



Inhaltsverzeichniss des Jahrganges 1901

der

„Kriegstechnischen Zeitschrift“.

Aufsätze.

	Seite
Die Entwicklung der Faustfeuerwaffe. (Mit 17 Abbildungen.) 1.	75
Rückblick auf die Schussgeschwindigkeit der Feldartillerie	17
Das Fahrrad im Felddienst. Von Christian Frhrn. Lochner v. Hüttenbach 21.	91
Infanteriegeschosse mit Längsrillen. (Mit 7 Abbildungen.)	30
Das Nordenfolt-Cockerill Schnellfeuer-Feldgeschütz	36
Die Feldartillerie im Festungskriege. Von Oberstleutnant z. D. Hübner . 49.	170
Der Uebergang über die Schlei 62. 112. 150.	234
Die Fortschritte der Telegraphie ohne Draht. (Mit 6 Abbildungen.)	84
Ein neues Selbstladesystem für Gewehre. Von Leutnant Othmar Kovarik. (Mit 11 Abbildungen.)	105
Artilleristisches aus dem Transvaalkrieg. (Mit 2 Abbildungen.)	116
Die Anwendung der Wahrscheinlichkeitslehre auf das gefechtmässige Abtheilungs- schliessen der Infanterie. (Mit 8 Treffbildern und 2 Abbildungen.)	119
Die Verwendung abgeschossener Patronenhülsen. (Mit 1 Abbildung.)	134
Die russische Kriegstechnik auf der Pariser Weltausstellung. Von Major J. Schott	153
Die Militär-Luftschiffahrt in Russland	177
Zur Feldgeschützfrage in der Schweiz	181
Vortheile und Nachtheile der Rohrrückklauflette für Feldgeschütze	193
Ein neues galvanisches Element für Feldtelegraphentruppen	203
Der Heliograph im militärischen Nachrichtendienst. (Mit 3 Abbildungen.) . . .	206
Die russisch-asiatischen Eisenbahnen in ihrer militärischen Bedeutung . . 225.	316
Das Schweizer Feldartilleriematerial 1901. (Mit 4 Tafeln.)	245
Verschiedene Rohrrückklaufletten-Systeme für Feldgeschütze. (Mit 4 Tafeln.) .	248
Das Militär-Brieftaubenwesen in Frankreich	252
Der mechanische Zug auf Landstrassen und seine Verwendbarkeit im Kriege. Von Layriz, Oberstleutnant z. D. (Mit 9 Abbildungen.)	256
Die neue 12-in. (30.5 cm) Kanone I./40 der Vereinigten Staaten-Marine	267
Die automatische Repetirpistole Browning. Von E. Hartmann, Oberst z. D. (Mit 3 Tafeln und 1 Abbildung)	281
Neue Methoden zur Berechnung des Verlaufs der Gasdruckkurven in Geschütz- rohren. III. Von Heydenreich, Major im 7. K. S. Feldart. Reg. Nr. 77	292
Die Einschliessung im Festungskriege	311
Noch einmal der Witterungseinfluss auf die Flugbahn der Gewehrgeschosse . . .	326
Die Tiefenausdehnung der Geschossgarbe	330
Das kriegsmässige Schiessen — der Hauptgegenstand unserer Infanterieausbildung	345
Schaltapparate für elektrisch betriebene Fahrzeuge. (Mit 6 Abbildungen.) . . .	357
Vergleichende Studie über Wiegen- und starre Lafetten vom Standpunkte der praktischen Durchführung	361
Der Winkelentfernungsmesser von Braccialini	367
Die Ausbildung der technischen Truppen in der russischen Armee	372
Die Ausrüstung der Feld- und Gebirgsartillerie mit Haubitzen	377
Studie über die Schnellfeuer-Feldgeschütze in Rohrrückklauflette. Von H. Kohne, Generalleutnant z. D. (Mit 1 Tafel und 6 Abbildungen.)	393
Militärische Radfahrerabtheilungen in Frankreich	419
Die Ablehnung des Antrages des Bundesrathes an die schweizerische Bundes- versammlung betr. Annahme des Kruppschen Federsporngeschützes M/1900	427
Die optische Telegraphie im Kriege. (Mit 2 Abbildungen.)	372
Zur Thätigkeit der russischen Ingenieure im Etappendienst während des Feld- zuges in der Mandschurei 1900	436
Die Deckung der Feldartillerie im Gefecht	439
Die Kavallerie im Festungskriege. Von H. Frobenius	457

	Seite
Die neuesten Verbesserungen des Kruppschen Schnellfeuer-Feldgeschützes mit Rohrrücklauf. Von H. Rohne, Generalleutnant z. D. (Mit 3 Tafeln.) . . .	472
Winke zum Gebrauch des Zeisschen Doppelfernrohrs. Von Dr. A. Seitz, Stabsarzt	477
Der Kampf mit dem Sand bei der transkaspischen Militäreisenbahn	485
Ein neuer Entfernungsmesser. (Mit 5 Abbildungen.)	494
Beutelkartuschen oder Metallkartuschhülsen? (Mit 2 Abbildungen.)	521
Neue Formeln zur Berechnung des Gasdruckes und der Geschossgeschwindigkeiten in den Rohren der Feuerwaffen. Von Frhr. v. Zedlitz u. Neukirch, Major und Bataillonskommandeur	525
Die Maschinenwagen im Heeresdienst. (Mit 5 Abbildungen.)	531
Zur Schützenausbildung. Von Lacher, Hauptmann. (Mit 31 Abbildungen.) . .	543
Das Maschinengewehr System Bergmann M/1901. Von Dr. Reinhold Günther, Hauptmann. (Mit 2 Tafeln und 1 Abbildung.)	555
Der Santos-Dumont-Ballon (Mit 3 Abbildungen.)	558

Kleine Mittheilungen.

	Seite		Seite
West's Patentreifenpresse zum Aufziehen von Radreifen jeder Dimension auf kaltem Wege. (Mit 1 Abbildung)	40	Kochversuche mit gebundener Wärme	213
Uebersetzen der Artillerie mittelst Tonnen	42	Zerstörung einer Holzbrücke mittelst Elektrizität	269
Mündungsgeschwindigkeit von Büchsen geschossen	97	Ein neuer Automotor	270
Patrouilleurlaternen	98	Künstliche Deckung für Infanterie .	270
Das neue Libelleninstrument N. 99 für die Feld- und Gebirgsgeschütze in Russland. (Mit 5 Abbildungen.)	99	Patronenhülse für Unterwassersprengungen	271
Pozzuoli-Armstrong-Rohre	136	Apparat zum Säbelfechten	336
Russische Bajonette	138	Abermals die Centrifugalkanone . .	336
Schnelle Herstellung von Eisenbahnbrücken. (Mit 3 Abbildungen.) .	138	Das Reysche Lanzenboot. (Mit zwei Abbildungen.)	380
Die Länge der Eisenbahnen Russlands	140	Die Reinigung des Gewehrs 98 . .	382
Schanzzeug der englischen Infanterie	141	Fernsprechbetrieb ohne Draht . .	383
Feldbacköfen in Russland	141	Ein Pfostenhalter für offene Eisenbahnwagen. (Mit 1 Abbildung.) .	383
Beseitigen von Hindernissen in der Bucht von San Francisco. (Mit 1 Abbildung.)	142	Der neue Säbel für die österreichische Kavallerie	447
Zur Frage der modernen Landfestung	210	Der Schutz gegen den sträflichen Scharfschuss. (Mit 5 Abbildungen)	447
Der neue Fernrohr-Richtapparat der niederländischen Artillerie. (Mit 3 Abbildungen.)	211	Militärtelegraphie in Frankreich . .	449
Fleischzwieback für Soldaten . . .	213	Ausbildung der Militärluftschiffer in Frankreich	500
		Neue Filter für die französische Armee. (Mit 2 Abbildungen.) . .	501
		Bewaffnung mit Selbstladepistolen .	563
		Ausbildung der Festungstelegraphisten in Frankreich	563
		Ausbildung der französischen Kavallerie im Briefftaubendienst . .	564

Neueste Erfindungen und Entdeckungen.

Seite 43, 101, 143, 214, 273, 337, 348, 440, 505, 563.

Aus dem Inhalte von Zeitschriften.

Seite 44, 103, 146, 220, 276, 339, 388, 454, 513, 568.

Bücherschau.

Seite 45, 147, 221, 278, 341, 390, 455, 515, 570.

Eingegangene Bücher.

Seite 47, 151, 223, 279, 341, 392, 456, 517, 572.

Die russisch-asiatischen Eisenbahnen in ihrer militärischen Bedeutung.*)

Wenn die Eisenbahnen überhaupt als modernes Kriegsmittel immer mehr an Bedeutung gewinnen, so besonders im russischen Reiche, das bei seiner mächtigen Ausdehnung auf dieses Transportmittel noch ein grösseres Gewicht legen muss als jeder andere Staat Europas. Nachdem es in Mittel- und Ostasien festen Fuss gefasst hatte, musste es ihm darauf ankommen, diese fernen, weite Flächen umfassenden Gebiete mit dem Mutterlande durch Eisenbahnen zu verbinden und dadurch die Zeit zu verkürzen, die bis dahin erforderlich war, um dorthin zu gelangen. So entstand die transkaspische Eisenbahn, die nach und nach bis zur afghanischen und chinesischen Grenze fortgeführt wurde. Dann wurde der Bau der grossen sibirischen Eisenbahn in Angriff genommen, um die Seefestung Wladiwostok, den ersten und wichtigsten Stützpunkt in Ostasien, zu erreichen. Schliesslich trat die russische Regierung mit China in Verhandlung, um die Konzession für den Bau der transmandschurischen Bahn, der chinesischen Ostbahn, zu erhalten, die dann bis zu den von Russland neu erworbenen Gebieten — Kwantun — auf der Lian-tung-Halbinsel, nach Port Arthur und Taliewan, das zu der russischen Stadt Dalnyi geworden ist, fortgeführt wurde.

Der Bau der transkaspischen Eisenbahn hängt unmittelbar mit dem Vordringen Russlands in Mittelasien zusammen.

Wenn man die allmähliche, aber stetige Erweiterung des russischen Gebiets in Asien verfolgt, so kommt man zu dem Schlusse, dass die siegreiche Beendigung eines Feldzuges, die Einverleibung eines asiatischen, bis dahin unabhängigen Gebiets meist eine neue Expedition, eine neue Eroberung zur Folge hatte. Nachdem Taschkent unterworfen war, führte die Sicherstellung dieses neu erworbenen Gebiets zu den Kriegen mit Chiwa und Kokan. Die Niederwerfung Chiwas hatte die Russen mit den Turkmenen in unmittelbare Beziehung gebracht. Wollten sie diesen gegenüber das »Prestige«, dessen Wahrung uncivilisirten Völkern gegenüber von so grosser Bedeutung ist, nicht vollständig verlieren, so waren sie in die unbedingte Nothwendigkeit versetzt, auch die Turkmenen die volle Macht ihrer Waffen fühlen zu lassen. Ein Stehenbleiben auf halbem Wege gab es eben jenen Völkern gegenüber nicht. Das Festsetzen der Russen an dem Ostufer des kaspischen Meeres, in erster Linie gegen Chiwa gerichtet, musste den Zug gegen den mächtigsten und feindseligsten Stamm

*) Zur Orientirung dürfte jeder neuere Handatlas ausreichen.

der Turkmenen, die Teke-Turkmenen, zur Folge haben. Und so trat man 1879 in einen Krieg mit dieser Völkerschaft ein.

Die erste Expedition im Jahre 1879 gegen Geok-Tepe, den befestigten Platz der Toke, sollte — abgesehen von den Feldzügen des Fürsten Bekowitsch (1717) und des Generals Perowski (1839) gegen Chiwa — die erste sein, welche den Russen gegen eine asiatische Völkerschaft missglückte.

Der Grund dieses Misserfolges war die Schwierigkeit, die kaukasischen Truppen (16 Bataillone, 2 Eskadrons, 18 Sotnien, 16 Geschütze, 1 Raketen-Batterie und 1 Sappeur-Kompagnie), mit denen die Expedition unternommen wurde, eine Gegend durchziehen zu lassen, wo es auf Hunderte von Kilometern kein Wasser und kein Futter giebt. Bei dem Entwurf des Operationsplanes wurde erwogen, ob die Truppen nach Ueberschreitung des kaspischen Meeres von Krassnowodsk oder Tschikischljar vorgehen sollten. Krassnowodsk hatte den entschiedenen Vorzug vor Tschikischljar, da sein Hafen die Entladung der Schiffe auf die leichteste Weise gestattet. Die Schiffe können anlegen und sind gegen Winde und Stürme vollständig geschützt. Infolgedessen konnten Truppen, Proviant und das sonst nöthige Material leicht und bequem vom Kaukasus, der damaligen wie noch jetzigen (bis zur Fertigstellung der Orenburg—Taschkent-Bahn; s. u.) Operationsbasis, leicht dorthin geschafft werden. Tschikischljar hat diese Vorzüge nicht. Es war aber für die ersten Operationen günstiger gelegen als Krassnowodsk. Während von letzterem Orte aus auf dem Marsche nach der Teke-Oase zwei wasserlose Strecken von 70 bzw. 130 km zu durchschreiten waren, ist auf der Linie Tschikischljar—Teke-Oase die wasserlose Strecke zwischen Ter-ssachan und Chodsha-kala nur 46 km lang. So wurde Tschikischljar als Ausgangspunkt gewählt. Zum Transport der Verpflegung und des sonstigen nöthigen Materials formirte man einen Kameeltrain, der schliesslich 1100 Thiere umfasste; auch stellte man einen Wagentrain aus 1500 Karren mit 1700 Pferden und 360 Mann zusammen, welcher aber den Truppen wegen Mangels an Futter für die Pferde nicht folgen konnte, sondern nur zu Transporten zwischen Tschikischljar und Dus-olum benutzt wurde. 337 Packthiere für die Kavallerie wurden aus Persien beschafft.

Ein noch bezeichnenderes Bild von dem Tross, der damals nothwendig war, giebt die Ausstattung der Avantgarde in einer Stärke von 3 Bataillonen, 3 Sotnien, 2 Gebirgsgeschützen und 1 Sappeur-Kompagnie. Ausser dem eigentlichen Truppentrain wurden diesem so kleinen Detachement noch 300 einspännige Karren und 2450 Kameele zur Fortschaffung seiner Verpflegung, Bagage und anderen Materials zugetheilt. Die 300 Karren und 326 Kameele wurden zur Fortschaffung des Proviantes für 48, der Zuspeiseprodukte für 40 Tage benutzt; 1487 Kameele waren erforderlich, um einen 40tägigen Vorrath an Fourage in Körnern und eine 3tägige Heuration zu transportiren; die Sachen der Leute wurden auf 252, die Lagerdecken, einzelne Bekleidungsstücke, wie z. B. die Mäntel, das Schanzzeug, die Zelte auf 88, das Offziergepäck auf 80, das Wasser in Bottichen auf 81, die Patronen und Artilleriemunition auf 120 Kameelen fortgeschafft.

Geok-Tepe wurde schliesslich erreicht, auch angegriffen. Der Sturm wurde aber von den Teke abgeschlagen, und die Russen mussten nach Tschikischljar zurückgehen.

Eine zweite Expedition fand im Jahre 1880 statt; zum Kommandeur wurde der General Skobelew ernannt, welcher es meisterhaft verstand,



DIESE SEITE IST FÜR KOSTENLOSE MITGLIEDER GESPERRT
Beantragen Sie jetzt die volle Mitgliedschaft, um diese Seite zu betreten

Smart Werden

Mehr als 2.000 Jahre
Menschheitswissen
in 797,885 Bänden

Sofortiger Zugang
\$8.99/monat

Fortfahren

*Es gelten Richtlinien zur fairen Nutzung.

Schienen. Das Material wurde hier ausgeschifft und auf den bereits liegenden Schienen weiter befördert, so dass nach Maassgabe seines Eintreffens der Bahnbau seinen allmählichen Fortgang nahm.

Die ersten 23 Werst des Bahnbaues waren die schwierigsten und langwierigsten. Nach dem flachen, relativ harten und glatten Ufersande folgt nämlich ein Streifen von Sandhügeln, die aus körnigem, gelbem, beweglichem Sande bestehen und ganz vegetationslos sind. Dieser lockere Sand, der an manchen Stellen bis zu 250 Fuss sich aufthürmt, war ein gänzlich ungeeignetes Material für den Bahnkörper. Er war fortwährend in Bewegung, trug weder Schwellen noch Schienen und schien dem Bau unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenzustellen. Da es gar keine Vegetation gab, weder Wald noch Gebüsch in der Nähe vorhanden war, so konnten auch keine Faschinen angefertigt werden. Man musste sich infolgedessen anders helfen, um den Flugsandstrecken die nöthige Festigkeit zu geben. Man begoss den Sand mit Seewasser, schaffte aus der Steppe Lehm Boden herbei und bedeckte damit den Sand. So erreichte man, dass die Einschnitte und Aufschüttungen für das Bahnplanum ihre Gestalt nicht mehr veränderten, und Schwellen und Schienen gelegt werden konnten.

Im August 1880 begonnen, war die erste 22 km lange Strecke bis Mulla-Kara am 4. Oktober fertig; am 3. November war sie 6 km weiter gebaut und am 25. Januar 1881 bis Achtscha-Kuyma — 186 km — dem Verkehr übergeben. Damals wurde sie aber nur bis Aidin — 84 km — mit Lokomotiven befahren; den letzten Theil benutzte man nur als Pferdebahn.

Nach offiziellen Quellen der transkaspischen Militär-Eisenbahnverwaltung hat die Bahn zur Zeit der Expedition 7 000 000 Pud = 2 800 000 Centner an Gegenständen der Intendantur, der Artillerie, des Ingenieurwesens, der Medizinal- und Hospitalverwaltung, und ausserdem $7\frac{1}{2}$ Millionen Pud = 3 Millionen Centner Eisenbahnmaterial transportirt. Diese Summen bezeichnen jedoch nur die Lasten, welche von der Michael-Bucht landeinwärts geschafft wurden; ausgeladen wurden bei Weitem mehr, so dass die Menge des an der Michael-Bucht ausgeladenen Materials eine überaus grosse war. Dazu kommt noch der bedeutende Rücktransport der Truppen, des Sanitätspersonals und Materials, der Kranken, Verwundeten und Rekonvaleszenten, die vorzugsweise nach der Michael-Bucht zurückbefördert wurden.

Bedenkt man, was für ein Tross für die Expedition im Jahre 1879 erforderlich war, um die Truppen mit allem Nöthigen zu versorgen, so bedarf der Nutzen der Bahn, deren Bau Skobelew weit vorausblickend angeregt hatte, keines weiteren Beweises. Sie hat wesentlich zum Gelingen der Expedition beigetragen, die mit dem Sturm von Geok-Tepe am 24. Januar 1881 ihr Ende erreichte. Die Folge war, dass unter dem 12. Mai der Befehl erging, das Gebiet der Teke-Turkmenen Russland einzuverleiben und daraus mit dem transkaspischen Distrikt zusammen das transkaspische Gebiet (Oblast) zu bilden.

Nach Beendigung der Expedition und der Befriedung der Oase wurde die Bahn noch bis Kisil-Arwat weiter geführt; dieser Ort wurde der Sitz der Eisenbahnverwaltung und die Garnison des Eisenbahn-Bataillons.

Erst im Jahre 1885, nachdem bereits 1884 auch Merw von den Russen besetzt war, wurde der Weiterbau der Bahn bis Merw und später bis zum Amu-Darja beschlossen.

Da aber der erste Abschnitt der Bahn als reine Militärbahn zu einem vorübergehenden Zweck und in möglichster Eile gebaut war, so war es natürlich, dass bei ihrer Weiterführung Aenderungen eintreten mussten. Vor Allem stellte sich die Beibehaltung der Anfangsstation bei Michailowsk für die Dauer der Zeit und für die mächtige Entwicklung des Verkehrs, sowie für die gesteigerte strategische Bedeutung als eine Unmöglichkeit heraus. Besonders handelte es sich darum, diese Anfangsstation zu verlegen. Die Michael-Bucht ist relativ seicht, so dass die grossen Dampfer des kaspischen Meeres in dieselbe nicht einlaufen können. Sie mussten stets den Umweg nach dem nördlichsten Punkt des Meerbusens machen und in dem Hafen von Krassnowodsk vor Anker gehen. Dadurch wurde ein Umladen der Fracht auf kleine Kähne nothwendig, die den Transport nach Michailowsk vermittelten, wo dann die Verladung auf die Eisenbahn erfolgte. Hierdurch ging aber viel Zeit verloren, was besonders bei dem Transport von Truppen aus dem Kaukasus nach Mittelasien sich sehr fühlbar machen musste. Es wurden nun der ganze Meerbusen und seine Ufer genau untersucht, um einen besseren Anlegepunkt zu finden. Nach dem Ergebniss dieser Untersuchungen erschien die Insel Usun-Ada dazu am geeignetsten. Die Insel erstreckt sich von Osten nach Westen; ihre grösste und tiefste Bucht ist nach Süden und Südwesten geöffnet und daher vom Meerbusen aus zugänglich. An ihrem östlichen Ende ist die Insel mit der Halbinsel Dardsha durch eine 2 Werst lange Sandbank verbunden, welche nur 1 Fuss unter der Wasseroberfläche liegt. Auf dieser Sandbank wurde ein Damm erbaut, der in seinem Grunde durch Pfeiler gestützt, in der Höhe durch kleine Pfeiler und eine Drahtverbindung befestigt, auf der Meeresseite aber durch eine Steinbeschüttung gegen einen etwaigen Andrang der Wellen geschützt war. Ueber diesen Damm wurden die Schienen nach der Insel und dann über diese hinweg nach der Anlegestelle an ihrer südwestlichen Bucht gelegt. Am 10. Mai 1886 fand die feierliche Eröffnung der Station Usun-Ada statt. Diese Station wurde aber — wie hier vorgreifend bemerkt werden mag — wieder aufgegeben, da der Hafen von Usun-Ada mehr und mehr versandete, und Krassnowodsk selbst als Anfangsstation der Bahn gewählt. Die Strecke Mulla-Kari—Krassnowodsk wurde am 26. Oktober 1896 dem Verkehr übergeben.

Im Jahre 1885 wurde der Bau der Eisenbahn von Kisil-Arwat weiter fortgeführt. Bereits im November wurde die 205 Werst lange Strecke Kisil-Arwat—Aschabad eröffnet. Im Dezember schritt man zum Bau des Abschnittes Aschabad—Duschak. Am 15. Februar 1886 wurde die Bahn bis Kaschka (120 Werst von Aschabad) und nach kurzer Frist auch die weitere 40 Werst lange Strecke bis Duschak dem Verkehr übergeben. Hier war nun der Punkt erreicht, von wo aus nach Serrachs und Mesched in Persien ganz gute Verkehrswege führen, die mit der Eröffnung der Bahn von der persischen Regierung zu Fahrstrassen umgebaut wurden. Es trat nun, nachdem der strategische Zweck der Eisenbahn für die damaligen Verhältnisse erreicht war, eine Ruhepause in dem bis dahin fieberhaft betriebenen Bau ein. Erst im April wurden die Arbeiten wieder aufgenommen und am 2. Juli die Strecke Duschak—Merw in Betrieb gesetzt. Vom 15. Juli bis 15. August, während der Zeit der grössten Hitze, ruhten die Arbeiten. Darauf wurde bis zum Amu-Darja weiter gebaut, und am 13. Dezember 1886 lief der erste Zug in Tschardschui ein. Gleichzeitig wurden 2 Dampfschiffe bei Tschardschui von Stapel gelassen, welche die Schifffahrt auf dem mittleren Laufe des Amu eröffneten.

Nunmehr trat die russische Regierung mit dem Emir von Buchara

in Verhandlungen, um die Bahn durch sein Gebiet nach Samarkand fortzusetzen. Die Arbeiten begannen im Frühjahr 1887. Während der Ted-schen und der Murgab auf der Strecke Aschabad—Merw bereits auf massiven Brücken überschritten wurden, führte über den Amu bei Tschardschui nur eine Holzbrücke. Jetzt aber ist eine eiserne Brücke nach amerikanischem System im Bau begriffen. Sie ruht auf 24 steinernen Pfeilern und liegt so hoch über dem höchsten Wasserstand des Amu, dass die Amu-Darja-Flottille unbehindert unter der Brücke hindurch fahren kann, was bis dahin nicht möglich war. Die Schifffahrt zerfiel bei der vorhandenen Holzbrücke in zwei Theile, und zwar konnte ein Theil der Schiffe nur von Tschardschui aufwärts bis Petro-Alexandrowsk, der andere von Tschardschui abwärts bis Patti-Hissar verkehren. Der Bau der 1600 m langen Brücke ist im Oktober 1898 in Angriff genommen und soll im Frühjahr 1901 beendet sein.

Am 15. Mai 1898 fuhr der erste Zug in Samarkand ein, und die Länge der Bahn, welche die Hauptstadt des Emirs — Buchara — berührte, betrug nunmehr 1360 Werst = 1451 km von Usun-Ada.

Aber auch hier blieb man nicht stehen. Nachdem das Chanat Kokan russisches Gebiet geworden war, wurde die Bahn von Samarkand weiter nach Osten über Chodshent, Kokan nach Andishan mit einer kleinen Abzweigung nach Margelan fortgesetzt. Die Bauarbeiten hatten am 17. Juni 1895 begonnen; der Verkehr wurde am 13. Januar 1899 eröffnet. Die Bahnlänge beträgt mit der Abzweigung nach Margelan 537 km.

Mittlerweile war — wie schon oben erwähnt — die Anfangsstation der transkaspischen Bahn von Usun-Ada nach Krassnowodsk verlegt, wodurch sich die Länge um 25 km vermehrte.

Von ganz besonderer militärischer Bedeutung ist aber der Bau der Bahn von Merw längs des Murgah nach Kuschk, einem Militärposten, der nach der Festsetzung der Grenze zwischen dem russischen Turkestan und Afghanistan von den Russen besetzt wurde. Nachdem der Bau der Bahn, welche eine Länge von 315 km hat, Anfang 1897 begonnen hat, lief der erste Zug am 16. Dezember 1898 in Kuschk ein.

Wichtig war es ferner, Taschkent, den Sitz des Generalgouverneurs von Turkestan, mit den übrigen Schienenwegen in Verbindung zu setzen. Infolgedessen wurde von Chawast in der Nähe von Chodshent eine 116 km lange Zweigbahn nach Taschkent gebaut, welche am 13. Juni 1898 dem Verkehr übergeben wurde.

Der Bau von Eisenbahnen in dem russischen Mittelasien ist aber noch nicht abgeschlossen. Der russischen Regierung kam es darauf an, die mittelasiatischen Bahnen unmittelbar an ihr europäisches Schienennetz durch den Bau einer Eisenbahn von Orenburg nach Taschkent anzuschliessen. Geplant wurde diese Bahn schon vor 20 Jahren, aber erst in diesem Jahre sind die Vorarbeiten zum Abschluss gekommen. Soweit es sich nach Zeitungsnachrichten feststellen lässt, wird die Bahn in einer Länge von 1750 Werst = 1870 km von Orenburg am Nordufer des kaspischen Meeres vorbei über Kasalinsk nach Taschkent führen. Bereits in diesem Jahre wird der Bau von beiden Enden, von Orenburg und Taschkent aus, in Angriff genommen werden.

Ein weiterer Plan ist, eine Verbindung zwischen der mittelasiatischen Bahn, wie sie jetzt offiziell bezeichnet wird, und der grossen sibirischen Eisenbahn herzustellen, und zwar durch die Linie Taschkent—Wjerny—Semipalatinsk—Barnaul—Kriwoschtschekowo, einer am Ob gelegenen Station der sibirischen Bahn.



DIESE SEITE IST FÜR KOSTENLOSE MITGLIEDER GESPERRT

Beantragen Sie jetzt die volle Mitgliedschaft, um diese Seite zu betreten

FORGOTTEN BOOKS

VOLLMITGLIEDSCHAFT

797,885 Bücher!

Soviel Sie lesen

können, für nur

\$8.99/monat

Fortfahren

Es gelten Richtlinien zur fairen Nutzung.



möglichst schnell Untersuchungen in technischer Beziehung anzustellen, damit der Bau dieser Linie in Angriff genommen werden könnte. Aber erst am 24. Juni 1890 wurde der definitive Befehl erlassen, so schnell wie möglich den Bau dieser Bahn zu beginnen.

Was nun die Magistrale der grossen sibirischen Eisenbahn betrifft, so wurde nach mannigfachen Berathungen die Fortsetzung der Bahn Samara—Slatoust—Miass nach Tscheljabinsk, Kurgan und weiter nach Osten für am vortheilhaftesten gehalten. Es wurde beschlossen der Bau der Ussuri-Bahn von Wladiwostok bis zur Stanitza Grafskaja; im Jahre 1891 zum Bau der Eisenbahn Miass—Tscheljabinsk zu schreiten; in demselben Jahre Untersuchungen für den Bahnbau von Tscheljabinsk bis Tomsk oder einem anderen Punkte des mittelsibirischen Abschnitts und vom Endpunkte der Theilstrecke der Ussuri-Bahn bis Chabarowsk am Amur vorzunehmen; alle Ausgaben auf die Staatskasse zu übernehmen.

Durch das am 29. März 1891 an den Grossfürst-Thronfolger Nikolai Alexandrowitsch vom Kaiser Alexander III. erlassene Reskript wurde die Frage über den Bau der grossen sibirischen Eisenbahn endgültig entschieden. Am 31. Mai 1891 legte der Grossfürst-Thronfolger, der jetzige Kaiser Nikolaus II., den Grundstein zum Stationsgebäude in Wladiwostok und that den ersten Spatenstich zum Bau der Bahn.

Es wurde beabsichtigt, den Bahnbau in drei Zeitabschnitten auszuführen: im ersten Zeitabschnitt sollte die westsibirische Bahn von Tscheljabinsk über Kurgan am Tobol, Petropawlowsk am Ischim, Omsk am Irtisch, Kainsk, Kriwoschtschekowo am Ob, und die mittelsibirische Bahn vom Ob über Taiga, Mariinsk, Atschinsk, Krassnojarsk am Jenissei, Kansk, Nischnewdinsk nach Irkutsk gebaut sowie die Theilstrecke Wladiwostok—Grafskaja der Ussuri-Bahn und die Verbindungsbahn der Ural-Bahn mit der sibirischen Bahn (Jekaterinburg—Tscheljabinsk) fertiggestellt werden. Im zweiten Zeitabschnitt wurde der Bau der Theilstrecke Grafskaja bis Chabarowsk am Amur der Ussuri-Bahn und der Transbaikal-Bahn von Myssowaja am Baikalsee über Tschita, Kaidalowo, Nertschinsk nach Stretensk an der Schilka in Aussicht genommen. In dem dritten Zeitabschnitt endlich sollte die Baikalsee-Umgehungsbahn und die Amur-Bahn von Stretensk nach Chabarowsk in Bau genommen werden.

Da bei dieser Richtung der Magistrale die Stadt Tomsk nicht berührt wurde, so wurde diese wichtige Universitätsstadt durch eine Zweigbahn von der Station Taiga der mittelsibirischen Bahn an die Hauptbahn angeschlossen.

Die ursprüngliche Absicht, die Eisenbahn von Stretensk längs der Schilka und des Amur bis Chabarowsk, der Endstation der Ussuri-Bahn, fortzusetzen, wurde aber aufgegeben, weil der Bau auf grosse technische Schwierigkeiten gestossen wäre und auch die Verbindung zwischen Stretensk und Chabarowsk durch die Schifffahrt auf der Schilka und dem Amur während des Sommers und auf dem Eise im Winter in gewisser Weise sichergestellt wurde. Um aber dennoch die Transbaikal-Bahn mit der Ussuri-Bahn durch ein Schienennetz zu verbinden, fasste die russische Regierung den Plan ins Auge, diese Verbindung innerhalb der Mandschurei herzustellen, zumal dadurch auch eine Verkürzung der Verbindungsbahn erreicht werden konnte. Russland trat infolgedessen mit der chinesischen Regierung in Verbindung, um eine Konzession für den Bahnbau zu erlangen. Die Verhandlungen führten zu dem Vertrage vom 8. September 1896, auf Grund dessen Russland das Recht erhielt, von einer Station der Transbaikal-Bahn durch die Mandschurei nach einer Station

der Ussuri-Bahn eine Bahn zu bauen. Zur Ausführung des Baues dieser »ostchinesischen Eisenbahn« wurde gleichzeitig die Errichtung der »russisch-chinesischen Bank« in die Wege geleitet, die mit dem Bau betraut wurde. Aus den Statuten der Aktiengesellschaft, die hier anzuführen zu weit führen würde, geht hervor, dass die ostchinesische Eisenbahn eine »russische« Bahn genannt werden kann; sie hängt vollständig von der russischen Regierung ab und dient ihren Zwecken.

Bereits im Jahre 1895 wurden auf dem russischen Territorium Untersuchungen angestellt, um die Richtung der Bahn von der Transbaikal-Bahn auf die mandschurische Stadt Chailao einerseits und von der Station Nikolskoje der Süd-Ussuri-Bahn auf die mandschurische Stadt Ninguta andererseits festzustellen. Das Ergebniss dieser Untersuchungen war, dass man die Station Kaidalowo der Transbaikal-Bahn zum Ausgangspunkt der Zweigbahn wählte. Sie überschreitet dann bei der Station Sibir die transbaikalische Grenze und tritt bei dem Dorfe Nagadan, dem Anfangspunkt der ostchinesischen Bahn, bei dem See Dalai-Nor in die Mandschurei ein. Im Osten zweigt sich die Bahn von der Station Nikolskoje der Ussuri-Bahn ab und überschreitet bei der Station Pogranitschnaja die mandschurische Grenze. Nachstehende Tabelle giebt eine Uebersicht über den Beginn der Arbeiten, die Länge, die Kosten und die Eröffnung des Betriebes auf der grossen sibirischen Eisenbahn mit ihren Zweigen, soweit es sich hat feststellen lassen:

Beginn der Arbeiten		Benennung der Bahnen	Zahl der Werst *)	Kosten mit Schienen und Befestigungen	Kosten des rollenden Materials	Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke
Jahr	Monat			Rubel	Rubel	
1892	19. Juli	West-sibirische	1329	31 571 940	8 552 758	13. Oktober 1896
1894	im Sommer	Jekaterinburg—Tscheljabinsk-Zweigbahn	226	6 202 640	—	22. Oktober 1896
Mittelsibirische:						
1893	im Mai	1. Theilstrecke	711	31 541 481	4 715 690	13. Januar 1898
1894	im Sommer	2. Theilstrecke	1004 $\frac{1}{2}$	65 133 379	646 085	1899
		die Tomskische Zweigbahn	89	2 494 198	—	13. Januar 1898
Uebertrag . . .			3359 $\frac{1}{2}$	136 943 638	13 914 533	

* 1 Werst = 1,067 km.

Beginn der Arbeiten		Benennung der Bahnen	Zahl der Werst *)	Kosten mit Schienen und Befesti- gungen	Kosten des rollenden Materials	Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke
Jahr	Monat			Rubel	Rubel	
		Uebertrag . . .	3359 ^{1/2}	136 943 638	13 914 533	
1896	im Sommer	Irkutsk—Baikal- Zweigbahn	64	3 626 336	—	— 1899
1895	23. April	Transbaikal	1035 ^{1/2}	84 992 381		Juli 1900
1897	—	Kaidalowo—Chine- sische Grenze	324 ^{1/2}	25 281 278	2 727 600	im Frühjahr 1901 eröffnet
1894	15. Juni	Nord-Ussurische	339	20 365 033	2 093 846	13. Novbr. 1897
1891	31. Mai	Süd-Ussurische	382	19 117 229	1 466 260	13. Februar 1896
1897	—	Nikolskoje—Chine- sische Grenze	110	8 046 867	811 120	im Frühjahr 1901 eröffnet
zusammen			5614 ^{1/2}	298 372 762	31 013 359	

Ergänzend ist dazu zu bemerken, dass die Irkutsk—Baikal-Zweigbahn die Verbindung mit dem Baikalsee herstellt, bis die Baikallumgehungsbahn fertiggestellt ist. Sie mündet unmittelbar an dem Westufer des Baikalsees, von wo aus die Züge mittelst Dampf-Eisbrechfähren an das Ostufer des Baikalsees nach der Station Myssowaja der Transbaikal-Bahn geschafft werden.

(Schluss folgt.)

Der Uebergang über die Schlei 1864.

Ein Beitrag zur Verwendung und Thätigkeit der Pioniere im Dienste der höheren Truppenführung.

(Schluss.)

Die Durchführung des Ueberganges.

Es kann nicht überraschen, dass er missglücken musste, falls die Dänen stehen blieben, und dass auch so noch trotz ihres Abzugs das Uebersetzen nur ganz unvollkommen gelang. Auf Schritt und Tritt lassen sich die Fehler der Vorbereitung verfolgen.

* 1 Werst = 1,1

Aus den begangenen Fehlern, seien es nun Handlungen oder Unterlassungen, soll man aber lernen, und so werden wir hoffentlich in einem Festungskriege der Zukunft vor ähnlichen Irrungen bewahrt bleiben. Hierzu gehört nicht nur eine Ausbildung aller höheren Truppenführer im Festungskriege, sondern auch ein grösseres Zutrauen zu den Kenntnissen und Fähigkeiten der Ingenieure, als dies im Kriege 1870/71 der Fall war. An Stelle dieses Zutrauens trat vielmehr eine gewisse Geringschätzung, wie sie sich im Heere durch das bekannte Verslein ausgedrückt findet:

Der Ingenieur, das ist der Mann,
Der Alles weiss und gar Nichts kann.

Nun, ein Können ohne Wissen giebt es auch heute nicht, ebenso wenig wie damals oder in Zukunft. Man lasse nur dem Wissenden volle Gerechtigkeit widerfahren, dann wird sich schon sein Können von selbst zeigen. Wenn nun auch im Vorstehenden die Besprechung des Frobenius'schen Werkes etwas zu kurz gekommen zu sein scheint, so steht doch zu hoffen, dass das Studium dieses Werkes Anderen ebensoviel Anregung gewähren wird, der allein diese Erörterung ihre Niederschrift verdankt.

Die russisch-asiatischen Eisenbahnen in ihrer militärischen Bedeutung.

(Schluss.)

Die Dampf-Eisbrechföhre »Baikal« ist in der Fabrik von Armstrong in England gebaut und in auseinandergenommenen Zustande nach dem Dorfe Listwenitschnaja am West-Ufer des Baikal-Sees transportirt. Sie ist aus Stahl gebaut und von besonders starker Konstruktion. Ihre grösste Länge beträgt 200, ihre Breite 57, ihr Tiefgang am Bug 18, am Heck 20 r. Fuss.*) Sie läuft 20¹/₂ Werst in der Stunde. Die Wasserverdrängung bei voller Ladung stellt sich auf 4200 Tonnen. Der Eisbrecher hat 3 Maschinen mit zusammen 3750 Pferdekraften; 2 Maschinen befinden sich im Heck und sind durch wasserdichte Längszwischenwände getrennt; sie dienen zur Fortbewegung der Föhre. Die am Bug befindliche Maschine dreht die an dem Bug angebrachte Schraube, die die Föhre befähigt, das Eis zu durchbrechen. Die 15 cylindrischen Dampfkessel sind in zwei Abtheilen untergebracht, die durch wasserdichte Querwände von einander getrennt sind. Auf dem Eisbrecher befinden sich Ballast-Tanks zwischen einem doppelten Boden, sowohl an dem Bug wie an dem Heck; die Gesamtmenge des Wassers, das in diesen Tanks aufgenommen werden kann, beträgt 580 Tonnen. Sie sind dazu bestimmt, die Föhre geeigneter zu machen, das Eis zu durchbrechen. Der Gürtel des Eisbrechers auf der Lastwasserlinie besteht aus Stahlblättern von der Stärke eines Zolles.***) Um die Gewalt des Stosses des Rumpfes an das Eis zu vermindern, sowie um ihn von innen fester zu machen, sind auf der ganzen Länge des Schiffes am Eisgürtel hölzerne, keilartige Splinte und darauf Längsbalken

*) 1 r. Fuss = 0,305 m.

***) 1 Zoll = 2,540 cm.

angebracht, so dass die Gesamtstärke des hölzernen Gürtels 2 r. Fuss erreicht. Auf dem Hauptdeck der Fähre können auf drei Schienengeleisen, die längs der Achse des Schiffes liegen, 25 beladene Güterwagen aufgenommen werden; in den Kajüten auf dem Oberdeck finden 150 Passagiere aller drei Klassen Platz; für die Passagiere 1. Klasse ist ein Salon vorhanden. Der Eisbrecher ist im Stande 4 r. Fuss starkes Eis zu durchbrechen. Ferner ist noch ein zweiter Eisbrecher »Angara« in Dienst gestellt; er ist kleiner; seine Länge beträgt 195, seine Breite 34, sein Tiefgang 15 r. Fuss, seine Schnelligkeit $12\frac{1}{2}$ Knoten. Die Maschine hat 1250 Pferdekkräfte; die vier Kessel gleichen Lokomotivkesseln. Die Maschine und die Kessel sind auch durch wasserdichte Querwände getrennt. Seine Hauptaufgabe besteht in der Beförderung von Passagieren.

Die Baikal-Umgehungsbahn ist noch im Bau begriffen. Die eingehenden Untersuchungen zeigten, dass sehr grosse Schwierigkeiten bei dem Bau vorhanden sind. Die Trace von der Südwestspitze des Baikal-Sees nach der mittelsibirischen Bahn ist noch nicht endgültig bestimmt, während am Ost-Ufer von dem Dorfe Kultuk, das an der Südwestspitze liegt, nach der Station Myssowaja der Transbaikal-Bahn mit einer Länge von 162,4 Werst der Bau bereits begonnen hat, und die ersten 10 Werst bis zur Station Percjemnaja schon fertig gestellt sind.

Die ostchinesische Bahn, die, wie gesagt, als eine rein russische Bahn zu betrachten ist, führt von Nagadan nach der Stadt Chailar, läuft auf einer Strecke von etwa 300 Werst auf einem Hochlande, ersteigt den Rücken Grosser Chingan, senkt sich in das Thal des Nonni und überschreitet diesen Fluss 15 Werst südlich der Stadt Tsitsikar. Dann durchschneidet ihre Magistrale 30 Werst von der Stadt Chulin-Tschen den Fluss Sungari bei dem kleinen Dorfe Charbin, wo der Sitz der Central-Verwaltung des Baues der ostchinesischen Bahn ist, und dirigirt sich auf die Stadt Ache-Che. — Auf 340 Werst südöstlich von dem Sungari tritt sie, indem sie den Fluss Mudan-Zsan überschreitet, in eine Gebirgsgegend, welche sie bis unmittelbar an die Grenze des Ussuri-Gebietes durchbricht. Die Länge der Magistrale wird 1440 Werst betragen. Nach den Statuten war die Aktiengesellschaft verpflichtet, den Bau nicht später als am 28. August 1897 zu beginnen und ihn innerhalb sechs Jahre fertig zu stellen. Soweit man übersehen kann, wird es bei dem fieberhaften Bau dieser Zeit nicht bedürfen, trotzdem dass grosse, bereits fertige Strecken während der letzten Ereignisse in China zerstört sind. Die Bahn wurde ganz nach dem Muster der russischen Bahnen gebaut; besonders wichtig ist, dass sie die russische Spurweite hat.

Am 7. März 1898 wurde in Peking von den Bevollmächtigten Russlands und Chinas ein Vertrag unterzeichnet, auf Grund dessen die Häfen Port-Arthur und Talien-wan mit einem entsprechenden Territorium der Halbinsel Liau-Tung und einer entsprechenden Wasserstrasse auf die Dauer von 25 Jahren, welche Frist aber nach gegenseitigem Uebereinkommen verlängert werden kann, pachtweise an Russland abgetreten wurde. Die Verbindung dieser Häfen mit der ostchinesischen Bahn und somit mit der grossen sibirischen Bahn wurde Russland frei gestellt.

Die 960 Werst lange süd-mandschurische Bahn ist nunmehr auch im Bau. Sie zweigt sich von der Hauptlinie bei Charbin ab, führt über die Städte Kuan-tachen-sy, Tschan-tu-ju, Mukden, Iukou nach Port-Arthur, und wird durch eine 16 Werst lange Zweigbahn mit Talien-wan, der jetzigen russischen Stadt »Dalnyi« verbunden. Auch diese Bahn ist

während der Wirren in China vielfach zerstört. Es fehlen Nachrichten, wann die ganze Bahn dem Verkehr übergeben werden soll.

Bei dem Bau der Magistrale der grossen sibirischen Eisenbahn, die durch russische Arbeiter und mit russischem Material ausgeführt ist, wurde hauptsächlich darauf gesehen, dass ein fester Eisenbahndamm schnell hergestellt wurde. Die Stationsbauten sollten erst nach Maassgabe des thatsächlich eintretenden Verkehrs ausgeführt werden, um unnütze Ausgaben zu vermeiden, wenn die Erwartungen in dieser Beziehung sich nicht verwirklichen sollten. Um den Bau der Eisenbahn möglichst schnell zu beenden, traten bedeutende Erleichterungen und Vereinfachungen in technischer Beziehung im Vergleich zu den an die Eisenbahnen des europäischen Russlands gemachten Anforderungen ein. So wurde unter anderem die Breite des Dammes bis auf 2,35 Sashen*) vermindert, während auf den europäischen Bahnen Russlands der Damm 2,5 Sashen breit ist. Es wurden auf den graden Strecken der Linie Steigungen von 0,0074 in den Ebenen, bis zu 0,0171 in den gebirgigen Gegenden, sowie ein Radius der Kurven bis zu 250 und 150 Sashen zugelassen. Die Schüttung unter den Schwellen wurde vermindert. Die Kunstbauten und Stationsbauten wurden vereinfacht und auf der ganzen Eisenbahn sehr leichte Schienen von einem Gewicht von 18 r. Pfund**) auf den laufenden r. Fuss***) gelegt. Wenn auch die grossen Ströme, die die Bahn zu überschreiten hat, wie der Tobol, der Ischim, der Irtysh, der Ob, der Tom, die Kija, der Tshulym, der Jenissei, der Kan, die Birjussa, die Oka, der Kitoi, die Selenga, die Uda, die Urulga, die Towga, die Kija, die Nevtsha, die Kujenga, der Manatau, mit eisernen Brücken überbrückt sind, so führen doch über die ausserordentlich vielen, garnicht unbedeutenden Flüsse nur hölzerne Brücken. Die Entfernungen der Stationen von einander sind so bemessen, dass in 24 Stunden 3 Hin- und 3 Zurückzüge abgelassen werden können. Jeder Zug soll aus 60 Achsen bestehen. Alle Züge befördern gleichzeitig Personen und Güter. Das rollende Material besteht aus 276 achträdri gen, 332 sechsrädri gen und 10 zwölfädri gen Lokomotiven, etwa 6000 geschlossenen Güterwagen, 2300 verschiedenen Plattformen, über 600 Specialwagen.

Während für den Bau der mittelasiatischen Bahnen, mit einer Länge von 2484 km. 18 Jahre, allerdings mit vielfachen Unterbrechungen, erforderlich waren, ist die grosse sibirische Eisenbahn mit ihren Zweigen nach der chinesischen Grenze, und der Bahn Jekaterinburg-Tscheljabinsk mit einer Länge von 6157 km innerhalb sechs Jahren†) fertig gestellt. Es ist dies eine ganz ausserordentliche Arbeitsleistung, die ihresgleichen sucht, wenn man bedenkt, welche Schwierigkeiten besonders auf der Transbaikal-Bahn, die den Jablonowyi-Rücken in einer absoluten Höhe von 1039 m zu übersteigen hatte, zu überwinden waren.

Nach dieser Uebersicht über die russisch-asiatischen Bahnen wenden wir uns nun zu ihrer militärischen Bedeutung, zu der Machtstellung Russlands in Asien, die ihm durch diese Bahnen gewährleistet wird.

Wie oben gezeigt, hat die transkaspische Eisenbahn von Hause aus

*) 1 Sashe = 2,134m.

**) 1 Pfund = 0,409 kg.

***) 1 Fuss = 0,305 m.

†) Zeitungsnachrichten besagen, dass der Bau der Zweige nach der chinesischen Grenze bereits fertig ist, wenn auch noch nicht der regelmässige Verkehr eröffnet ist.



DIESE SEITE IST FÜR KOSTENLOSE MITGLIEDER GESPERRT
Beantragen Sie jetzt die volle Mitgliedschaft, um diese Seite zu betreten

Smart Werden

Mehr als 2.000 Jahre
Menschheitswissen
in 797,885 Bänden

Sofortiger Zugang
\$8.99/monat

Fortfahren

*Es gelten Richtlinien zur fairen Nutzung.

ausreichen, soviel sie auch in letzter Zeit verstärkt sind und organisatorische Aenderungen erfahren haben. Die mittelasiatische Eisenbahn wird aber die Mittel bieten, Verstärkungen aus dem Kaukasus und überhaupt aus dem europäischen Russland heranzuziehen. Nach Baku am Kaspischen Meere führen die Bahnen Batum bzw. Poti am Schwarzen Meere—Tiflis, und Rostow am Asowschen Meere, an das europäische Bahnnetz anschliessend — Petrowsk. Von Baku aus vermitteln die auf dem Kaspischen Meere vorhandenen Schiffe den Transport von Truppen nach Krassnowodsk, von wo aus die Truppen auf der mittelasiatischen Bahn weiter befördert werden können.

Dass ein solcher Truppentransport von dem Kaukasus nach Mittelasien möglich ist, hat schon die Expedition gegen die Teke bewiesen. Aber auch in neuester Zeit ist ein Versuch gemacht, die militärische Leistungsfähigkeit der Eisenbahn zu prüfen. Im Dezember 1899 wurde die in Tiflis garnisonirende 1. Kaukasische Schützen-Brigade über Baku, das Kaspische Meer und dann auf der Eisenbahn nach Mittelasien transportirt, und zwar das 1. Bataillon nach Kuschk, das 2. bis 4. nach Ak-Tepe. Der beschleunigte Transport dieser Truppen von Tiflis nach der afghanischen Grenze hat den Beweis erbracht, dass die Avantgarde eines Armeekorps in acht Tagen dorthin geschafft werden kann, und dass ein Armeekorps für den Transport dorthin etwa einen Monat gebrauchen würde. England würde es nicht ermöglichen können, mit genügenden Truppen in dieser Zeit an der russisch-afghanischen Grenze zu erscheinen. Ist aber Russland einmal in Afghanistan eingerückt, so wird der Emir von Afghanistan aller Wahrscheinlichkeit nach sich Russland anschliessen, und dann dürfte es kaum zweifelhaft sein, dass England nicht im Stande sein wird, erfolgreich Russland entgegenzutreten.

Vielfach war die Ansicht verbreitet, dass die kaukasische Schützen-Brigade dauernd an der afghanischen Grenze stehen bleiben würde; man bezweifelte, dass dieser Transport nur eine Erprobung der Marschfertigkeit der Truppe und der Leistungsfähigkeit der Bahn sein würde. Diese Ansicht hat sich aber nicht bewahrheitet; die Brigade ist auf demselben Wege im Juli vorigen Jahres in ihre Garnison zurückgekehrt. Jedenfalls hat es sich gezeigt, dass die Bahn für den Transport von Truppen geeignet ist.

Ist erst die Bahn Orenburg—Taschkent dem Verkehr übergeben, so eröffnet sich ein zweiter Transportweg für Truppen aus dem Innern Russlands nach Mittel-China, mit dem dann auch zu rechnen sein wird.

Ist die Bahn Merw—Kuschk gegen Afghanistan bzw. England gerichtet, so die Bahn Merw—Andischan bzw. Margelan gegen das chinesische Turkestan, so dass Russland auch hier seine militärische Macht entfalten kann, wenn durch Aufstände in China seine Grenzgebiete in Mitleidenschaft gezogen sein sollten, oder die Lösung der Kuldscha-Frage

-
- 4. Kuban-Kasaken-Batterie,
 - Transkaspisches Sappeur-Bataillon,
 - 1. und 2. Transkaspisches Eisenbahn-Bataillon,
 - Festungsartillerie-Bataillon (Kuschk).

Truppen ausser Korpsverband:

- 8. Turkestanische Schützen-Brigade zu 5 Bataillonen,
- Westsibirische Kasaken-Brigade (3 sibirische Kasaken-Regimenter),
- Westsibirische Artillerie-Division (2 Batterien),
- Westsibirische Sappeur-Kompagnie.

einen Zusammenstoss zwischen China und Russland zur Folge haben sollte.

Auch bei den Wirren in China hat die mittelasiatische Bahn bei der Mobilmachung der im Semirjetschensischen Gebiete stehenden Truppen gute Dienste gethan und bei der nothwendigen Verschiebung von einzelnen Truppentheilen mitgewirkt.

Die mittelasiatische Bahn hat ferner auf die Beziehungen Russlands zu Persien einen wichtigen Einfluss. Auch in Persien stehen sich die Interessen Russlands und Englands gegenüber. Russland will sich den Zugang zu einem offenen Meere schaffen und plant den Bau einer Eisenbahn von Rescht, unfern der Südwestküste des Kaspischen Meeres gelegen, über Teheran nach Bender—Abbas, einem verkehrsreichen Hafen an der persischen Küste. Wenn auch die Untersuchungen russischer Ingenieure für diese Linie abgeschlossen sein sollen, so steht doch der Bau noch aus. Dass aber Russland schon jetzt daran arbeitet, auch Persien in seine Machtsphäre zu bringen, ist offenkundig. Die mittelasiatische Bahn muss dazu die Mittel bieten, bis jene Bahn zur Ausführung gekommen ist. Und auch wenn solche fertig ist, wird die mittelasiatische Bahn, die unweit der persischen Grenze sich hinzieht, von hoher militärischer Bedeutung sein.

Dass die Bahn jetzt das Gebiet Buchara durchschneidet, hat den Emir vollständig zum Vasallen Russlands gemacht.

Nach Zeitungsnachrichten soll er bei Verwickelungen sogar Heerfolge leisten.

Abgesehen von der Bedeutung der mittelasiatischen Bahn in Bezug auf kriegerische Verwickelungen, hat sie schliesslich auf die Organisation der russisch-mittelasiatischen Gebiete Einfluss gehabt. Das transkaspische Gebiet war ursprünglich dem kaukasischen Militärbezirk angegliedert; später wurde es unmittelbar dem Kriegsministerium unterstellt. Da aber jetzt die Verbindung des Gebiets mit Turkestan durch die Eisenbahn vollständig hergestellt ist, so bot die Vereinigung Transkaspiums mit Turkestan in administrativer und militärischer Beziehung keine Schwierigkeiten mehr, zumal die Nothwendigkeit einer einheitlichen Macht in Mittelasien und der Einheitlichkeit der Massnahmen zur Sicherung der russisch-mittelasiatischen Grenze sich immer mehr herausstellte. Abgesehen vom Kriege, wo eine solche einheitliche Verwendung der Truppen von hoher Bedeutung ist, ist aber noch die einheitliche Verwaltung im Frieden sehr zweckmässig, indem sie die Beziehungen der Zentralregierung zu den Lokalbehörden vereinfacht. Die Vereinigung Transkaspiums mit Turkestan ist bereits durch den Befehl vom 24. Juni 1899 erfolgt. So ist jetzt der turkestanische Bezirk ein Militärrayon mit drei Fronten: nach dem westlichen China, Afghanistan und Persien. Eine weitere Folge war, die Zusammenlegung der dort stehenden Truppen in zwei Armeekorps, welche am 30. Juni 1899 befohlen wurde.

Aus dem Vorstehenden dürfte nun wohl zur Genüge hervorgehen, welche hohe militärische Bedeutung die mittelasiatische Bahn für die Machtstellung Russlands in jenen Gebieten hat.

Wenden wir uns nun zu der grossen sibirischen Eisenbahn, so hat auch diese besonders in Verbindung mit der ostchinesischen Bahn mit dem Zweige nach Süden, die ja — wie gezeigt — thatsächlich auch eine russische Bahn ist, eine hohe Bedeutung für die Machtstellung in Ostasien. Je mehr sich die Entfernung des europäischen Russlands von dem

fernen Osten der Zeit nach verkürzt, um so mehr wird die Macht Russlands dort gesichert sein.

Russland ist im fernen Osten, wie in Mittelasien, Schritt für Schritt, ohne zu hasten, vorgegangen, immer das eine Ziel vor Augen, eine gebietende Machtstellung sich dort zu erringen. Nachdem es Sibirien durch die grosse sibirische Bahn zu einem integrierenden Theil seines europäischen Reichs gemacht hatte, suchte es durch die chinesische Ostbahn seine Machtsphäre in China, in der Mandschurei, auszudehnen. Die auf Grund des Vertrages zwischen Russland und China am 27. März 1898 erfolgte Besitzergreifung von Port-Arthur und Talienwan auf der Südspitze der Halbinsel Lian-Tung brachte die ganze Mandschurei, wenn auch nominell chinesisches Gebiet bleibend, in den Machtbereich Russlands. Die Bahn Charbin—Port-Arthur bzw. Talienwan wurde zu bauen begonnen. Die Hauptstützpunkte Russlands im fernen Osten, Wladiwostok, Port-Arthur, Talienwan, sind durch Eisenbahnen mit dem Innern des russischen Reichs verbunden.

Wenn auch russischerseits darauf hingewiesen ist, dass die Amur-Bahn von Strietensk nach Chabarowsk wegen technischer Schwierigkeiten nicht gebaut würde, und dazu noch eine Verkürzung von 123 km bei dem Bau der chinesischen Ostbahn erlangt werde, so unterliegt es doch keinem Zweifel, dass diese Gründe nicht gewichtig genug sind. Es sind vielmehr strategische Rücksichten, die bei dem Bau dieser wie der anderen Bahnen ein gewichtiges Wort mitgesprochen haben. Bei den früheren Kommunikationsverhältnissen war die Verbindung des europäischen Russlands mit seinem Ostgebiete nur eine lose; der Verkehr fand ausschliesslich auf dem grossen sibirischen Trakte statt, da die hauptsächlichsten schiffbaren Flüsse von Süden nach Norden fliessen, und somit nicht als Weg nach Ostasien benutzt werden können; nur der Amur verbindet Transbaikalien mit den Gestaden des Stillen Oceans. Truppen aus dem Innern nach den asiatischen Gebieten zu schaffen, erforderte Monate, so dass auf ihr rechtzeitiges Eintreffen bei »plötzlich« eintretenden kriegerischen Verwickelungen nicht zu rechnen war. Allerdings hat Russland seit 1895 bis auf die neueste Zeit unablässig daran gearbeitet, seine Truppen in Sibirien, besonders im Amur- und Küstengebiet,*) zu verstärken,

*) Im Oktober 1900 standen:

Im Militärbezirk Sibirien, der die Gouvernements Tobolsk, Tomsk, Jenisseisk und die Gebiete Akmolinsk, Semipalatinsk und Jakutsk umfassen:

1. Westsibirisches Schützen-Bataillon.
2. Sibirisches Kasaken-Regiment.
- Lokal-Brigade Omsk } umfassen 21 Kreis-Truppenchefs-Verwaltungen.
- Lokal-Brigade Irkutsk }
- 7 Reserve-Bataillone, im Kriege 7 Reserve-Infanterie-Regimenter à 6 Batterien.
- Sibirische Reserve-Artillerie-Division (2 Batterien).
- 2 Kasaken-Sotnien.

Im Militärbezirk Amur (die Gebiete Amur, Transbaikal, Küstengebiet, Kwantung und die Insel Sachalin):

1. Sibirisches Armeekorps: 1. 2. 4. Ostsibirische Schützen-Brigade à 4 Regimenter zu 2 Bataillonen.
- Ussuri-Reiterbrigade (Primoskisches Dragoner-Regiment, 1 Transbaikal-Kasaken-Regiment, Ussuri-Kasaken-Sotnien).
1. Ostsibirische Artillerie-Brigade (8 Batterien).
- Ostsibirische Mörser-fliegender Artilleriepark.
1. Transbaikalische Kasaken-Batterie.



DIESE SEITE IST FÜR KOSTENLOSE MITGLIEDER GESPERRT

Beantragen Sie jetzt die volle Mitgliedschaft, um diese Seite zu betreten

FORGOTTEN BOOKS

VOLLMITGLIEDSCHAFT

797,885 Bücher!

Soviel Sie lesen

können, für nur

\$8.99/monat

Fortfahren

Es gelten Richtlinien zur fairen Nutzung.



— Am 22. Juli erging der Mobilmachungsbefehl für die Truppen des Sibirischen und Amur-Militärbezirks: über 100 000 Reservisten wurden einberufen. Auf Grund des Befehls vom 24. Juli wurden aus allen Truppen, die sich im fernen Osten bereits befanden, und aus den dorthin entsandten europäischen Truppen vier Armeekorps formirt.

Die aus dem europäischen Russland zur Verstärkung herangezogenen Truppen wurden aber nicht alle auf der sibirischen Bahn nach dem Kriegsschauplatz transportirt. Sie benutzten vielmehr den Seeweg von Odessa, wo sie auf den Schiffen der freiwilligen Flotte verladen wurden. Dass der Seetransport trotz der längeren Fahrzeit zur Anwendung kam, findet seinen Grund in der noch geringen Leistungsfähigkeit der sibirischen Bahn. Oben sind bereits die Bauverhältnisse der Bahn auseinandergesetzt. Der Bau ist noch keineswegs ein fester, die Schienen sind nicht stark genug; die Brücken sind zum grössten Theil hölzerne. Alle diese Verhältnisse führen dazu, dass schwere Militärzüge auf der Bahn in ihrem jetzigen Zustande nicht sicher verkehren können. Auch das rollende Material war nicht ausreichend: allein 117 Lokomotiven mussten von den westeuropäischen Bahnen herangezogen und auf der sibirischen Bahn in Dienst gestellt werden. Auch die Ueberfahrt über den Baikalsee ist eine schwierige.

Trotz dieser Mängel hat aber die sibirische Bahn doch nicht unwesentliche Dienste während der Wirren in China geleistet. Sie hat die Mobilmachung durch den Transport der Reservisten beschleunigt, die Heranziehung der Truppen aus dem sibirischen Militärbezirk bewirkt. Von Beginn der kriegerischen Ereignisse im fernen Osten bis zum 14. Oktober sind innerhalb dreier Monate auf der sibirischen Bahn über den Baikal nach Transbaikalien 54 410 Mann und 11 107 Pferde transportirt. Nach Irkutsk gelangten auf der Eisenbahn 1253 Pud Militärgüter. Ausserdem wurden von Strietensk auf der Schilka und dem Amur in weniger als drei Monaten 45 209 Mann, 9149 Pferde und 242 283 Pud (1 Pud = 16,380 kg) Militärgüter weiterbefördert. Da es aber an den nöthigen Transportmitteln auf der Schilka und dem Amur fehlte, mussten erst von den Leuten selbst Barken und Flösse hergestellt werden.

Auf dem Seewege gelangten aus dem Innern des Reichs 10 107 Mann nach Wladiwostok und 9709 Mann nach Port-Arthur, und 439 000 Pud Militärgüter nach Wladiwostok, sowie 580 000 Pud nach Port-Arthur.

Um die Mängel der sibirischen Bahn abzustellen, sind aber jetzt schon 8 500 000 Rubel angewiesen, so dass sie in der Zukunft allen Anforderungen entsprechen wird. Wie oben angegeben, ist die Baikal-Umgebungsbahn bereits jetzt im Bau begriffen, und dadurch wird die schwierige Ueberfahrt über den Baikal-See auf den Dampffähren beseitigt werden. Wie unsicher diese Ueberfahrt ist, zeigt eine Zeitungsnachricht, wonach unlängst die Dampffähren Baikal und Angara Havarie erlitten haben, und der Verkehr auf zwei Monate eingestellt ist.

Dass nach Abstellung der Mängel die sibirische Bahn mehr an militärischer Bedeutung gewinnen wird, liegt auf der Hand. Sie wird immer eine sichere Verbindung zwischen dem Innern des Reichs und dem fernen Osten bilden, während der Seeweg von Odessa nur zu leicht durch eine Verlegung der Dardanellen-Strasse durch feindliche (englische) Schiffe unbenutzbar gemacht werden kann.

Ist nun erst die ostsibirische Bahn, die Wladiwostok unmittelbar mit der sibirischen Bahn verbindet, dem Verkehr übergeben, und ist die Bahn von Charbin nach Port Arthur bzw. Talienwan, diesen Stützpunkten im

äussersten Süden der Mandschurei, fertig gestellt, so ist die Sicherheit der Macht Russlands in diesen Gebieten gewährleistet.

Von hoher Wichtigkeit in dieser Beziehung ist aber noch die von der südmandschurischen Eisenbahn sich abzweigende Bahn, welche von Mukden (Station der südmandschurischen Bahn) über Hsin-min-tin, Kin-tschou, Schan-hai-kwan, Tongku, Tientsin nach Peking führt und von Kin-tschou einen Zweig nach Niutschwang absendet, wo dieser Zweig in die Bahn nach Port Arthur einmündet. Die Strecke Mukden—Kin-tschou ist geplant, Schan-hai-kwan—Peking ist fertiggestellt, während die übrigen Strecken im Bau begriffen sind.

Die Strecke Tongku—Schan-hai-kwan ist in jüngster Zeit ein Streitobjekt zwischen England und Russland gewesen, die ja auch in Ostasien wie in Mittelasien divergirende Interessen haben. Der Streit über diese Bahn wie ihre Fortsetzung nach Niutschwang entstand schon im Jahre 1898, als ein Vertrag der Schanghai—Hongkong-Bank und dem chinesischen Generaladministrator der Eisenbahnen Nord-Chinas unter der Autorität der chinesischen Regierung zum Bau dieser Bahn abgeschlossen wurde. Schon damals weigerte sich Russland, die Festsetzungen dieses Vertrages anzuerkennen. Nach langwierigen Verhandlungen kam schliesslich folgendes Abkommen am 18. April 1899 zu Stande: Russland verpflichtet sich, für seine Rechnung und zu Gunsten russischer oder anderer Unterthanen keinerlei Eisenbahnkonzessionen in dem Bassin des Jang-tse-kiang zu fordern, und unmittelbar oder mittelbar in dieser Region den Forderungen von Eisenbahnkonzessionen, die durch die britische Regierung unterstützt werden, nicht hinderlich zu sein. Grossbritannien seinerseits verpflichtet sich, für seine Rechnung und zu Gunsten englischer oder anderer Unterthanen keinerlei Eisenbahnkonzessionen im Norden der grossen Mauer Chinas zu fordern und unmittelbar oder mittelbar in dieser Region den Forderungen von Eisenbahnkonzessionen, welche von der russischen Regierung unterstützt werden, nicht hinderlich zu sein.

Diesem Vertrage wurde seitens der russischen Regierung eine Zusatznote angefügt, welche lautet: »Um die heute ausgewechselten Noten betreffs der Eisenbahnen in China zu ergänzen, ist die Uebereinkunft getroffen worden, in dieser jetzigen angefügten Note eine Zusatz-Uebereinkunft betreffs der Linie Schan-hai-kwan—Niutschwang niederzulegen, für deren Bau schon eine Anleihe durch die chinesische Regierung mit der Schanghai-Hongkong-Bank abgeschlossen ist, die im Namen der britischen und chinesischen Korporation thätig ist. Das Hauptabkommen, das durch die vorerwähnten Noten geschlossen ist, wird die durch den Abschluss der erwähnten Anleihe erlangten Rechte nicht schädigen, und es wird der chinesischen Regierung gestattet, ebenso einen englischen Ingenieur wie einen verantwortlichen Europäer zu ernennen, um den Bau der in Rede stehenden Eisenbahn und die Verausgabung der darauf verwendeten Summen zu überwachen. Es bleibt aber zu erwarten, dass diese Thatsache nicht ein Recht des Eigenthums und der fremden Kontrolle feststellt, und dass die in Rede stehende Linie chinesisch und der Kontrolle der chinesischen Regierung unterstellt bleiben muss und nicht an eine nichtchinesische Gesellschaft verpfändet oder veräussert werden kann. In Betreff der Abzweigung nach Hsin-min-tin ist die Uebereinkunft getroffen, dass sie durch China selbst gebaut wird, das europäische, nicht nothwendig englische, Ingenieure anstellen kann, um zeitweise darauf zu sehen, festzustellen und die Sicherheit zu geben, dass die Arbeiten gehörig ausgeführt werden. Die jetzige spezielle Uebereinkunft kann natürlich in keiner Weise das

Recht der russischen Regierung einschränken, Forderungen russischer Unterthanen oder Gründungen betreffs Konzessionen von Eisenbahnen zu unterstützen, die von der Hauptlinie der mandschurischen Bahn ausgehen, nach Südwesten führen und die Region durchschneiden würden, in der die chinesische Linie gebaut wird, die sich nach Hsiu-min-tin und Niutschwang erstreckt.«

So ist allerdings ein Abkommen zwischen England und Russland zu Stande gekommen; aber schon der letzte Satz des Zusatzvertrages ist so gefasst, dass Russland freie Hand behält, weitere Bahnen von der mandschurischen Hauptbahn nach Südwesten zu bauen. Und thatsächlich hat die russische Regierung Anfang 1899 Schritte gethan, um dieses Abkommen zu seinem Nutzen auszubeuten. Die jüngsten Ereignisse in China mögen die Ausführung der Pläne Russlands aufgehalten haben, aber aufgehoben wird sie nicht sein. Wenn der Frieden zwischen China und den Mächten zu Stande gekommen sein wird, die Truppen der europäischen Staaten zurückgezogen sein werden, bleibt Russland immer der Grenz Nachbar Chinas, umfasst es im Westen, Norden und Osten, und seine Politik wird es verstehen, die chinesische Regierung seinen Forderungen willfährig zu machen.

Wie sich nun auch die weiteren Verhältnisse in Ostasien und Mittelasien gestalten werden, Russland wird seine Hegemonie aufrecht erhalten. Die Eisenbahnen, welche Ostasien, Sibirien und die Mandschurei durchziehen und dazu beigetragen haben, dass Russland auch die Mandschurei in seinen Machtbereich einbezogen hat, verbinden die so wichtigen Stützpunkte Wladiwostok, Port-Arthur, Taliénwan mit dem Innern des Reichs, so dass solche jeder Zeit auf vollständig gesicherten, nicht zu unterbrechendem Wege durch Truppen verstärkt werden können. In Mittelasien ist das turkestanische Gebiet mit einem Eisenbahnnetz bedeckt, das, an das europäische Schienennetz anschliessend, sich bis zur äussersten Grenze von Afghanistan erstreckt und den Aufmarsch von Truppen hier sichert. Die geplante Bahn von Taschkent über Wjernyi, Semipalatinsk, Barnaul nach Kriwoschtschekowo wird nach ihrer Fertigstellung Truppenverschiebungen nach der einen oder anderen Seite möglich machen. Somit dürfte der Beweis erbracht sein, dass die russisch-asiatischen Eisenbahnen eine ausserordentliche militärische, strategische und politische Bedeutung haben und wesentlich dazu beitragen, dass die Macht Russlands in Ost- und Mittelasien nicht mehr ins Wanken gebracht werden kann, und dass Russland in der Lage ist, durch eine militärische Machtentfaltung ein bestimmendes Gewicht in die Wagschale der dortigen Verhältnisse zu werfen.

Noch einmal der Witterungseinfluss auf die Flugbahn der Gewehrgeschosse.

Im Jahrgang 1900 dieser Zeitschrift versuchte ich den Einfluss der Witterungsverhältnisse auf die Geschossbahnen für Gewehre und Geschütze an der Hand der von dem italienischen Ballistiker Siacci aufgestellten Formeln festzustellen.

Ich kam zu dem Schluss, dass bei den Gewehren selbst bedeutende Temperaturunterschiede die Schussweite nicht in dem Maasse änderten,

Der Vertheidiger kann innerhalb der Festung die einzelnen Werke und Kommandostellen optisch und elektrisch mit einander verbinden. Auf diese Weise stehen anfänglich zwei Wege für die Befehlsübermittlung zur Verfügung. Ist aber die Leitung durch die Beschiessung zerstört, so ist mittelst Signale noch immer eine Verständigung möglich. Auch wird sich der Austausch eines unbrauchbar gewordenen Signalapparates leichter ausführen lassen als die Wiederherstellung einer Drahtleitung, wenn das Gelände unter Feuer gehalten wird. Dann bildet die optische Telegraphie neben den Brieftauben der eingeschlossenen Festung ein Verbindungsmittel über die Belagerer hinweg mit der nächsten Festung oder dem Innern des Landes. Die Einschliessungsarmee wird hiervon zwar bald Kenntniss erhalten, in vielen Fällen aber nicht in der Lage sein, es zu verhindern. Wendet der Vertheidiger überdies Geheimschrift an, so kann der Belagerer nicht einmal Nutzen aus der Beobachtung ziehen. Vielleicht erweist sich unter Umständen auch ein Signalisiren vom Fesselballon aus als vortheilhaft, da die Meldungen gleichzeitig von vielen Stationen gelesen werden können, allerdings auch vom Gegner, falls der Wortlaut in gewöhnlicher Sprache gegeben wird.

Auch der Angreifer wird die optische Telegraphie zu Hilfe nehmen. Die Geländebeschaffenheit kann auf einzelnen Fronten eine andere Verbindung ausschliessen. Ausserdem aber ist das vor die Festung geschaffte Leitungsmaterial beschränkt und vielleicht verbraucht, ehe alle wünschenswerthen Verbindungen zwischen Befehlsstellen, Beobachtungswarten, Depots, Parks u. s. w. hergestellt sind, so dass Signalapparate als willkommene Ergänzung aufgestellt werden.

Für die optische Telegraphie bietet sich demnach noch reichliche Gelegenheit, wirksame Dienste zu leisten und damit ihre Daseinsberechtigung zu bekunden. Daher verlohnt es sich wohl der Mühe, eifrigst an der Vervollkommnung des Signalwesens zu arbeiten, um demselben bei einfachster Form noch weitgehendere Verwendung zu ermöglichen.

Zur Thätigkeit der russischen Ingenieure im Etappendienst während des Feldzuges in der Mandschurei 1900.

Wer die Operationen der Russen in der Mandschurei einer eingehenden Betrachtung unterzieht, kann sich dem Eindruck nicht entziehen, dass trotz der mit Lob über die eigene Tapferkeit nicht kargenden Gefechtsberichte und Tagesbefehle der Schwerpunkt der kriegerischen Thätigkeit doch in der Ueberwindung der Hemmnisse lag, welche die Natur des Kriegsschauplatzes bot.

Die Verbindungen des Landes gestatten nur ausnahmsweise einen Verkehr mit Truppenfahrzeugen, und auch diesen nur für leichte Fahrzeuge in der Art der chinesischen Karren. Einen grossen Theil des Jahres macht der Zustand der Strassen überhaupt einen Verkehr unmöglich. Die Herstellung und Besserung der für den Vormarsch gegen die im Besitze der Chinesen befindliche Bahnlinie in Betracht kommenden Strassen sowie die Sicherung des Etappenwesens spielten daher im Jahre



DIESE SEITE IST FÜR KOSTENLOSE MITGLIEDER GESPERRT

Beantragen Sie jetzt die volle Mitgliedschaft, um diese Seite zu betreten

FORGOTTEN BOOKS

VOLLMITGLIEDSCHAFT

797,885 Bücher!

Soviel Sie lesen

können, für nur

\$8.99/monat

Fortfahren

Es gelten Richtlinien zur fairen Nutzung.



tigen zu können. Generalmajor Mazijewskij, der Militärgouverneur von Transbaikalien, übertrug dem Ingenieur Feldt zunächst die Herstellung eines Weges auf der etwa 120 km langen Strecke von Stretjensk bis Ustj-Kara, wo sich im Strome besonders viele Untiefen finden, die mit ihren Stromschnellen die auf dem Strome transportirten Truppen zwingen, die Fahrzeuge zu verlassen und auf dem Fussmarsche diese wieder zu erreichen.

Am 10. August war mit dem Aufgebot der ganzen verfügbaren Kasakenbevölkerung des Transbaikalheeres und aus Stretjensk ermietheter Arbeiter diese Aufgabe gelöst, und nun begann man die Arbeiten an der Verlängerung dieses Weges in der Richtung auf Blagowjeschtschensk. Für diese wurden nicht weniger als 2500 Arbeiter, viele Führen und eine grosse Menge Arbeits- und Baumaterial, auch viel Dynamit zur Ausführung der erforderlichen Sprengungsarbeiten bereitgestellt. Man kann sich eine Vorstellung von der Schwierigkeit dieser Wegebauten machen, wenn man erfährt, dass auf der Strecke Moschigda—Pokrowka, einer Entfernung von über 200 km, sich keine menschliche Ansiedelung vorfand, die ganze Gegend vielmehr einer Einöde glich. Die Verhältnisse wurden dadurch noch erschwert, dass die vorhandenen Dampfschiffe ausschliesslich für die Truppen- und Kriegsmaterialien-Transporte dienten. Am Anfang des Oktober waren die Arbeiten soweit gediehen, dass Infanterieabtheilungen und unberittene Kommandos der anderen Waffen die Strasse bis Pokrowka benutzen konnten. Man hatte nur noch die Durchbohrungen der nicht zu umgehenden Felsen soweit zu verbreitern, dass sie auch von Fahrzeugen durchfahren werden konnten. In diesen zwei Monaten angestrenzter Arbeit waren gegen 300 km Fahrstrasse erbaut, gegen 3000 Kubikfaschen Felsen gesprengt (1 Kubikfasche = 9,714 cbm), etwa 40 000 Kubikfaschen Erde bewegt, 250 hölzerne Brücken erbaut, von denen acht über Flüsse von einer Breite von 25 bis 50 Faschen (1 Fasche = 2,134 m). Im Ganzen waren hierdurch 420 000 Rubel an baaren Unkosten erwachsen.

Die grössten Hindernisse hatte man auf der Strecke zwischen Garbizaja und Pokrowka zu überwinden, wo sich unmittelbar am Strome steile und hohe Felsen erheben, die von tief eingeschnittenen Schluchten durchschnitten wurden. Diese ganze wilde Scenerie, in der jede menschliche Wohnung fehlte, wo sich keine Stellen finden, welche überhaupt Raum für einen Weideplatz bieten, war auch Veranlassung, dass man dieser Gegend den Namen der »Sieben Sünden« (Ssem Grjechow) nach den einzigen Baulichkeiten, den sieben Poststationen, gegeben hatte.

Für den Transport der Truppen kam also wesentlich der Wasserweg in Betracht. Man rechnet für die Fahrt auf Dampfschiffen, wobei ernstliche Hemmungen, der Aufenthalt der Dampfschiffe auf den Stationen, ihr Be- und Entladen u. s. w. nicht einbegriffen sind, über 14 Tage bis Wladiwostok, eine Entfernung, die etwa 2800 Kilometer beträgt. Stromaufwärts verdoppelt sich die Fahrzeit. Hätten die Truppen aber den Marsch auf dem schwierigen Saumwege zurücklegen müssen, so konnte man selbst bei guten Marschleistungen in einer Woche nur 100 bis 120 km zurücklegen, wobei die Pferde und Teams selbstverständlich hätten zurückgelassen werden müssen. Die Entfernung von Stretjensk bis Blagowjeschtschensk beträgt aber mindestens 1160 Kilometer auf dem oben erwähnten Saumwege, die Marschzeit also zehn Wochen, wozu bis Chabarowsk, 900 weitere Werst, acht bis neun Wochen, bis Wladiwostok etwa sechs bis sieben Wochen gekommen wären, falls die Eisenbahn von

Chabarowsk aus vom Feinde zerstört, bezw. in dessen Händen gewesen wäre. Zur Zeit der Mobilmachung war der Wasserstand in der Schilka und deren Quellflüssen sehr niedrig. Grössere Dampfer konnten zu jener Zeit Stretjensk nicht erreichen, und da erst in der ersten Hälfte des August das Wasser stieg, so musste man die Truppen und Armeegüter auf Flößen und flachgehenden Booten, den sogenannten Schalanden bis Pokrowka schaffen. An die Etappenbehörden trat daher die Nothwendigkeit heran, Flösse und Schalanden zu erbauen, da die vorhandenen nicht entfernt ausreichten. Der Oberstleutnant im Generalstabe Sacharow liess alle Holzvorräthe mit Beschlag belegen, die hierzu geeignet waren und sich in Stretjensk und oberhalb dieses Ortes in der Schilka, in der Ingoda und dem Onon vorfanden. Der Militärgouverneur von Transbaikalien liess auch auf den Stationen der Transbaikal-Bahn Holz zu Flößen und Schalanden bearbeiten und heranschaffen. Die unermüdliche Thätigkeit der russischen Etappeningenieure erreichte es, dass man in Stretjensk bis Anfang Oktober etwa 115 Flösse und 107 Schalanden fertig gestellt hatte. Ein solches Floss konnte zwischen 5 bis 6000 kg, eine Schalande bis 60 000 kg tragen. Bis Anfang Oktober hatte man 65 Flösse und 96 Schalanden mit Truppen u. s. w. von Stretjensk abgefertigt. Auf ersteren waren 10 Offiziere, 1500 Mann, 850 Pferde und 3000 Pud Kriegsmaterial aller Art, auf den Schalanden 105 Offiziere, 14 000 Mann, 4800 Pferde und 35 000 Pud (1 Pud = 16 380 kg) Armeematerial aller Art verladen worden. Neben der Beförderung auf diesen improvisirten Fahrzeugen wurden von Stretjensk 147 kleine und später grössere Dampfschiffe und 36 Barken mit im Ganzen 40 000 Mann und 5500 Pferden abgesandt.

Hiermit war aber die Thätigkeit Feldts und der ihm zugewiesenen Hilfskräfte nicht erschöpft, es galt auch Bauten für die Unterkunft der sich in Stretjensk zu Tausenden ansammelnden Mannschaften zu errichten, soweit diese nicht in Zelten unterkamen, man musste Feldbacköfen und Etappeneinrichtungen aller Art herstellen u. s. w. Gleichzeitig hatte man mit Aufbietung nicht unbedeutender personeller und materieller — freilich auf dem Requisitionswege beigetriebener — Mittel die chinesische Strasse nach Zaruchaituj zur Etappenstrasse eingerichtet.

Die Deckung der Feldartillerie im Gefecht.

Selbst der gewandteste Fechter, der sich seiner Waffe vollkommen sicher weiss, kann bei Handhabung derselben und stände er auch nur einem ungeschickten Gegner gegenüber, der Parade, der Deckung nicht entbehren; seine Gewandtheit im Fechten wird sich nicht allein durch die Art kennzeichnen, in der er die Waffe beim Angriff, beim Hieb oder Stich — zu führen versteht, sondern sie wird wesentlich auch von der Weise abhängen, in welcher er je nach den Umständen entweder das angriffsweise Vorgehen oder das abwehrende, Deckung suchende Verhalten in den Vordergrund seiner Thätigkeit stellt; sie wird wesentlich zu beurtheilen sein nach der Art, in der er aus dem einen Zustand in den anderen überzugehen weiss, in der er, trotz vollständiger Preisgabe seiner Person in rücksichtsloser Offensive doch darauf bedacht ist, sich die Vortheile der Deckung zu wahren. Und was für den Kampf mit der