



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Hennig, R.: Das Problem der Beringsmeer-Eisenbahn

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**



## Das Problem der Beringsmeer-Eisenbahn

Von R. Hennig in Berlin-Westend



Es kürzlich durch die Tagesblätter die bald wieder dementierte Meldung ging, der Zar habe eine Konzession zur Abzweigung einer neuen sibirischen Bahn von der Station Ransk im Gouvernement Zenisseisk durch Nordibirien und zur Untertunnelung der Beringstraße erteilt, wird wohl mancher, der die geographischen und klimatischen Verhältnisse Nordibiriens und der Beringstraße auch nur einigermaßen kennt, geneigt gewesen sein, einem solchen Projekt gegenüber ungläubig den Kopf zu schütteln und es für die Ausgeburt einer ausschweifenden Phantasie zu halten. Dennoch ist der gigantische Plan durchaus ernst zu nehmen, und die amerikanischen Interessentengruppen, die schon seit einer Reihe von Jahren mit allen Mitteln an der Verwirklichung der Idee arbeiten, werden nicht so leicht ruhen und rasten und ihr Projekt, von dem sie sich die größten finanziellen Vorteile versprechen, fahren lassen. Im Gegenteil, die Vorarbeiten zur Realisierung des Gedankens sind gerade neuerdings energisch gefördert worden, und wenn nicht Rußland schließlich doch noch aus politischen oder sonstigen Gründen die Baukonzession versagt (was aber auf die Dauer kaum wahrscheinlich ist), so dürfte das grandiose Projekt Tatsache werden.

Untertunnelungen von Meeresstraßen für die Zwecke einer bessern Eisenbahnverbindung sind schon an verschiedenen Stellen der Erde geplant worden, ohne daß jedoch bisher eine solche Idee irgendwo zur Ausführung gelangt wäre. So tauchte bekanntlich im Laufe des letzten Jahres wieder einmal der alte Plan einer Unterseebahn zwischen Frankreich und England mittels eines Tunnels unter dem Ärmelkanal auf, scheiterte aber an der etwas naiven Befürchtung der Engländer, daß der Tunnel eine feindliche Invasion begünstigen könnte. Andre ähnliche Pläne sind ebenfalls bisher nicht verwirklicht worden: so wollte man zum Beispiel vor einer Reihe von Jahren eine Eisenbahn von Spanien nach Nordafrika unter der Straße von Gibraltar hinweg bauen, und

ebenso eine Unterseebahn von England nach Irland. Jetzt sieht es fast so aus, als sollte tatsächlich die ferne, unwirtschaftliche, unter dem Polarkreis liegende Beringstraße die erste Stelle auf Erden werden, wo ein unterseeischer Eisenbahntunnel zustande kommt.

Dabei liegen gerade hier die Verhältnisse außerordentlich ungünstig und würden jedenfalls viel größere Hindernisse darbieten, als sie sich bei Überwindung der oben genannten, verhältnismäßig schmalen europäischen Meeresarme vorfinden — nicht nur wegen der abnorm schlechten klimatischen Verhältnisse, sondern auch wegen der Weltentlegenheit der Gegend, in die man alle zum Bau notwendigen Materialien erst aus der weitesten Ferne schaffen muß, vor allem aber wegen der verhältnismäßig sehr großen Breite der Beringstraße. Schwankt doch deren Breite zwischen 75 und 92 Kilometern! Man mag hiernach ermessen, was für eine Aufgabe der Bau eines Untersectunnels auf eine solche Entfernung ist, zumal wenn man weiß, daß der Tunnel durch den Simplon, der größte bisher existierende, nur 19, der durch den Gotthard nur 15 Kilometer lang ist.

Wohl ist zunächst daran gedacht worden, die Eisenbahn, die Amerika und Asien verbinden soll, auf andre Weise über das Hindernis der Beringstraße hinwegzuführen. Man plante anfangs einen Trajektverkehr für ganze Eisenbahnzüge oder auch den Bau einer riesenhaften, 120 Kilometer langen Brücke, deren Bau bei der geringen Tiefe des Meeresarms, und da die Inseln in der Beringstraße gute Stützpunkte abgeben könnten, technisch keine Unmöglichkeit gewesen wäre — aber beide Lösungen scheiterten an der Tatsache, daß die Beringstraße alljährlich der Schauplatz eines ganz ungeheuern Andrangs von Eismassen ist, und es blieb demnach, wenn man diesen aus dem Wege gehn will, nur die Anlage eines Untersectunnels als einzige Möglichkeit übrig, um das Projekt den klimatischen Unbilden zum Trost zur Durchführung zu bringen.

Näheres über die Art und Weise, wie der Bau des Tunnels von den Amerikanern durchgeführt werden soll, ist zurzeit noch nicht bekannt; man weiß nur, daß die amerikanischen Ingenieure von der Durchführbarkeit fest überzeugt sind, und daß der insgesamt sechzig Kilometer lange Tunnel an dem weit in die Beringstraße hineinspringenden asiatischen Ostkap oder Kap Deschnew auf der Tschuktschenhalbinsel (169,40 Grad westlicher Länge) beginnen und beim amerikanischen Kap Prince of Wales (168 Grad westlicher Länge) enden soll. Zwischen beiden Kap liegen die beiden Diomedesinseln, auf denen der Tunnel eine längere Unterbrechung erfahren soll.

Der Bau der anschließenden Landbahnen wird auf der nordamerikanischen Seite, wo die Eisenbahnlinie von Vancouver, dem Endpunkt der kanadischen Pacificbahn, durch Westkanada und Alaska hindurchlaufen müßte, zwar sicherlich keine leichte Aufgabe sein, aber er wird schließlich auf keine abnormen Schwierigkeiten stoßen, zumal da in Alaska schon einige Bahnen gebaut worden oder im Bau begriffen sind. Um so komplizierter aber wird die Fertigstellung

der sibirischen Strecke sein. Die Linie würde an der nördlichsten Station der großen transsibirischen Bahn, in Kansk (westlich vom Baikalsee) unter dem 55. Grad nördlicher Breite, 5000 Kilometer von Moskau entfernt, beginnen und dann über Jakutsk zur Tschuktschenhalbinsel und zum Ostkap geführt werden. Diese Strecke dürfte für Bahnbauten eine der schwierigsten sein, die irgendwo auf Erden zu finden ist: führt doch ihr Weg erstens bei Jakutsk dicht an den Gegenden des Kältepol der Erde vorbei, wo man mit absoluten Temperaturschwankungen von vollen 100 Grad zu rechnen hat, nämlich — 62 Grad Celsius im Januar und + 39 Grad Celsius im Juli! Weiter aber muß die Bahn mitten durch die unendlichen Sumpfsgegenden der nord-sibirischen Tundra gebaut werden, die fast das ganze nördliche Sibirien bedeckt und der Anlegung eines festen Bahnkörpers voraussichtlich ganz enorme Schwierigkeiten bereiten wird. Schließlich muß weiter im Osten die Bahn das unwirtliche Stanowogebirge durchziehen, in dem bisher wegen seines entsetzlichen Klimas jeder Verkehr alljährlich viele Monate hindurch vollständig stockt.

Überschaut man alle diese Tatsachen, so kann man sagen, daß es nur der oft bewährten Zähigkeit der Amerikaner und ihrer hervorragenden technischen Kunst zu danken sein wird, wenn das Unternehmen gelingt. Allerdings würden die wirtschaftlichen Vorteile ganz unabschätzbar sein, sodaß die 1100 Millionen Mark, auf die man den Bau der insgesamt 7500 Kilometer langen Bahn einschließlich des großen Tunnels anschlägt, eine ausreichende Verzinsung ergeben dürften.

Der Fernerstehende wird es zunächst kaum begreifen, was man von einer Bahn zu hoffen hat, die durch trostlose klimatische Gebiete und auf endlose Weiten durch nahezu menschenleere Länder führt, oder daß man von ihr gar gute Einnahmen und eine reiche Verzinsung erwarten kann. Daß sich die Reisenden, die von Europa nach Amerika und umgekehrt fahren wollen, in absehbarer Zeit kaum jemals freiwillig der Bahn, sondern nach wie vor dem Schiff anvertrauen werden, versteht sich aus mannigfachen Gründen von selbst. Trotzdem aber wird die Bahn eine der einträglichsten Unternehmungen werden, die es überhaupt gibt. Denn sie würde erstens durch das reiche Goldland Alaska führen, wo man auf der Halbinsel Seward erst kürzlich wieder neue, jungfräuliche Goldlager von einem geradezu fabelhaften Reichtum gefunden hat. Aber auch Sibirien ist ein reiches Goldland, dessen Goldwäschereien am Oberlauf der Lena und des Jenissei schon heute zwei Drittel der gesamten Goldproduktion Rußlands ausmachen, und dessen Ertragsfähigkeit durch eine in die Goldländer führende Bahn natürlich außerordentlich gesteigert werden könnte. Der Goldreichtum der Tschuktschenhalbinsel ist bisher nur zum kleinsten Teil erforscht; allem Anschein nach aber muß er ebenfalls ganz enorm sein und vielleicht wieder sogar noch den des Nachbarlandes Alaska übertreffen, aus dem die Amerikaner jetzt allein an Gold alljährlich fast die gesamte, 1867 an Rußland gezahlte Kaufsumme (7 Millionen Mark) herauswirtschaften. Andre

gewaltige Erz-, besonders Kupferlager sowie große Kohlenfelder am untern Lauf der Lena, die bisher noch fast gar nicht ausgebeutet worden sind, werden ebenfalls durch die Bahn erschlossen werden. Die reichen Getreidernten Sibiriens, die oft so ergiebig sind, daß früher die Bauern ganze Felder ungeschnitten stehn ließen, weil sie nicht wußten, was sie mit dem vielen Getreide anfangen sollten, sind zwar in vielen Teilen des Landes schon durch die sibirische Bahn dem allgemeinen Nutzen zugänglich gemacht worden — aber auch die neue Bahn kann in dieser Hinsicht noch für weite Strecken Sibiriens eine hohe, volkswirtschaftliche Aufgabe erfüllen, und ebenso kann bei dem immer zunehmenden Wald- und Holzmangel die Weltwirtschaft große Vorteile aus der fortschreitenden Erschließung des enormen sibirischen Waldreichtums ziehen.

Die amerikanische Interessentengruppe, die das treibende Element des neuen Bahnprojekts ist, verlangt als Gegenleistung für ihre Bemühungen vom russischen Staat nichts andres, als daß ihr zu beiden Seiten der Bahn ein insgesamt 24 Kilometer breiter Streifen Land zur freien Verfügung, auch zur bergmännischen Ausbeutung, überlassen wird. Nach dem Gefagten wird man es nun wohl verstehn, daß unter solchen Umständen der Bau der Bahn trotz des riesigen Kostenaufwandes von 54 Millionen Pfund Sterling ein sehr rentables Unternehmen werden kann.

Jedenfalls darf man dem beispiellos kühnen Projekt nach den sehr gründlich betriebenen Vorstudien der amerikanischen Ingenieure einen ernsthaften, realen Hintergrund nicht absprechen, und die Kulturwelt wird die weitere Entwicklung des gewaltigen Unternehmens, das einen der gewaltigsten Fortschritte in der Entwicklung des Verkehrs bedeuten würde, mit höchstem Interesse verfolgen. Für die Verkehrsgeographie würde sie übrigens ein Kuriosum sein, denn durch ihre Vermittlung würde es geradezu möglich sein, mit der Bahn ohne Unterbrechung von Europa nach Amerika, von Paris bis Newyork oder San Francisco zu fahren!



## Die Kurse für Regierungsreferendare

Von Regierungsrat Cuno in Breslau



Über die Tätigkeit in den Kursen für die Regierungsreferendare ist öffentlich wohl wenig bekannt. Dies ist ja auch durchaus erklärlich, wenn man bedenkt, daß es sich um eine noch neue Einrichtung handelt, die kaum seit Jahresfrist gesetzlich eingeführt worden ist. Und wenn da und dort diese Einrichtung einer nicht gerade milden und anerkennenden Kritik unterworfen ist, so darf man sich darüber nicht wundern. Alles Neue muß sich durchringen, bis es Anerkennung findet.