

Rothenburg, G.

Article — Digitized Version

Das Eisenbahnnetz der Sowjetunion

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Rothenburg, G. (1950) : Das Eisenbahnnetz der Sowjetunion, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 30, Iss. 10, pp. 32-34

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/131197>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Das Eisenbahnnetz der Sowjetunion

G. Rothenburg, Berlin

Wenn man Umfang und Dichte des Eisenbahnnetzes in der Sowjetunion mit dem der USA. vergleicht, so schneidet die Sowjetunion natürlich sehr ungünstig ab. Das ergibt sich zwangsläufig aus der erst sehr späten Entwicklung der sowjetischen Wirtschaft, dem großen Übergewicht der Landwirtschaft bis zur Oktoberrevolution, dem riesigen Stahlverbrauch für die Rüstung und schließlich den großen Zerstörungen des letzten Krieges durch den russischen und den deutschen Rückzug. Daher kommen heute in Rußland bei einer Streckenlänge von etwa 108 000 km und einer Gesamtbevölkerung von 183 Mill. auf 1665 Einwohner 1 km Schiene, in den USA. bei 405 000 km Streckenlänge und 132 Mill. Einwohnern auf 326 Einwohner 1 km Schiene. Dabei bedecken die USA. eine Fläche von nur 5,8 Mill. qkm, die Sowjetunion dagegen von 22,5 Mill. qkm. Allerdings muß man 3,4 Mill. qkm der nördlichen Tundra-Anökumene und etwa ebensoviel sibirische Sumpftaiga als ungeeignet für den heutigen Stand der Eisenbahntechnik abrechnen, aber auch dann bleibt die Dichte des Eisenbahnnetzes noch unzulänglich, eine Tatsache, die auch nicht durch Straße und Binnenschifffahrt kompensiert wird. Das unzureichende Schienennetz muß als einer der Hauptgründe für die nicht genügend entwickelte Arbeitsteilung und die große Anzahl vertikal gegliederter „Kombinate“ angesehen werden; viele Jahre lang ist über die westliche Hälfte der stark beanspruchten Transsibirischen Bahn, die damals noch eingleisig war, in einer Länge von 2500 km der Erz-Kohle-Tausch des Ural-Kusnezker Kombinales durchgeführt worden, bis man diesen wirtschaftlich widersinnigen Zustand durch den Bau der Karaganda-Bahn und die Erschließung der eigenen Erzversorgung im Kusnez-Becken beseitigte.

Bei günstigeren Verkehrsverhältnissen könnten die Ziele der Jahrespläne erheblich höher gesteckt werden. Erst am 26. 5. 50 verlangte die „Prawda“, daß die Binnenschifffahrt die Eisenbahn erheblich mehr entlasten müßte, besonders unter Einschaltung des gemischten Wasser-Schienen-Transportes. Die Industrie allerdings zeigt wenig Neigung, sich auf den Wassertransport zu verlassen, da er, jedenfalls über längere Strecken, mehrere Monate dauert.

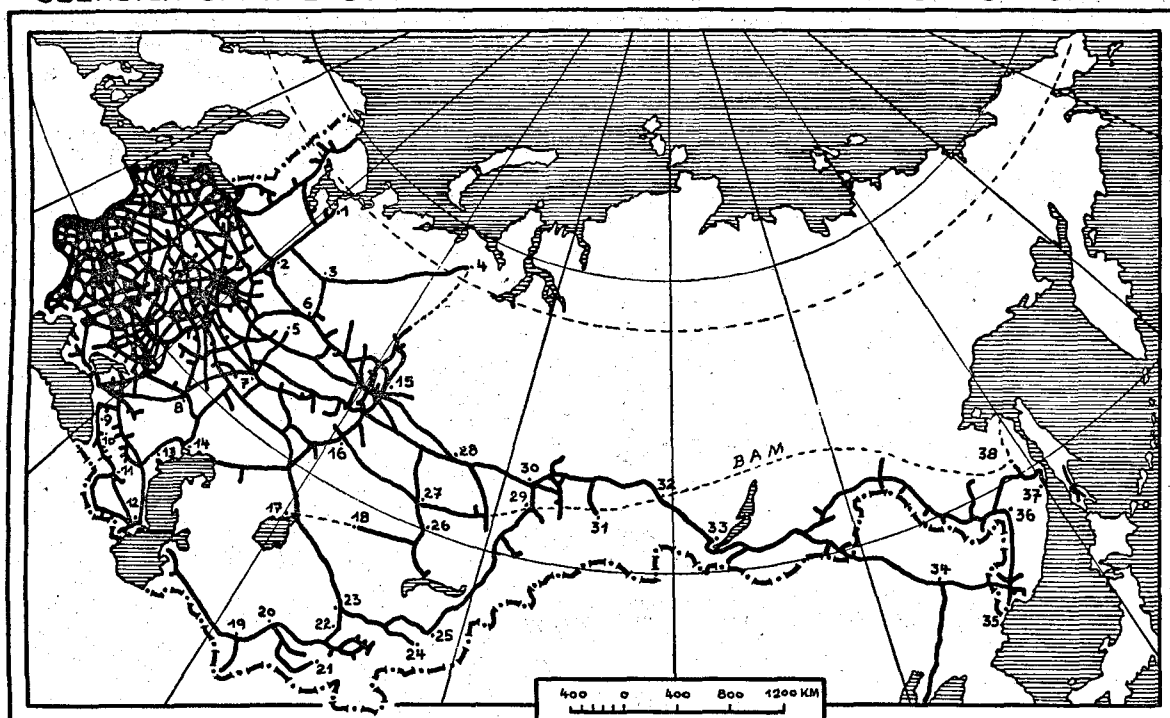
Vom amerikanischen Bahnnetz unterscheidet sich das russische auch darin, daß es nicht dessen sehr gleichmäßige Verteilung über das ganze Land aufweist, sondern an wenigen Stellen stark konzentriert ist und dazwischen weite Flächen unbedient läßt. Besonders stark ist die Konzentration im Gebiet von Moskau, einmal wegen seiner zentralen Lage im europäischen Rußland und dann auch wegen der übertriebenen Zusammenfassung des gesamten Verwaltungsapparates in der Hauptstadt. Zur Bewältigung des

Güteraustausches, der sich mit und über Moskau vollzieht, erhielt die Stadt schon vor dem Kriege eine Ringbahn, die jetzt durch eine Güter-Umgehungsbahn ergänzt wird, die eine Kreislinie von über 500 km beschreibt. Zum Moskauer Schwerpunkt gehört auch das Zentrale Industriegebiet, das in der Hauptsache nordöstlich der Hauptstadt liegt. Weitere Verdichtungen des Bahnnetzes finden sich um Leningrad, Charkow, im Donezbecken mit dem Industriegebiet am Dnjepr, im Ural und im Kusnez-Becken.

Während die USA. über gute Verbindungen zu ihren Nachbarländern verfügen, ist dies in Rußland nur gegenüber seinen westlichen Nachbarn in Europa der Fall, wofür vorwiegend strategische Gesichtspunkte maßgebend waren. Dagegen führt nach der Türkei nur eine, nicht einmal vollspurige Bahn, nach dem Iran auch nur eine Bahn von Dschulfa nach Täbris, während mit Afghanistan, Kaschmir und dem nordwestlichen China überhaupt keine Bahnverbindung besteht. Nach der Mongolischen Volksrepublik führt erst seit ganz kurzem die lang erwartete Verbindung von Kjachta nach Ulan Bator, außerdem aber auch noch eine zweite Linie von Borsja am Anfang der Tschangtschun (der ehemals ostchinesischen und südmandschurischen) -Bahn nach Tschobjälsan am Argun. Rußland hat die Tschangtschun-Bahn nur bis in die Mandschurei hinein gebaut und zum Teil finanziert; die Ergänzungslinien wurden mit chinesischem, japanischem und mandschurischem Kapital gebaut.

Im Rahmen der drei ersten Fünfjahrespläne sind (nach einem Bericht des sowjetischen Eisenbahnministers) 13 400 km neuer Strecken gebaut und 9 100 km mit zweiten Gleisen ausgerüstet worden. Da die Sowjetunion mit 68 000 km Netzlänge begann und während des Krieges im günstigsten Falle nur rund 5 000 km gebaut worden sein dürften, decken sich diese Angaben nicht ganz mit der eingangs erwähnten Streckenlänge von 108 000 km. Im Krieg wurden in der Hauptsache folgende Strecken gebaut: 1. Von Kandalakscha (an der gleichnamigen Bucht des Weißen Meeres) nach Kemijärvi, deren Bau Finnland von Torneå aus beginnen mußte; 2. von Bjelomorsk (an der Murmanbahn) nach der Linie Archangelsk-Wologda, mit der die aus Übersee in Murmansk eintreffenden Güter an dem belagerten Leningrad vorbei ins Landesinnere gebracht werden konnten; 3. die Linie Koschwa-Kotlas-Workuta, im äußersten Nordosten des europäischen Rußland, wo der Abbau von Kohle und Holz forciert wurde; 4. von Joschkar Ola, der Hauptstadt des Autonomen Mari-Gebietes, über Selenodolsk (nahe Kasan) am rechten Wolga-Ufer entlang über Sysranj nach Stalingrad. Dieser mit äußerster Anspannung gebauten Strecke wurde offenbar größte Bedeutung für das Umdirigieren von

ÜBERSICHTSKARTE ÜBER DAS EISENBAHNNETZ DER SOWJETUNION



- | | | | | |
|-----------------|----------------|------------------|------------------|------------------------|
| 1. Archangelsk | 8. Stalingrad | 16. Magnitogorsk | 24. Frunse | 32. Tajschet |
| 2. Wologda | 9. Sotschi | 17. Aralsk | 25. Alma-Ata | 33. Irkutsk |
| 3. Kotlas | 10. Suchum | 18. Bajkonur | 26. Karaganda | 34. Charbin |
| 4. Workuta | 11. Tiflis | 19. Merw | 27. Akmolinsk | 35. Wladiwostok |
| 5. Joschkar-Ola | 12. Baku | 20. Buchara | 28. Omsk | 36. Chabarowsk |
| 6. Kirow | 13. Kisljar | 21. Stalinabad | 29. Barnaul | 37. Sowjetskaja Gawanj |
| 7. Kujbyschew | 14. Astrachan | 22. Taschkent | 30. Nowo-Sibirsk | 38. Komsomolsk |
| | 15. Swerdlowsk | 23. Arys | 31. Abakan | |

Truppen und die Verlagerung der Industrie nach Osten beigemessen, ein Beweis für die Unzulänglichkeit des Wolga-Wasserweges, besonders im Winter. Als Folge dieses Bahnbaues sind dann auch die Regulierungsarbeiten am Strombett der Wolga verlangsamt worden; 5. Suchumi-Sotschi an der Schwarzmeerküste, das Verbindungsstück der circum-kaukasischen Strecke, durch das der Weg von Moskau nach Tiflis, bisher über Baku führend, um 600 km verkürzt wird; 6. von Kisljar am Kopf des Terek-Delta (Nordkaukasus) nach Astrachan als direkte Verbindung der Kaukasusländer mit dem Wolga-Gebiet; 7. Der ursprüngliche Plan, die südsibirische Magistrale von Aktjubinsk an der Tschkalow-Taschkenter Bahn abzweigen zu lassen, wurde noch während des Krieges umgestoßen und statt dessen Magnitogorsk zum Ausgangspunkt gewählt, wodurch sich die Entfernung zwischen diesem Zentrum der Schwerindustrie und seiner Kohlenbasis in Karaganda erheblich verkürzte. Die Trasse der südsibirischen Magistrale verläuft nun über Akmolinsk östlich nach Pawlodar und erschließt damit einen großen Teil der kasachischen Steppen, die heute als die wichtigste Bodenreserve für die russische Landwirtschaft angesehen werden. Der nächste, im laufenden Fünfjahresplan (bis Ende 1950) vorgesehene Bauabschnitt führt über Barnaul nach Abakan, das Kusnezker Becken schneidend. Später soll dann bei Tajschet an der Transsibirischen Bahn der Anschluß an die Bajkal-Amur-Magistrale (BAM).

hergestellt werden. Westlich von Magnitogorsk war ursprünglich eine direkte Verbindung zwischen Ufa und Kasan geplant als kürzeste Trasse nach Moskau über Gorkij, aber diese Absicht ist anscheinend aufgegeben worden, man begnügt sich mit der Strecke Ufa-Kujbyschew, die ein zweites Gleis erhalten soll. Das Fehlen der zweiten Gleise auf den meisten russischen Strecken der Zarenzeit war stets einer der schwersten Mängel des Bahnsystems. Das Bahnsystem im ganzen hat auch von den erwähnten Gleisverdoppelungen vor dem Kriege weniger Nutzen gehabt als der Kilometerzahl entspräche, weil über die Hälfte davon auf die Strecke von Omsk nach Wladiwostok der Transsibirischen Bahn entfällt, wodurch der Verlust der unter japanischem Druck 1935 an Mandschukuo abgetretenen Ostchinesischen Bahn ausgeglichen werden sollte. Die Gleisverdoppelungen nehmen daher auch im laufenden und voraussichtlich auch im kommenden Fünfjahresplan einen erheblichen Teil der ausgeworfenen Investitionsmittel in Anspruch. Aus dem Bericht des Eisenbahnministers über den Stand der Mechanisierung bei Kriegsausbruch seien noch einige Zahlen genannt (neuere Angaben liegen nicht vor). Es wurden bis 1940 etwa 11 900 Lokomotiven, 284 000 Güter- und 11 800 Personenwagen neu dem Verkehr übergeben, 8 400 km Strecke mit Selbstblockierung ausgestattet, 475 000 Wagen erhielten automatische Bremsen, 248 000 Wagen automatische Kupplungen, 38 Ablaufberge wurden mechanisiert.

Im Fünfjahresplan 1946—1950 wurden den Eisenbahnen 40,1 Mrd. Rubel für Kapitalanlagen zugeteilt, das ist ein Sechstel der gesamten Investitionen. Ein Viertel der Investitionen des Eisenbahnministeriums, in denen natürlich die Wiederherstellungsarbeiten im Westen noch eine beträchtliche Rolle spielen, entfällt auf den Ural und Sibirien. Der Zug nach dem Osten, fort von der Bedrohung durch atlantische Luftwaffen, wirkt zusammen mit dem größeren Gewicht, das dem Fernen Osten politisch beigemessen wird, und der wachsenden Bedeutung der asiatischen Randgebiete für die Versorgung mit Agrarprodukten und industriellen Rohstoffen. Es sollen im Verlauf des Fünfjahresplanes 7230 km neue Strecken verlegt werden; daneben sind 50 000 km Schienen zu erneuern, ein Zeichen für den ungeheuren Verschleiß durch Überlastung in den letzten 10 Jahren, vielleicht auch für die Nachlässigkeit, mit der bei dem oft geübten Schnellbau die Anlage des Oberbaus behandelt worden ist.

Über die so außerordentlich wichtige und schon vor dem Krieg in Bau gegebene BAM schweigen sich die sowjetischen Berichte weitgehend aus; es heißt nur: „Sie wird gebaut“. Aber nach den vielen Beweisen für einen enormen Verbrauch von Arbeitskräften in Ostsibirien muß trotz aller Schwierigkeiten des Projekts — Querung großer Flüsse und starker Höhenzüge, ewig gefrorener Boden — angenommen werden, daß die Strecke in kurzer Frist bis zum Endpunkt Komsomolsk am unteren Amur mit Anschluß an Sowjetskaja Gawanj am Tatarengolf durchgeführt sein wird; denn diese Linie hat große Bedeutung für die neue Rolle Ostsibiriens als sowjetische Luftbasis nach dem Nordpazifik zu; wirtschaftlich allerdings bringt sie kaum mehr als die Erschließung eines neuen Holz-Reservoirs und bequemere Betriebsführung für die Goldfelder an Lena, Aldan und Witim, die bisher auf die 600 km lange Autostraße Jakutsk—Skoworodino an der Transsibirischen Bahn angewiesen waren. Im Ural wird die östliche Nord-Südstrecke Orsk-Tscheljabinsk-Alapajewsk bis Sosjwa verlängert und erhält damit Anschluß an Polunotschnoje, den nördlichen Endbahnhof des Ural. Magnitogorsk, das als Maschinenbauzentrum ständig an Bedeutung gewinnt, wird nach Süden mit dem Kupferkombinat Bajmak verbunden und nach Westen mit den Erdölfeldern von Sterlitamak; diese Linie soll noch bis Busuluk an der Kujbyschew-Tschkalow-Bahn weitergeführt werden. Wegen der Bedeutung der Karaganda-Kohle für Magnitogorsk — der Ural besitzt keine verhüttungsfähige Kohle — wird bis Akmolinsk ein zweites Gleis verlegt. Für die direkte Verbindung des Ural mit dem Kaukasus wird die noch zwischen Pugatschew und Kujbyschew bestehende Lücke geschlossen.

In Zentralasien entsteht durch die Verbindung von Mointy an der Karaganda-Bahn mit dem Städtchen Tschu an der Turksib die vierte der Hauptlinien; die in das Fergana-Tal führen. Von dieser Strecke soll bei Dschambul eine Linie nach Tschulak-Tau abzweigen, um eines der reichsten Phosphoritlager der Sowjetunion zu erschließen. Im Bau befindet sich eine Linie von Tschardschou aus (an der Kreuzung des Amu-Darja mit der transkaspischen Bahn) den Unter-

lauf des Amu-Darja entlang bis nach Kungrad am Aralsee. Wegen geringen Wasserstandes infolge zu reichlicher Wasserentnahme für die Baumwoll- und Fruchtkulturen ist nämlich der Strom nicht mehr in der Lage, den Verkehr zu tragen.

Die bisherigen Fünfjahrespläne enthielten auch ein sehr umfangreiches Programm für die Elektrifizierung der Bahnen, aber man ist damit kaum weiter gekommen als man vor etwa 15 Jahren war. Die elektrifizierte Streckenlänge betrug 1946 rund 1900 km einschließlich der Moskauer U-Bahn und eines Teiles des Vorortverkehrs der Großstädte. Nach früheren Angaben wollte man schon vor dem Kriege die Elektrifizierung auf über 5700 km gebracht haben. Bis jetzt sind in der Hauptsache folgende Linien auf elektrischen Betrieb umgestellt: 1. Die Murmanbahn von Murmansk bis Kandalakscha mit den Kraftwerken der Niwa (Ausfluß des Imandra-Sees) als Kraftquelle; sie soll nun bis Louchi, 170 km weiter südlich, elektrifiziert werden, falls der Ausbau der Kraftwerke mit den Plänen Schritt hält; 2. der Surampaf-Abschnitt der Linie Baku-Batum; 3. die Erzbahn Donezbecken-Kriwoj Rog; 4. die Kohlenbahn von Kisel im Nordural zu den Hüttenwerken des mittleren Ural; 5. im Kusnezckbecken die Zufuhrstrecken zur Transsibirischen Bahn.

Bis Ende 1950 soll die elektrifizierte Streckenlänge auf 7360 km gebracht werden, ein Vorhaben, das, nach den früheren Fortschritten zu urteilen, kaum erreicht werden dürfte. Allein 2350 km entfallen auf die Linie Kusnezck-Tscheljabinsk, die die längste elektrisch betriebene Bahn der Welt werden soll; 740 km auf die Verbindung Tscheljabinsk über Swerdlowsk und Goroblagodatskaja mit der Kisel-Bahn und weiter mit Molotow (Perm); 1018 km auf die Kohlenbahn Karaganda-Akmolinsk-Kartaly; 670 km auf transkaukasische Linien: Batum-Suchumi, Tbilissi (Tiflis)-Kirowabad, Nawtlugi-Leninakan, Baku-Beladschari und Surchany-Busowny. Der Vorortverkehr soll in Moskau, Leningrad, Kiew und Tallinn elektrifiziert werden, außerdem die ganze Moskauer Umgebungsbahn. Dafür soll die Industrie 560 Elektro-Loks liefern.

An neuem rollenden Material verlangt der Fünfjahresplan 6 200 Lokomotiven von 18,5 und 23 t Achsdruck. In den wasserarmen Gebieten sollen in erhöhtem Maße Dieselloks eingesetzt werden. 473 000 Güterwagen, überwiegend vierachsige, sollen neu eingestellt und bis Ende 1950 75 % des Wagenparks mit automatischer Kupplung, 93 % mit Luftdruckbremsen ausgerüstet werden.

Über die Betriebsergebnisse liegen nur die — für Außenstehende wenig brauchbaren — Prozentvergleiche mit den Quartalen des Vorjahres vor. Man kann daher weder die Frachttariffpolitik beurteilen noch feststellen, ob der Bahnbetrieb sich selbst erhalten kann. Daß der laufende Fünfjahresplan tatsächlich erfüllt werden wird, kann man nach den bisherigen Erfahrungen nicht annehmen. Während noch vor einem Jahr eine lebhaft propagierte für die Erfüllung des Plans in vier Jahren betrieben wurde, wie sie im ersten Fünfjahresplan gelungen sein soll, hat diese Propagandaparle schon bald darauf „schlagartig“ wieder aufgehört.