. Zwar verband ab 1934 ein „regelmäßiger“

---

<sup>120</sup> Cumings 1997, S. 166.

<sup>121</sup> Der Amur hieß in dieser Zeit offiziell „Freundschaftsfluss“. Stephan 1994, S. 260.

<sup>122</sup> Stephan 1994, S. 234.

Dienst Moskau mit Khabarovsk, doch jeder Flug war ein gefährliches Abenteuer und dauerte in der Regel länger als die flugplanmäßigen drei Tage. Die berühmtesten Flugpioniere des RFO, Levanevsky, Chkalov und Polina Osipenko verunglückten bis 1939 alle tödlich.<sup>124</sup> Versuche, Vladivostok 1921 mit Tokio per Flugzeug zu verbinden scheiterten ebenso wie der Aufbau eines Flugverkehrs über die Bering-Straße von Anadyr nach Juneau in Alaska 1934 an unüberwindbaren technischen, wirtschaftlichen und politischen Schwierigkeiten.

Zivile Luftverbindungen wie die 1937 mit amerikanischen Wasserflugzeugen, den sogenannten „China Clippers“, eingerichtete Linie, die in sechs Tagen San Francisco über Manila mit Hong Kong verband<sup>125</sup>, blieben Episoden, die spätestens mit dem Überfall auf Pearl Harbor endeten.

Als Kriegswaffe erlangte das Flugzeug auch in Nordostasien einige Bedeutung, von Günter Plüschows Ein-Mann-Luftwaffe im Kampf um Qingdao 1914<sup>126</sup> über die „Flying Tigers“ bzw. die „China Air Task Force“ des amerikanischen Luftwaffengenerals Claire Lee Chennault 1942/43 bis zu den sowjetischen Jägerpiloten, die von hastig gebauten Flugfeldern nördlich des Tumen-Flusses aus in den Koreakrieg eingriffen.<sup>127</sup>

---

<sup>123</sup> 1937 versenkten japanische und Manchuko-Einheiten bei Blagoveshchensk ein sowjetisches NKVD-Patrouillenboot. Stephan 1994, S. 234.

<sup>124</sup> Stephan 1994, S. 194. Genossin Osipenko überlebte zuvor eine Bruchlandung in der Taiga nach zeitgenössischen Angaben vermittels einer Tafel Schokolade und „Gedanken an Stalin“. Stephan 1994, S. 199.

<sup>125</sup> Vgl. Martin 1998.

<sup>126</sup> Vgl. Whittaker 1998.

<sup>127</sup> Fast 300 amerikanische Piloten landeten zuvor zwischen 1942 und 1945 mit im Kampf gegen Japan beschädigten Flugzeugen im Primorskii Krai, eine Tatsache, die Stalin gegenüber Japan zu verheimlichen suchte. Stephan 1994, S. 240.

### 3.5. Unterbrochene Linien - Die Nicht-Entwicklung der interregionalen Verkehrsinfrastruktur zwischen 1960 und 1989

Der kalte Krieg, die fortdauernde Teilung Koreas und der Bruch zwischen der Sowjetunion und der Volksrepublik China verhinderten die Weiterentwicklung der interregionalen Verkehrsinfrastruktur für drei Jahrzehnte.

Vor allem der Landverkehr litt: Bahnlinien blieben oder wurden zwischen der Sowjetunion und der VR China unterbrochen, lange geplante Brücken wie die über den Amur von Heihe nach Blagoveshchensk als Straßen- und Bahnverbindung nicht gebaut.<sup>128</sup>

Der RFO stellte, mit den Worten Stephans, bis zum Ende der Sowjetunion den „Cul-de-sac eines 5,000 Meilen-Korridors nach Moskau“ dar, bei dem mangels Straßenverbindungen Eisenbahnen und Flugzeuge die gesamte Transportlast zu tragen hatten.<sup>129</sup>

Das mandschurische Eisenbahnnetz profitierte von den russischen und japanischen Vorleistungen, die zu einer im Vergleich zu ganz China doppelt so hohen Eisenbahndichte<sup>130</sup> beitrugen. Nur 30% des heutigen Eisenbahnnetzes wurden nach 1949 gebaut<sup>131</sup>. Die CER ist heute wie alle anderen volkschinesischen Linien als Normalspur ausgelegt, der Bahnübergang bei Suifenhe wurde bis Mitte der 80er Jahre jedoch kaum noch für grenzüberschreitenden Güter- und bis heute gar nicht für Personenverkehr genutzt. Moderne Anlagen zum Umspurieren der Drehgestelle oder doppelspurige Gleise zu den russischen Häfen wurden nicht gebaut.

Ebenso kam der grenzüberschreitende Straßenbau zwischen der Sowjetunion, der VR China und Nord-Korea ganz zum Erliegen, früher vorhandene Übergänge wurden sogar gesperrt. Auch innerhalb der Grenzen entwickelten sich die jeweiligen Straßennetze wegen der eindeutigen Schwerpunktsetzung auf den Bahnverkehr kaum.

---

<sup>128</sup> Diese Brücke existiert bis heute trotz eines 1995 unterzeichneten russisch-chinesischen Abkommens (Gu X.W. 1995, S. 808) über ihren Bau nicht.

<sup>129</sup> Stephan 1994, S. 270.

<sup>130</sup> 12,5 km per 1.000 km<sup>2</sup> verglichen mit 6,3 km per 1.000 km<sup>2</sup>.

<sup>131</sup> NARC 1999, S. 31.

Die großen Grenzflüsse blieben, wie in 3.4. dargestellt, für chinesische Schiffe gesperrt, Nordostchina musste sich für seine Hochseetransporte fast ausschließlich auf den Hafen von Dalian stützen.

Lediglich der Transitverkehr Japan-Europa entwickelte sich nach 1960. Für Passagiere stand ab 1961 eine Fährverbindung Yokohama-Nakhodka mit Anschluss an die Transsibirische Eisenbahn zur Verfügung, der Frachtverkehr Japan-Westeuropa wurde 1980 zu 15% über diese Strecke abgewickelt.<sup>132</sup>

Per Düsenflugzeug war Moskau von Khabarovsk ab 1961 in 9 Stunden zu erreichen, ab 1971 schaffte die Verbindung Khabarovsk-Niigata auch hier eine erste durchgehende Transitstrecke Japan-Europa<sup>133</sup>, die entsprechend der technischen Entwicklung der Fluggeräte in den folgenden Jahren durch Moskau-Tokio-Relationen abgelöst wurden. Innerhalb des RFO übernahm das Flugzeug in den 70er und 80er Jahren die Hauptrolle bei der Versorgung vor allem kleinerer Ansiedlungen in entlegenen Gebieten.

Interregionale Flugverbindungen existierten nur zwischen Pyongyang und Beijing bzw. Pyongyang und russischen Flughäfen, spielten jedoch für den Personen- oder Güterverkehr eine sehr geringe Rolle. Die Gefahren der nordostasiatischen Zivilluftfahrt in den Zeiten des Kalten Krieges wurden eindrücklich durch den Abschuss einer Boeing 747 der südkoreanischen Fluggesellschaft KAL im sowjetischen Luftraum am 1. September 1983 unter Beweis gestellt.<sup>134</sup>

---

<sup>132</sup> Vgl. Kap. 6.2.4.

<sup>133</sup> Stephan 1994, S. 266.

<sup>134</sup> Buzo 1999, S. 128.