

Entwicklung und Stand des türkischen Eisenbahnbaues bis Frühjahr 1942.

Von August Ritter von Kral.

(Mit 1 Karte.)

Die türkischen Laute sind im Interesse des deutschen Lesers und behufs richtiger Aussprache durch deutsche Buchstaben umschrieben. Bloß ğ (ein leises g, mehr zur Verlängerung des vorausgehenden Vokals) und z (weiches s) wurden beibehalten. S ist scharf und y (das türkische ı [i ohne Punkt]) als dumpfes, kurzes e, nahezu ö auszusprechen. — Die Namen der Türkei auf der Karte sind türkisch geschrieben.

Gleichwie im Straßenwesen hatte die neue Türkei von ihrem Vorgänger, dem ottomanischen Kaiserreich, auch auf dem Gebiete der Eisenbahnen ganz unzulängliche Zustände übernommen. Die Absicht einer durchgreifenden Erneuerung auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens, besonders auf dem der Wirtschaft, die im Welt- und Unabhängigkeitskrieg infolge des Mangels geeigneter Kommunikationen gemachten traurigen Erfahrungen und der Wille zur raschen Erhöhung der Verteidigungsfähigkeit des Staates zwangen in vordringlicher Weise zu einer beschleunigten Inangriffnahme der mit einer Lösung des Verkehrsproblems zusammenhängenden Fragen. Aus technischen, finanziellen und militärischen Gründen schien es fast unausführbar, die angestrebte leichtere Verbindung der einzelnen Provinzen und Landschaften untereinander lediglich durch verstärkten Ausbau des so arg darniederliegenden Straßennetzes zu erreichen, stellten einem solchen Beginnen die riesigen Entfernungen und die großen zu überwindenden Höhenunterschiede doch von vornherein ein fast unüberwindliches Hindernis entgegen. So blieb die Schaffung von Eisenbahnen allein das beste Mittel, die erforderlichen Nord-Süd- und West-Ost-Verbindungen über das ganze Land auf weite Distanzen und in durchlaufenden Linien so rasch als möglich sicherzustellen, unbeschadet der ja gerade dadurch erleichterten Möglichkeit, die Zwischenräume allmählich durch ein System von Straßen auszufüllen, die gleichzeitig die Zubringerdienste für die Eisenbahnen zu leisten hätten.

Es handelte sich dabei auch darum, die wenigen schon bestehenden Schienenstränge neben ihrer gründlichen Erneuerung, wo es anging, bis an die Grenzen des Staates zu verlängern und die Sack- und Stichbahnen bis an die Küste oder bis zu sonstigen lebenswichtigen Punkten des Landes vorzutreiben. Die projektierten Zwischenverbindungen hatten die Aufgabe, die vorhandenen, ohne gegenseitigen Zusammenhang und keineswegs nach einheitlichem Programm gebauten Eisenbahnlinien, die — zumeist Privatbahnen — obendrein nach verschiedenen Gesichtspunkten verwaltet wurden, nach einem vornehmlich die staatlichen Erfordernisse berücksichtigenden festen Plan miteinander zu verknüpfen und dadurch ebenso den Interessen der Bevölkerung wie vor allem auch den früher vernachlässigten der Landesverteidigung zu nützen. Andererseits hatte die bloße Existenz einiger wenigen, je nach Kriegslage mehr oder weniger benützbaren Eisenbahnlinien, und zwar der von Haidarpascha nach Ankara und der anatolischen Hauptlinie bis zu den Taurusübergängen, den Beweis des unschätzbaren Wertes von Eisenbahnen im Kriege erbracht, bildeten sie doch

geradezu die Hauptverkehrsadern der türkischen Heeresleitung für ihre Truppenbewegungen und Materialtransporte.

Als wirtschafts- und verkehrspolitisches Ziel schwebte vor, die größeren Routen an die Nachbarländer anzuschließen, die zurückgebliebenen Provinzen mit den kultivierteren durch Begünstigung des wechselseitigen Verkehrs in näheren Kontakt zu bringen und dadurch auch Handel und Wandel zu beleben. Die Erleichterung des Reisens in die Hauptstadt und in die anderen wichtigeren Städte sollte wirksam zur Verbreitung von Bildung, Gesittung und Wohlstand beitragen und eine raschere Durchführung der beschlossenen kulturellen Reformen im europäischen Sinn gewährleisten.

Alle diese Überlegungen und während der Kriege gemachten persönlichen Erfahrungen bestärkten Atatürk und seine Mitarbeiter, die ja alle Soldaten waren, in der Überzeugung, daß der Bahnbau in großzügiger Weise angegangen werden müsse, und daß dabei keine Zeit zu verlieren sei. Hemmnisse, die unter der osmanischen Herrschaft weitausgreifende Unternehmungen, wie den Eisenbahnbau im großen und nach einem festen Programm, lähmten, die Schwerfälligkeit des alten Verwaltungsapparates und die politische wie finanzielle Unfreiheit der Regierungen waren durch den siegreich durchgeführten Freiheitskrieg und die Aufrichtung eines kraftvoll emporstrebenden jungen Staates beseitigt. Das Durchhalten des dreieinhalb Jahre währenden anatolischen Freiheitskrieges, ausschließlich mit den Mitteln des schon durch die vorangegangenen Kriege ausgebluteten Landes und Volkes, hatte ihnen gezeigt, bis zu welchem Grad sich die Regierung auf die Opferwilligkeit der eigenen Nation stützen konnte. Das Beispiel der bis dahin von Fremden ausgeführten Privatbahnen hatte erwiesen, daß auch die technischen Schwierigkeiten des Bahnbaues und das Problem des Anstieges von der Küste durch die Engtäler der wenigen Flüsse bis auf die Höhen des anatolischen Tafellandes nicht als unbesiegbare angesehen werden konnten. Die strategischen, politischen und kulturellen Interessen des Staates vertragen in diesem Punkt keine längere Vernachlässigung. So ging man im Jahre 1924 mit Zuversicht und Wagemut ans Werk und konnte schon nach wenigen Jahren die ersten Erfolge buchen, nach zehnjähriger Arbeitszeit bereits bedeutsame Errungenschaften.

Vor der eingehenden Darstellung der ganzen nun folgenden Entwicklung in der kemalistischen Epoche ist es aber notwendig, einen Blick in die Vergangenheit zu werfen, um in der gewissenhaften Rekapitulierung alles dessen, was der osmanischen Zeit im Eisenbahnwesen zu verdanken ist, eine verlässliche Basis für die Beurteilung der Leistungen der neuen Türkei auf diesem Gebiete aufzustellen.

Die Versuche der alten osmanischen Regierung, dem Eisenbahnbau auch in der Türkei die Tore zu öffnen, gehen auf die Zeit vor der Mitte des vorigen Jahrhunderts zurück, lassen aber erst viel später einzelne positive Erfolge erkennen, die sich, meistens nach mehrjährigen Unterbrechungen, in schleppendem Tempo wiederholten und zu folgenden Resultaten führten:

1. Die erste Eisenbahn in der Türkei war die durch eine englische Gesellschaft in Jahre 1866 fertiggestellte Linie İzmir—Aydın (130 km), die unter Sultan Abdul Hamid bis Diner weitergeführt und 1912 bis Egridir am See gleichen Namens, 341 km von Aydın entfernt, verlängert wurde. Zu ihrer sicherlich beabsichtigten Verbindung mit der von Norden nach Südosten verlaufen-

den anatolischen Hauptstrecke, etwa bei Konia, ist es zugunsten des Anschlusses von Karakuju (östlich Diner) nach Afionkarahisar (1936), der aus strategischen Gründen bevorzugt wurde, nicht gekommen. Die Anfügung der kleinen Lokalstrecken Kyzyltschullu—Budscha (2 km), Gaziemir—Seidiköi (2 km), der Flügelbahnen Torbali—Ödemisch (62 km), Tschatal—Tire (10 km), Ortaklar—Söke (22 km), Gondschali—Denizli (9 km), Sütlatsch—Tschivril (31 km) gestattete sehr zweckmäßig eine bessere Ausnützung der reichen Produktionsgebiete an ihrem Verlauf. Die Hauptstrecke der Bahn steigt nach einer kürzeren Benützung des Tales des Kütschük Menderes bei Seltshuk (früher Ajasoluk), nahe den Ruinen des antiken Ephesus, im Tale des Büyük Menderes (Mäander) bis Diner (869 m) allmählich an und findet ihren höchsten Punkt erst an ihrem Endziel Eğridir in der Höhe von 980 m.

2. Im selben Jahre wie die vorhergehende (1866) wurde das gleichfalls von einer englischen Gesellschaft erbaute Teilstück İzmir (Smyrna)—Kasaba (Turgutlu) (94 km) der zweiten großen westanatolischen Einbruchstrecke eröffnet. Die Fortsetzung über Kasaba hinaus ließ lange Jahre auf sich warten. Sie gelang erst, nachdem das englische Unternehmen an die französische „Société générale“ übergegangen war, die den Betrieb unter dem Namen „Compagnie du chemin de fer Smyrne—Kasaba et prolongement“ fortsetzte, den Ausbau der restlichen Strecke bis Afionkarahisar (326 km) aber nur in mehreren Etappen und erst im Jahre 1893 beenden konnte.

Ihre einzige Nebenbahn ist die von Halkapınar bei İzmir nach Burnova (Burnabat) (5 km).

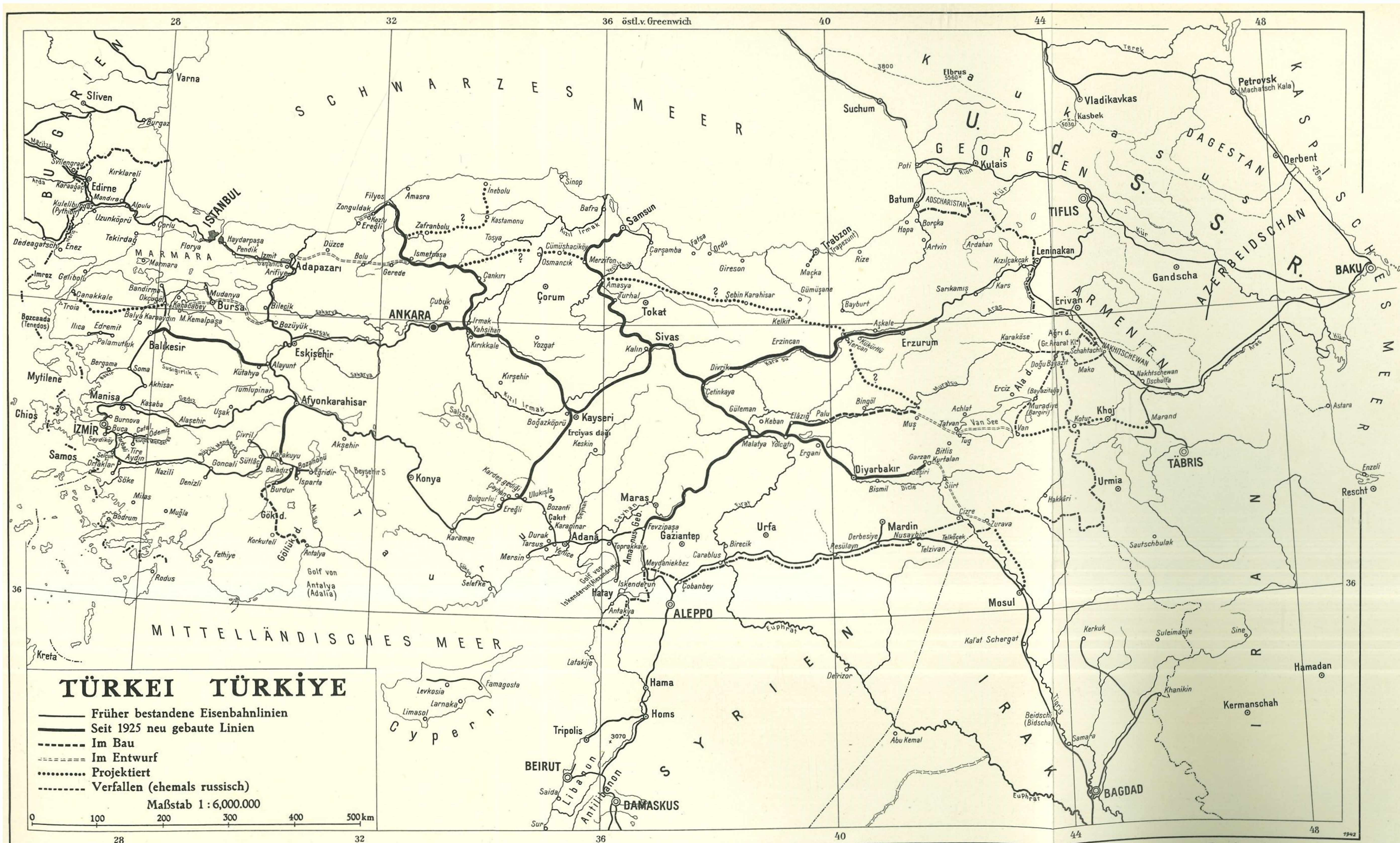
Die Trasse der Hauptbahn verläuft etwa 50 bis 100 km nördlich, fast parallel zur vorigen und führt von der Küste weg im Tal des Gediztschay (Hermos) ins Innere, um, ständig ansteigend, das Hochplateau bei Uschak in einer Höhe von 907 m und ihren späteren Endpunkt Afionkarahisar in einer solchen von 1007 m zu erreichen.

Die französische Gesellschaft baute später auch das 92 km lange erste Teilstück Manisa—Soma der projektierten Linie Manisa—Balykesir—Bandırma (Panderma) zur Herstellung einer direkten Verbindung zwischen İzmir und dem Marmarameer, bzw. Istanbul.

3. In der Regierungszeit des Sultans Abdul Aziz (1861—1876), der dem Eisenbahnbau Interesse und Verständnis entgegenbrachte, gingen noch einige andere wichtige Bahnbauprojekte der Reife entgegen und führten, vornehmlich in zwei Fällen, zu baldigen Ausführungserfolgen. Sie betrafen die Anfangsstücke des damals stark erörterten und vom Sultan geförderten Projekts einer direkten Eisenbahnverbindung der ehemaligen Hauptstadt Istanbul (Konstantinopel) einerseits mit Europa über Belgrad und andererseits mit Vorderasien über Bagdad bis zum Persischen Golf.

Die Konzession zur Ausführung der ganzen Nordweststrecke von der Save bis zum Bosphorus erhielt im Jahre 1869 der Wiener Bankier Baron Hirsch, der das erste (südliche) Stück dieser Route, von Istanbul nach Edirne (Adrianopel) (316 km), vertragsmäßig fertigstellte, so daß es im Jahre 1872 dem Verkehr übergeben werden konnte.

Der Betrieb der von demselben Unternehmer in den folgenden Jahren allmählich erbauten Strecken in Serbien und Bulgarien wurde von der türkischen Regierung in den achtziger Jahren an die „Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen“ verpachtet, die im Jahre 1912 auch



Aussprache der türkischen Namen. Man spricht: c wie dsch s wie ss v wie w z wie weiches s
 ç „ tsch ş „ sch y „ j ı „ kurzes, dumpfes e (ö)

Kartogr. Anstalt Freytag-Berndt u. Artaria K. G., Wien

den ihr übertragenen Bau der Stichbahn Mandyra (bei Alpullu)—Kyrkkilise (jetzt: Kyrklareli) (46 km) in Ostthrazien durchführte, der für die Türkei vornehmlich aus strategischen Gründen Bedeutung besaß.

4. In der Richtung von Istanbul nach Südosten kam es, gleichfalls durch den vorhin erwähnten Unternehmer, ein Jahr später als nach Nordwesten, im Jahre 1873 zur Vollendung des kurzen Teilstückes Haidarpascha—Izmit (92 km), auf einer an schönen Ausblicken über die südlich üppige Landschaft, auf Meer und Gebirge überreichen Strecke. Sie ging bald in den Betrieb einer englischen Gesellschaft über, krankte aber dauernd an ihrem so stark eingegengten lokalen Charakter.

5. Im Jahre 1875 wurde die kleine Hafenstadt Mudania am Marmarameer mit Bursa (Brussa), der durch ihre Naturschönheiten und prachtvollen Bauwerke, ihre Seiden und Bäder berühmten, in fruchtbarer Gegend gelegenen ersten Residenzstadt der osmanischen Herrscher, durch eine 42 km lange Schmalspurbahn (1,05 m Spur) verbunden. Sie hatte in gleicher Weise dem Fremdenverkehr wie dem Warentransport zu dienen, rechtfertigte aber die in sie gesetzten Erwartungen nicht und wechselte wiederholt ihren Herrn. Ursprünglich türkische Staatsbahn, ging sie von 1892 an in die Hände verschiedener Gesellschaften über, zuletzt in die einer französisch-belgischen, bis sie nach verschiedenen Betriebsunterbrechungen mangels Rentabilität und arger technischer Vernachlässigung in den letzten Jahren ihren Betrieb endgültig einstellen mußte, der vorübergehend durch Kraftwagen ersetzt wurde.

6. Die inneren Wirren in der Zeit der Absetzung Sultan Abdul Aziz' (1876), der unglücklich verlaufene Krieg mit Rußland in den Jahren 1877 bis 1878 und die folgenden Perioden finanzieller Verlegenheiten erzwangen eine mehrjährige Unterbrechung der Bahnbautätigkeit. Erst in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre konnte sie überwunden werden, als nach Gründung der auf einem Konsortium der Deutschen Bank fußenden „Gesellschaft der anatolischen Eisenbahnen“ (1888) dieser der Betrieb der Strecke Haidarpascha—Izmit übergeben und die Konzession für ihre Weiterführung über Eskischehir nach Ankara erteilt worden war (1889).

Schon 1890 waren die Flügelbahn Arifije—Adapazary (9 km) östlich Izmit, 1892 die Strecken Izmit—Eskischehir (223 km) sowie Eskischehir—Ankara (264 km) und 1896 die Verlängerung der von Eskischehir bis Konia (434 km) fertiggestellt. Damit war der Bauauftrag der anatolischen Eisenbahngesellschaft beendet und ein gewaltiger Schritt nach vorwärts getan.

7. Als sechs Jahre später der Deutschen Bank auch die Konzession zur Weiterführung der Bahn von Konia bis an ihren voraussichtlichen Endpunkt Bagdad oder Basra in Irak erteilt worden war (1903), weshalb sie fortan die „Bagdadbahn“ hieß, ließ die abschnittsweise Beendigung neuer beträchtlicher Strecken nicht lange auf sich warten. 1904 konnte die 200 km lange Linie über Ereğli (Herakleia) hinaus bis Bulgurlu in Betrieb gesetzt werden, wogegen die Vollendung des bloß 93 km langen folgenden Abschnittes am Taurus mit dem besonders schwierigen Stück Bozanti—Karapınar erst acht Jahre später (1912) zur Tatsache wurde.

Auf diesem Abschnitt, und zwar bei Tschayhan, unmittelbar nach Bulgurlu, erklimmt die Bagdadbahn von Konia (1027 m ü. d. M.) aus nach 229 km Fahrt den Scheitelpunkt ihrer ganzen Längenausdehnung in einer

Höhe von 1467 m, von wo sie den ungleich schwierigeren Durchbruch durch die Hochgebirgstäler des Taurus und gar den Steilabstieg im Tschakytal von Karapinar über Durak nach Jenidsche in die Ebene von Adana (24 m ü. d. M.), auf eine viel kürzere Distanz zusammengedrängt, zu bewältigen hat. Infolge des gewaltigen Höhenunterschiedes, der überaus ungünstigen Terrainverhältnisse und der brüchigen Bodenbeschaffenheit, freilich auch wegen der vielfachen Hindernisse im Weltkrieg, gelang die Bezwingung der engen Tschakyttschlucht auf dem nur 53 km messenden Stück Karapinar—Jenidsche erst zu Ende des Weltkrieges, schon fast mitten im militärischen Zusammenbruch. Auch die gleichfalls sehr mühevollen Tunneldurchquerung durch das Amanusgebirge östlich Adana gestattete keine frühere Eröffnung der ganzen Linie.

Das Zwischenstück von Adana bis zum Amanus (140 km) und die Verbindung Fevzipascha—Meidanickbez—Aleppo sowie Aleppo—Tschobanbey in der Länge von 203 km erlebten dagegen schon 1911/12 den Tag ihrer Vollendung; ein Jahr darauf die Zweigbahn Toprakkale (östlich Adana)—Pajas (43 km), nördlich Iskenderun (Alexandrette)¹, und wenige Jahre später, noch während des Krieges, auch die Verlängerung Tschobanbey—Nusaibin (Nusibin) (381 km) mit der Flügelbahn Derbesije—Mardin (25 km). Abgesehen von den großen Flußüberbrückungen (Euphrat, Here dere und Giau der) bereiteten die sonstigen Arbeiten keine beträchtlichen Schwierigkeiten.

Nusaibin, später Telzivan (ungefähr 20 km östlich), blieb die letzte Station der Bagdadbahn vom Ende des Weltkrieges bis Mitte der dreißiger Jahre. Als damals die sich übrigens durch die Naturnotwendigkeit und den Druck der Verhältnisse ganz von selbst aufdrängende Frage des Zusammenschlusses der türkischen mit den irakischen Eisenbahnen, den — außer den unmittelbar interessierten Ländern, Türkei, Syrien und Irak — auch Iran immer nachdrücklicher forderte, neuerlich akut geworden war, mußte sich trotz der andauernden Gegnerschaft Englands die syrische Mandatsmacht Frankreich, schon ihrer Ölinteressen wegen und aus Konkurrenzgründen, zum Bau des auf sie entfallenden Teilstückes von Nusaibin (Telzivan) bis an die syrisch-irakische Grenze bei Tel Köttschek entschließen (siehe S. 154). Einige Jahre später, Anfang 1940, hat nach endlich erreichter Nachgiebigkeit Englands dann dort der Anschluß an das mittlerweile von der irakischen Regierung ausgebaut, noch fehlende eigene Zwischenstück von etwa 350 km von der Grenze über Mosul bis Beidschi (Bidscha) am Euphrat stattgefunden, von dem später nochmals die Rede sein soll.

Damit war auch die einzige, noch vor und während des Weltkrieges von der ehemaligen Bagdadbahngesellschaft erbaute südmesopotamische Strecke, Bagdad—Samara, erreicht. Sie ist von den Engländern noch im Kriege über Beidschi bis Kalat Schergat verlängert, später von ihnen aber wieder abgerissen worden, und zwar in der Absicht, dadurch auch Frankreich von einer Vereinigung der syrischen mit den irakischen Eisenbahnen, die England bekämpfte, abzuhalten, was nicht gelungen ist. Die Entfernung von Bagdad bis Samara beträgt ungefähr 120, von dort bis Beidschi

¹ Nach der Angliederung des Hatay ist auch das Endstück dieser Flügelbahn, Paiaş—Iskenderun (17 km), von den türkischen Staatsbahnen übernommen worden.

etwa 40, bis Kal'at Schergat schätzungsweise 125, bis Mosul etwa 95 und bis zur Grenze bei Tel Köttschek etwa 125 km.

8. Sechzehn Jahre vor der Erbauung des ersten Teilstückes der Bagdadbahn war im Jahre 1888 der Hafen von Mersina, nahe der Nordostecke des Mittelmeeres, von einer französischen Gesellschaft durch eine 67 km lange Eisenbahn über Tarsus mit Adana verbunden worden, die in Jenidsche, 23 km westlich davon, später den Anschluß an die von Norden her einmündende Bagdadbahn fand. Sie ist zur Vereinheitlichung und Sicherung des Verkehrs bereits im Jahre 1906 von der letzteren käuflich erworben worden, bis sie, nach dem Weltkrieg französisch geworden, im Zuge der Verstaatlichungsaktion der neuen Türkei in das Eigentum des türkischen Staates überging (1928).

Wie aus dieser Darstellung und der folgenden Tabelle hervorgeht, sind in der Türkei zur Zeit des osmanischen Kaiserreiches 3794 km Eisenbahnen neu erbaut worden, die sich zu Ende des Weltkrieges sämtlich im Besitz und Betrieb von fremden Konzessionsgesellschaften befanden. Es waren dies, zusammengefaßt, die Strecken:

1. 609 km İ z m i r — E ğ r i d i r (471 km) mit den Nebenbahnen Kyzyltschullu—Budscha (2 km), Gaziemir—Seidiköi (2 km), Torbali—Ödemisch (62 km), Tschatal—Tire (10 km), Ortaklar—Söke (22 km), Gondschali—Denizli (9 km), Sütlatsch—Tschivril (31 km);
2. 425 km İ z m i r — A f i o n k a r a h i s a r mit der Lokalbahn Halkapinar—Burnova (5 km);
3. 275 km M a n i s a — S o m a — B a n d i r m a ;
4. 362 km I s t a n b u l — E d i r n e (Adrianopel) (316 km) mit der Zweigbahn Mandyra—Kyrklareli (46 km);
5. 1022 km a n a t o l i s c h e E i s e n b a h n e n : Haidarpascha—Ankara (579 km), Eskischehir—Konia (434 km), Arifiye—Adapazary (9 km);
6. 1059 km B a g d a d b a h n mit den Strecken Konia—Jenidsche (345 km), Mersin—Adana (67 km), Adana—Meidaniekbez (181 km), Toprakkale—Paiaş—Iskenderun (Alexandrette) (60 km), Tschobanbey—Nusaibin (381 km), Derbesije—Mardin (25 km);
7. 42 km M u d a n i a — B u r s a ;

3794 km insgesamt.

Streng genommen gehört zu den in ottomanischer Zeit auf türkischem Boden erbauten Eisenbahnen noch der jetzt türkische Teil der von den Russen im Jahre 1914 und während ihrer Okkupation im Weltkrieg erbauten Linie Leninakan (Alexandropol, Gümrü)—türkische Grenze—Kars—Sarykamysch mit der russischen Breitspur von 1,524 m sowie deren schmalspurige Fortsetzung Sarykamysch—Erzurum—Ylydscha—Aschkale—Kükürtlü² (einem Bergwerk östlich von Terdschan) in der Spurweite von 0,75 m und in der Gesamtlänge von 255 km, und zwar Sarykamysch—Erzurum 175 km und Erzurum—Kükürtlü 80 km. Sie stellt zusammen mit der Strecke Sarykamysch—türkisch-russische Grenze (124 km) den Anschluß an die Linie Dschulfa (russisch-iranische Grenze)—Eriwan—Tiflis des transkaukasischen Eisenbahnnetzes Sowjetrußlands her.

² Kükürtlü heißt schwefelig, schwefelhaltig.

Ihre Trasse verläuft von Erzurum westlich teils auf, teils neben der Straße, während die neue Normaleisenbahn Siwas—Erzurum den Flußtälern folgt. Sie befand sich beim Abzug der Russen nach dem Weltkrieg wegen Sprengung des größten Teiles der Tunnels, Brücken, Viadukte, Stationsgebäude usw. nicht in gebrauchsfähigem Zustand und ist erst von der kemalistischen Regierung wiederhergestellt und in Betrieb gesetzt worden. De facto ist die Bahn durch den Sieg Mustafa Kemal Paschas über die armenische Republik im Herbst 1920 in türkischen Staatsbesitz gelangt. Trotz gegenteiliger Nachrichten stand sie bis in die jüngste Zeit in Betrieb, doch diente das westliche Stück (Erzurum—Kükürtlü) fast nur als Materialbahn für die Eisenbahnbauten in der Gegend. So wurde fast der ganze für die neue Eisenbahnstrecke Erzindschan—Erzurum und Fortsetzung nötige Zementbedarf auf ihr aus Rußland bezogen. Sie ist erst kürzlich bloß wegen Lokomotivmangels stillgelegt worden, weil für ihre unbrauchbar gewordenen russischen Maschinen kein Ersatz aus Rußland zu beschaffen war.

Noch zwei weitere Schmalspurbahnen (0,75 m Spur) sind von den Russen in der gleichen Zeit gebaut worden, und zwar: a) die von der iranisch-türkischen Grenze (zur einstigen Verbindung mit der Linie Täbriz—Dschulfa—Eriwan) ^{2a} von Mako in Iran über Bayazit nach Karaköse (Karakilise) in der Richtung auf Erzurum mit einer Abzweigung nach Bayazitağa und b) eine solche von Trabzon (Trapezunt) nach Süden ein Stück über Matschka hinaus. Beide sind verfallen.

Die rege Bautätigkeit der Russen gleich nach ihrem Einfall in die Türkei während des Weltkrieges ist ein Fingerzeig dafür, wie sehr sie mit dem Verbleiben in diesem Lande ihrer Wünsche gerechnet haben.

Der Gesamtzustand, in dem sich das aus früherer Zeit übernommene türkische Eisenbahnnetz zu Ende der seit 1911 ununterbrochen andauernden Kriege befand — Tripoliskrieg 1911, die beiden Balkankriege (1912, 1913), der Weltkrieg und kaum ein halbes Jahr später der anatolische Unabhängigkeitskrieg, der vom Monat Mai 1919 bis Oktober 1922 währte —, war begreiflicherweise ein äußerst mangelhafter. Betriebsmittel und Bahnkörper konnten nach der Überbeanspruchung im Kriege durch die verschiedenen Okkupationsmächte nicht anders als schwer vernachlässigt und herabgewirtschaftet sein. Im Gegensatz zur Schwäche der vorangegangenen ottomanischen Regierungen schritt die von Ankara bald nach dem Friedensschluß von Lausanne (24. Juli 1923) mit jugendlicher Tatkraft an die Wiederherstellung des Bahnnetzes und seinen raschen Ausbau. Leitender Grundsatz war, daß die neuen Eisenbahnen ausschließlich als Staatsbahnen und nur für staatliche und rein nationale Zwecke gebaut werden dürfen, während bis dahin bei den verschiedenen Konzessionsgesellschaften ja tatsächlich gewöhnlich private, geschäftliche oder fremde Interessen den Ausschlag gegeben hatten.

Als vordringlichste Aufgabe wurde empfunden, vor allem anderen den unmittelbaren Anschluß der Hauptstadt mit dem Osten des Reiches, vorerst in Fortsetzung der Linie Istanbul—Ankara über Kaiseri—Siwas, herzustellen und bald auch Verbindungslinien zwischen schon bestehenden Bahnen sowie zwischen wichtigen Wirtschaftszentren, Bergwerks-

^{2a} Bei der Station Schahtachtli. — Von Bayazitağa war damals sogar die Fortsetzung bis Wan im Bau.

gebieten und den Häfen des Schwarzen und Mittelländischen Meeres, zuerst mit Samsun und Zonguldak — Ereğli, anzufügen.

Dem gleichen oder ähnlichen Ziele diente die vier bis sechs Jahre später in Angriff genommene Verlängerung der Bagdadbahn von Fevzipascha (östlich Adana) in nordöstlicher Richtung nach Diarbaky und bis an die Grenzen Iraks und Irans. Die beiden neuen großen West-Ost-Linien, die nördliche über Ankara nach Erzurum und die südliche in Fortsetzung der Konia-Adana-Strecke ins obere Euphrat- und Tigris-tal, sollten zwischen Kaiseri — Ulukyschla und zwischen Tschetinkaja — Malatia miteinander in Verbindung gebracht werden.

Außerdem bedurfte die große Nord-Südost-Ader Istanbul — Konia — Adana des direkten Zusammenschlusses mit der westlichen Nord-Süd-Eisenbahn Bandirma — Izmir zwischen Kütahia und Balykesir.

Daß alle diese Linien mit ihren Verbindungsstücken untereinander und ihren Ausläufern an die beiden Meere neben den wirtschaftlichen auch den politischen wie strategischen Erfordernissen Rechnung tragen sollten, bedarf keiner weiteren Erörterung. Sie kamen außerdem den kulturellen Bestrebungen der Regierung auf raschere Erschließung des zurückgebliebenen äußersten Ostens des Reiches, darunter hauptsächlich der kurdischen Distrikte, in weitem Maße zugute.

Der Ausbau der Linien von Ankara nach Siwas und Samsun bildete schon seit der Sultanszeit ein Schmerzenskind der türkischen Regierung. Nach fehlgeschlagenen Versuchen eines amerikanischen Unternehmers im Jahre 1909 und der französischen „Régie générale des chemins de fer et des travaux publics“ unternahm es im Jahre 1915 der Generaldirektor der Militäreisenbahnen, aus naheliegenden Gründen wenigstens den Bau der kurzen Strecke von Ankara bis zum Zentrum der Militärfabriken in Yachschihan und Kyrykkale am rechten Ufer des Kyzyl Yrmak (Halys), wenn nötig, selbst durchzuführen³. Doch erst der kemalistischen Epoche blieb es vorbehalten, diese kurze Bahnstrecke noch während des Freiheitskrieges in Betrieb zu bringen und vom Jahre 1925 an auch die Durchführung der großen Projekte in Angriff zu nehmen und zu vollenden. So entstanden in verschiedenen Zeitabschnitten nacheinander im Laufe von elf Jahren folgende Eisenbahnlinien:

1. Ankara — Kaiseri (381 km), vollendet im Jahre 1927 nach zweimaliger Überbrückung des Kyzyl Yrmak;
2. Kaiseri — Siwas (221 km), die im Jahre 1930 eröffnet wurde;
3. Alajunt (Kütahia) — Balykesir (253 km), 1932;
4. Boğazköprü (Kaiseri) — Kardeschgediği (Ulukyschla) (173 km), eröffnet 1933;
5. Fevzipascha (Keller), östlich Adana — Malatia — Ergani — Diarbaky (505 km), mit einer Abzweigung von Joldschati nach Elâzyğ (25 km), deren Bau von 1929 bis 1935 dauerte;
6. Kaly (Siwas) — Samsun (370 km), auf der der großen Schwierigkeiten halber die Einrichtung des Durchgangsverkehrs erst nach fast zehnjähriger Bauzeit im Jahre 1936 möglich wurde;

³ Siehe Jäschke, Geschichte und Bedeutung der türkischen Eisenbahnen. Orient-Rundschau, Oktober 1935, S. 77 r. Mitte.

7. Yrmak (Siwas)—Tschankyry—Filios am Schwarzen Meer (397 km). Die Eröffnung dieser Linie fällt in das Jahr 1934, in dem mit ihrer Fortsetzung nach Tschatalağzy (15 km) auch die ersehnte Einmündung in das Kohlenbecken von Ereğli (Heraklea) gefeiert worden ist.

Die Arbeiten auf dem nächsten, 13 km langen, immer gegen Südwesten gelegenen Stück bis Zonguldak im Zentrum des Reviers konnten erst im Jahre 1937 bewältigt werden, während die Fertigstellung des restlichen Stückes von 43 km der 71 km langen Gesamtstrecke Filios—Ereğli noch einige Zeit auf sich warten lassen wird.

Die Arbeiten auf dem kleinen Abschnitt von Zonguldak nach Kozlu (4 km) sind seit einem Jahr im Gange. Die Schwierigkeiten des Terrains und die brüchige Bodenbeschaffenheit, die sich dem Bahnbau an der zerklüfteten Küste des Schwarzen Meeres entgegenstellen und zu verhältnismäßig zahlreichen Tunnels und sonstigen Kunstbauten zwingen, sind außerordentliche; auch können beim Bahnbau militärische Erfordernisse, die kostspielige Vorkehrungen erheischen, nicht außer acht gelassen werden⁴.

In den Rahmen der Anschlußlinien, die verschiedene, früher manchmal sozusagen ins Leere stoßende Eisenbahnen miteinander verknüpfen oder an die Meeresküste heranführen sollen, gehört

8. die Strecke Afionkarahisar—Antalia (Adalia) (ungefähr 340 km), deren nördliches Teilstück bis Karakuju (113 km) samt den Zweigbahnen Baladiz—Burdur (24 km) sowie Bozanönü—Isparta (14 km) von 1934 bis 1936 fertiggestellt worden ist.

Die neue Bahn benützt von Karakuju an 44 km weit die alte Strecke der Eisenbahn Izmir—Eğridir und von der Station Baladiz nach Südosten die neue Flügelbahn nach Burdur (24 km), von wo sie in einer Länge von ungefähr 160 km das Gefälle vom Hochplateau aus der Höhe von 1029 m an die Küste bei Antalya zu bewältigen haben wird. Der Bau mußte wegen der Geländeschwierigkeiten, wohl auch wegen des Kriegszustandes und seiner Auswirkungen, verzögert werden. Nach dem fertigen Projekt wird sich die Bahn südlich der Südspitze des Sees von Burdur nach Süden wenden und, sich stets in beträchtlicher Höhe haltend, nach Überwindung des Gök dağ von Korkuteli (Istanos) an leicht ost-südlichen Kurs einschlagen, um, allmählich fallend und den Göllük dağ in zwei großen Kehren überschreitend, ihrem Endpunkt entgegenzugehen.

Was Zweck und Bedeutung der vorerwähnten Eisenbahnen anbetrifft, so wäre — vorerst zu 2 — noch zu erwähnen, daß der unverhältnismäßig lange, erschwerende Umweg, der für die Trasse der Eisenbahn Ankara—Siwas über Kaiseri eingeschlagen wurde, nicht nur wegen der Abzweigung nach Ulukyschla, sondern auch aus Rücksicht für die zu einem größeren Industrie- und Verkehrszentrum emporblühende Stadt Kaiseri am Nordabhang des Erdschias dağ gewählt worden ist.

Die Bahnen nach Balykesir, Zonguldak, Samsun, Siwas, Diarbaky, Kardeşgediği durchziehen keineswegs bloß Steppen- oder wasserarmes Gebirgsland, sondern oft reiche Produktionsgebiete des Ackerbaues, der Viehzucht, besonders des Bergbaues. Unter letzteren wären vor allen an-

⁴ Über die beabsichtigte Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Filios (Tschatalağzy)—Ereğli u. a. siehe die eingehende Studie von Dr. Artur Hruschka, Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architektenvereins, Hefte 23 bis 25, 1938.

deren die schon von alters her bekannten Kupferbergwerke von Ergani, nordwestlich Diarbakyr, mit kleineren in der Nähe, die ebenso berühmten Kohlenlager von Ereğli am Schwarzen Meer, die Chromgruben von Güleman und die Bleierzbergwerke von Keban bei Elâzyğ, das Eisenvorkommen von Divrik an der Strecke nach Erzindschan, das Molybdänvorkommen von Keskin (65 km südsüdöstlich von Kaiseri) u. v. a. hervorzuheben, denen die neuen Eisenbahnlinien gute Transportmöglichkeiten nach verschiedenen Seiten hin sichern. So verkürzte die Verbindungsbahn über Kardeschgedigi den Transport der Baumwolle aus dem Anbauzentrum von Adana in die Textilfabriken von Kaiseri usw.

Die Existenz der Eisenbahn nach Filios war neben der Nähe des Kohlengebietes auch für die Wahl von Karabük, ungefähr 80 km südöstlich von Filios, als Standort der vom Jahre 1937 an sukzessive in Betrieb genommenen großen Eisen- und Stahlwerke mit den angeschlossenen Industrien maßgebend. Sie sind für die Selbstversorgung des Landes und wehrwirtschaftlich von großer Bedeutung.

Ungefähr der gleichen Bauperiode wie die aufgezählten Eisenbahnen, aber der ersten Zeit der kemalistischen Epoche, gehören noch zwei kleine Wirtschaftsbahnen an, die, weil für gewisse industrielle und kommerzielle Zwecke bestimmt, als Privatunternehmungen gebaut und betrieben werden durften, und zwar:

a) die der französischen Bergwerksgesellschaft der Bleierzgruben von Balıa-Karaidyn (westlich Balykesir) als Konzessionärin gehörige, von Ylydscha (am Golf von Edremit) nach Palamutluk führende, im Jahre 1923 erbaute Kleinbahn von 28 km. Sie diente überwiegend dem Transport der Bergwerksprodukte der Gesellschaft und der in der dortigen Gegend in großen Mengen ausgeführten Wallonen (Valloneen, türk. Palamut), der Knopfern des sogenannten „Färberbaumes“, die in der Gerberei sehr geschätzt sind. Wegen Geschäftsrückganges mangels Exportmöglichkeiten während des Krieges mußte die Bahn jedoch in letzter Zeit den Betrieb einstellen und wurde im Jahre 1941 vom Staate übernommen;

b) die 1924 von den Brüdern Nemlizade erbaute Schmalspurbahn (1 m) von Samsun nach Tscharschamba (37 km) zur Erleichterung der Tabaktransporte aus den dortigen reichen Tabakkulturen und gleichzeitig zur besseren Erschließung der ganzen, sehr fruchtbaren Küstenniederung. Zur beabsichtigten Verlängerung nach Westen bis Bafra und auch weiter nach Osten kam es mangels Regierungszuschusses nicht. Die Bahn ist im Jahre 1933 durch Verkauf in das türkische Staatseigentum übergegangen.

Der nächste große Bauabschnitt vom Jahre 1936 an betraf die Fortsetzung der östlichen Zentralbahn von Siwas nach Erzurum zum Anschluß an die von den Russen erbauten Strecken und die Herstellung der direkten Eisenbahnverbindung mit Irak und Iran.

A. Der erste Abschnitt der Linie nach Erzurum, Siwas—Tschetinkaja (112 km), konnte Ende 1936 und der Rest der gewaltigen Strecke über Divrik—Erzindschan—Erzurum Ende Oktober 1939 dem Verkehr übergeben werden (441 km).

B. Auf der Verbindungslinie Tschetinkaja—Malatia an der Südlinie (141 km) kam es Ende 1937 zur Betriebseröffnung, was zur Erhöhung des verkehrspolitischen und strategischen Wertes der beiden großen Hauptlinien von Westen nach Osten nicht wenig beitrug.

C. Bei der Verlängerung der Südlinie von Joldschati (Eläzyğ), bzw. Diarbakyran an die iranische und irakische Grenze gab die Frage der Trassenführung Anlaß zu Meinungsverschiedenheiten, die die Endentscheidung verzögerten und das ganze Projekt wiederholt nachträglichen Abänderungen unterwarfen.

Hatte man sich in der ersten Hälfte der dreißiger Jahre für den Anschluß nach Iran über Musch—Wan auf die Route am Nordufer des gleichnamigen Sees festgelegt, von der über Rahova—Bitlis eine Verbindungsbahn zur geplanten Grenzanschlußbahn Diarbakyr—Irak hergestellt werden sollte, so entschied man sich später (nach 1937), nachdem das Anfangsstück der Bitlisstrecke bereits im Bau war, für die Umgehung des Wansees auf seiner Südseite und für eine teilweise Änderung der letzterwähnten Strecke. Angeblich wegen der übergroßen natürlichen Hindernisse auf dieser Route gab man seit 1939 aber doch wieder der an seiner Nordseite den Vorzug. Die Vorstudien setzten ein und werden angeblich noch immer fortgesetzt. Die Längenausdehnung der ganzen Strecke von Eläzyğ bis an die iranische Grenze wurde mit etwa 575 km geschätzt.

Die Trasse folgt von Eläzyğ, das 1020 m hoch liegt, bis Musch (1500 m ü. d. M.) zumeist dem Laufe des Euphrat, der von seinen Quellen im Ala dağ (3519 und 3265 m), nördlich des Nordostzipfels des Wansees, bis Keban (westlich Eläzyğ) Muradsu heißt, um erst von dort an den Namen Firatnehri (Euphrat) anzunehmen. Im Tale seines linken Nebenflusses Karasu ansteigend, würde die Eisenbahn, nach einem früheren Projekt bei Tatwan, nach einem neueren bei Tug, an die Südwestspitze des Wansees herantreten, diesen auf seinem Nordufer über Achlat—Erdschiz (1750 m) umfahren und, nahe Muradije (1800 m) nach Süden abbiegend, die Stadt Wan (1750 m) erreichen. Der Bau der Eisenbahn ist bei dem ausgesprochenen Hochgebirgscharakter Ostanatoliens ein kühnes Unternehmen und stellt an die Geschicklichkeit der türkischen Ingenieure hohe Anforderungen.

Der Übergang nach Iran hätte vor Kotur zu erfolgen, einer kleinen Grenzstadt, die mit ihrer nächsten Umgebung erst vor zwölf Jahren auf Grund der Verhandlungen zwischen der Türkei und Iran nach dem Kurdenaufstand im Ararat- (Ağry dağ-) Gebiet vom Jahre 1929 im Austausch gegen einen fast gleich großen Gebietsstreifen am Kleinen Ararat und ein schmales Anland nordöstlich davon an Iran gefallen ist. Für den Anschluß an die künftigen iranischen Bahnen bietet die Wahl von Kotur sicherlich den geographisch und wirtschaftlich geeignetsten Übergangspunkt. Er ermöglicht die Verbindung der Türkei mit der zweitgrößten und wichtigsten Handelsstadt Irans, Täbriz, auf dem kürzesten und technisch verhältnismäßig leicht zu bewältigenden Wege über Khoj und Marand (Station der jetzigen Schmalspurbahn Täbriz—Dschulfa) in fast gerader östlicher Richtung und in der nicht zu großen Entfernung von etwa 195 km.

Die definitive Entscheidung über die Wahl der Trasse am Wansee soll auch heute noch nicht gefallen sein, weil mittlerweile nach einem neuen Projekt die Einrichtung eines Trajektverkehrs über den See, aber nicht von Tatwan, sondern von Tug aus, das 8 km südlicher liegt, in Kombination gezogen wurde. Gleichzeitig damit wäre auch der Plan einer Verbindungsbahn zwischen dieser Route und der nach Irak über Bitlis (1400 m ü. d. M.) verlassen worden. Da der Bahnbau im Euphrattal nur schleppend vorwärtsgesht, bleibt den türkischen Ämtern übrigens genügend Zeit zur Überlegung, ganz abgesehen davon,

daß die politische und militärische Lage gegenwärtig nicht für zu große Beschleunigung zu plädieren scheint.

Was den Stand der Anfangsarbeiten anbetrifft, so ist von Elâzyğ (bei Kilometer 24,29 von Joldschati als Ausgangspunkt der neuen Linie aus) bis etwas über Bingöl hinaus eine Strecke von 133,71 km, auf sechs Baulose aufgeteilt, an die Unternehmer vergeben worden. Seit zwei Jahren im Bau, wurde die Vollendung des ersten Abschnittes dieser Strecke von 69,71 km bis kurz nach Palu (bei Kilometer 92,24 ab Joldschati) mit den Stationen Hogu, Alischam, Külüşkür und Karagedik für Mitte März 1942 erwartet.

Die Fertigstellung des anschließenden zweiten Bauabschnittes von 64 km Länge bis Bingöl (Tschapaktschur) bei Kilometer 156,8 ab Joldschati, mit den Stationen Hon und Suveran, ist erst für den Sommer 1944 in Aussicht genommen.

Die Trassierungsarbeiten auf dem nächstfolgenden, 107 km langen Abschnitt bis Musch (bei Kilometer 265 ab Joldschati) wurden schon 1941 vergeben, so daß mit dem Baubeginn im Laufe des Jahres 1942 gerechnet werden kann.

Auf dem letzten Stück bis zum Wansee, für das nach den zuletzt bekanntgewordenen Beschlüssen die Route Musch—Rahova—Tug, die 85 km mißt, gewählt worden ist, dürfte die Verpfählung im Gange sein.

Wenn für die Entscheidung zugunsten Tugs, das am südlichsten Punkte der Westküste des Wansees liegt, vorwiegend Gründe der Routenverkürzung und -verbilligung oder der leichteren Einrichtung des Trajektverkehrs maßgebend waren, dann würde sie darauf hindeuten, daß der Gedanke der allerdings weitaus längeren Umgehung des Sees auf seiner Nordseite tatsächlich als aufgegeben zu betrachten ist. Die Gesamtlänge der künftigen Eisenbahnstrecke Joldschati—Wansee würde dann 350 km betragen.

Auf der Strecke Wan—iranische Grenze sind Vermessungen im Gange.

Auch die Südostroute Diarbaky—Irak, auf der die Arbeiten ungefähr zur gleichen Zeit, Ende 1939, begannen, entbehrt nicht der technischen Schwierigkeiten und Höhenunterschiede, ohne jedoch denen ihrer Schwesterstrecke gleichzukommen. Sie durchschneidet von Diarbaky (650 m ü. d. M.) aus, sich anfänglich nicht weit vom linken Tigris- (Dicle-) Ufer haltend und in östlicher Richtung ansteigend, die Flußniederung, steht schon seit bald einem Jahr auf 47 km, bis Bismil, im Betrieb und nahe Kurtalan, bei Kilometer 157,5, wo die Bahn bei Garzan 1050 m Höhe zu überwinden hat, vor der Vollendung ihres nächsten größeren Teilstückes. Auf der Strecke bis Bismil liegen die Stationen Müderis und Holan, auf der bis Kurtalan die Stationen: Tschöltepe, Sinan, Batman, Tilmeritsch, Kiradağ, Beschiri und Garzan. Ob es auf der Fortsetzung der Hauptlinie gegen Südosten in Richtung Dschizre schon zu Bauarbeiten gekommen ist, ist nicht mit Sicherheit zu sagen. Es darf übrigens nicht übersehen werden, daß die Kriegsverhältnisse stark hemmend besonders auch auf die östlichen Eisenbahnbauten der Türkei eingewirkt haben, weil die Materialbeschaffung aus dem Auslande stockt und die inländische Eisenproduktion (Karabük) nicht in der Lage war, den großen Bestellungen, z. B. an Schienen und Schwellen, im vollen Umfange gerecht zu werden. Für die Kunstbauten mußte in Ermangelung von Eisen bisher meist Eisenbeton verwendet werden.

Möglicherweise bedarf auch die Angelegenheit des Anschlusses mit den irakischen Bahnen und der Trassenführung jenseits der

türkischen Grenze noch der endgültigen Klärung, wenn diese Frage während des Krieges überhaupt zu lösen ist. Die Fortsetzung der Eisenbahn könnte in zweifacher Weise erfolgen: entweder östlich des Tigris direkt bis Mosul oder — mit Rücksicht auf den mittlerweile vollzogenen Ausbau der alten Bagdadbahn — westlich des Tigris über syrisches Gebiet, etwa bis zur syrisch-irakischen Grenze (Tel Kötšchek) oder nahe davon. Im ersteren Falle hätte die Türkei ein Stück von etwa 50 und Irak ein solches von etwa 100 km Eisenbahn herzustellen. Im zweiten Falle wäre bloß der Bau eines Abschnittes von etwa 45 km in Syrien erforderlich, wobei nur zu bedenken ist, daß diese Lösung nicht den wirtschaftlichen und politischen Zielen entspräche, die die Türkei und Irak sich seinerzeit gesetzt haben. Es hat deshalb die vor wenigen Jahren in einer türkischen Fachzeitschrift gebrachte Meldung, die Anschlußlinie würde von Dschizre aus östlich, fast parallel zur syrischen Grenze, verlaufen und die irakische Grenze bei Zuvara überschreiten, viel für sich.

Was die Lage von Dschizre anbetrifft, so wäre mit Rücksicht auf die widersprechenden Kartenangaben festzustellen, daß diese Stadt auf türkischem Gebiet an beiden Ufern des Tigris, hart an der syrischen Grenze, 400 m ü. d. M. gelegen ist.

Im Hinblick auf den für die türkisch-irakischen Beziehungen in jeder Hinsicht so ungünstigen Grenzverlauf in dieser Gegend erscheinen die harten diplomatischen Kämpfe, die vor 1928 zwischen der Türkei und Frankreich wegen der Grenzziehung gerade auf dem nordöstlichen Grenzzipfel Syriens ausgefochten wurden, in einem ganz besonderen Licht. — Durch die im Jahre 1941 vollzogene Besetzung Syriens durch England ist in diesem Gebiete nun eine neue politische und militärische Lage geschaffen worden, die die Aussichten der türkisch-irakischen Bahnverbindung für die nächste Zukunft aber nicht verbessert.

Daß an der Durchführung der beiden großen Bauprojekte festgehalten wird, geht deutlich daraus hervor, daß nach den für die Anfangsarbeiten auf den zwei Linien nach und nach votierten Krediten von der Großen Türkischen Nationalversammlung im Juli 1941 die Beschaffung von 35 Millionen türkischen Pfund durch Auflegung einer Prämienanleihe zur Weiterführung der Arbeiten auf beiden Strecken bewilligt worden ist.

Der Eifer, mit dem die türkische Regierung schon seit den Zeiten Atatürks die Projekte der Anschlußbahnen mit Iran und Irak zu verwirklichen trachtete, beruht nicht nur auf dem eigenen nationalen Interesse an diesen Schienensträngen in politischer, wirtschaftlicher, strategischer und kultureller Beziehung, sondern ebenso auf der Beharrlichkeit, mit der die Regierungen dieser beiden Staaten ihre Herstellung empfahlen und auf sie hinwirkten. Das Verständnis für die Gemeinsamkeit der Interessen, das schon im Abschluß des Vertrages von Saadabad vom 8. Juli 1937 zum Ausdruck kam, fand in dieser gleiche Absichten verfolgenden Eisenbahnpolitik einen deutlichen Niederschlag. Auch die durch den Krieg veränderten innerpolitischen Zustände in beiden Ländern konnten an der berechtigten Forderung ihrer Völker nach einem gemeinsamen Verbindungsweg untereinander und mit Europa — nicht aus handelspolitischen oder Erdölinteressen allein — nichts ändern.

Die Bagdadbahn (siehe S. 146), die dazu bestimmt war, das erste sie verbindende moderne Verkehrsmittel zwischen ihnen zu werden, sollte, nach dem Machtwort der Westmächte am Schluß des Weltkrieges, ihre Fertig-

stellung nie erleben und nie dazu beitragen, die politisch-territoriale und damit auch kulturelle Absperrung der Völker Vorderasiens zu sprengen, auch nicht, als viele Jahre nach dem Weltkrieg diese Staaten die Aneinanderfügung der beiden Rumpfstücke von Tel K ö t s c h e k an der syrisch-irakischen Grenze und Beidschi in Irak immer nachdrücklicher begehrten. Erst als die Türkei im vollen Einklang mit der irakischen Regierung an die Verwirklichung des direkten Eisenbahnanschlusses ohne Berührung des französischen Mandatsgebietes Syrien herantrat, noch dazu auf einer verbesserten und verkürzten „Bagdadbahnroute“, verzichtete auch England auf die Fortsetzung seines Widerstandes gegen die Verbindung der beiden Sackbahnen durch den schon früher besprochenen Ausbau des fehlenden Stückes in Irak von der syrischen Grenze über Mosul gegen Bagdad. Er bedeutete in Wirklichkeit die Beendigung des Baues der im Jahre 1903 durch deutsche Tatkraft begonnenen und trotz aller diplomatischen und politischen Gegnerschaft Englands und Rußlands doch endlich zur Tatsache gewordenen, von Haidarpascha am Bosphorus bis Bagdad, bzw. Basra durchlaufenden direkten Bagdadbahn. Allerdings nimmt sie nicht den Weg, der den deutschen Schöpfern der Bahn und der türkischen Regierung im Jahre 1899, im Zeitpunkt des Georg v. Siemensschen Vertragsabschlusses, vorschwebte, als sie den Grundstein zu dem monumentalen Werke legten. Sie hatten für dieses auf ostanatolischem und mesopotamischem Boden eine ganz andere Trasse vorgesehen als die jetzt bestehende über Nussaibin, und zwar die, welche die Regierung der neuen Türkei durch den Ausbau der Eisenbahn Siwas—Malatia—Diarbakyr und ihrer vorhin besprochenen Verlängerung bis zur irakischen Grenze heute, nach über 42 Jahren, der Realisierung entgegenführt. Damals durfte sie wegen der Proteste Rußlands, das auf seine vermeintlichen Prioritätsrechte (vom Jahre 1900) für Eisenbahnbauten in der asiatischen Türkei östlich einer gewissen Demarkationslinie pochte, und infolge der Winkelzüge Englands nicht zur Wirklichkeit werden⁵.

Die Rückkehr zu diesem alten Projekt drängte sich in Ankara auch deswegen unausweichlich auf, weil durch die Ziehung der Grenze mit Syrien auf Grund des französisch-türkischen Vertrages von Ankara vom 20. Oktober 1921 bis hart an die Eisenbahnstrecke Tschobanbey—Nussaibin die ganze türkische Südostgrenze in dem meist flachen, durch keine natürlichen Hindernisse geschützten Steppengebiet jede Sicherheit und jeden strategischen Wert verloren hatte.

Außer den an Bedeutung alle anderen gegenwärtigen Bauvorhaben der Türkei überragenden beiden Anschlußbahnen nach Iran und Irak ist im letzten Jahre noch an die Ausführung von weiteren, zum Teil sehr interessanten Eisenbahnlinien herangetreten worden, und zwar:

a) an die Herstellung einer Verbindung zwischen der Hauptstrecke der anatolischen Eisenbahnen mit den Eisenbahnen Mudania—Bursa und Bandirma—Balikesir—İzmir, zwischen Bozüyük, südlich Biletschik im Sakariatal, über Inegöl—Bursa—Mustafakemalpascha (früher Kermesti) und der Station Oktshugöl der zweiterwähnten Strecke;

b) an die Schaffung einer Verbindung der anatolischen Eisenbahnen von Adapazary aus mit der Strecke Yrmak—Filiös bei der

⁵ Siehe J ä s c h k e, Orient-Rundschau, April 1936, S. 18.

Station Ismetpascha am Fluß Gerece, nahe Eskipazar, in der ungefähren Gesamtlänge von 200 km.

Die erstgenannte Linie verläuft in einer Entfernung von 40 bis 60 km fast parallel zur Südküste des Marmarameeres, bildet an ihren Endpunkten eine kürzere Verbindung der beiden Hauptlinien, als sie die schon existierende Verbindungsbahn Alajunt (Kütahia)—Balykesir gebracht hat, und fände in einer Verlängerung bis zur Dardanellenfestung Tschanakkale, die geplant ist, ihre natürliche und gleichzeitig militärisch wichtige Ergänzung. Sie entspricht voll den wirtschaftlichen Bedürfnissen des Landes und dient einem fruchtbaren, reichen, überwiegend ebenen Produktionsgebiet. Die Gefahr von Überschwemmungen, unter denen es litt, scheint durch die in den letzten eineinhalb Jahrzehnten durchgeführten wasserbautechnischen Meliorationsarbeiten stark eingedämmt. Nahe dem Ende der Bahn liegen nördlich die reiche Staatsdomäne und das Gestüt von Karadschabey.

Die zweite Strecke stellt sich als der erste Teil einer einstigen anatolischen Nordbahn dar, von der seit Jahren als Zukunftsprojekt gesprochen wird. Sie soll in gerader Linie nach Osten verlaufen, die Orte Hendek, Düzsche, Bolu und Gerece berühren, die Filios- und Samsunbahn übersetzen und einst über Schebinkarahisar—Kelkit bei Erbasch die Erzurumstrecke erreichen. Einer fernerer Zukunft wäre die Aufgabe vorbehalten, von Erbasch über Terdschan eine Verbindung der letzteren mit der Iranstrecke bei Musch herzustellen.

Für die Versorgung des näheren und weiteren Wirtschaftsgebietes von Istanbul mit der Kohle des Bassins von Ereğli auf erheblich kürzerem Schienenweg würde die neue Linie Adapazary—Ismetpascha eine wichtige Rolle spielen und damit gleichzeitig zur Entlastung des bisherigen Umweges über die Hauptlinie Ankara—Eskischehir—Haidarpascha beitragen. Auch der Verfrachtung des Holzes aus den pontischen Waldgebieten käme sie zustatten. Technisch bietet die Linie freilich so manche Schwierigkeit; sie steigt aus der Tiefebene von Adapazary bis Bolu, zum Teil in schmalen Flußtälern, auf 710 m Höhe an und hat außer dem Sakaria nahe seiner Mündung noch mehrere andere ansehnliche Flußläufe und -täler zu überbrücken;

c) an den Umbau der ehemals russischen, 175 km langen Schmalspurbahn Erzurum—Sarykamysch von der bisherigen Spurweite von 0,75 m auf die normale. Die Arbeiten sind 1941 bis auf ungefähr 100 km gediehen.

d) Erwähnenswert wäre, daß auf Grund eines im Herbst 1941 abgeschlossenen deutsch-türkischen Abkommens der Betrieb auf der einst griechischen Strecke der Orientalischen Eisenbahnen Kuleli Burgaz (Pythion)—Grenze vor Karaağatsch und Grenze nach Karaağatsch—bulgarische Grenze vor Svilengrad (Mustafapascha) von den türkischen Staatsbahnen übernommen wurde. Die auf den komplizierten Bestimmungen des Friedensvertrages von Lausanne beruhende Anomalie des türkischen Korridorzuges auf diesem Streckenabschnitt während seiner Zugehörigkeit zu Griechenland hat damit ihr längst verdientes Ende gefunden. Die Verhandlungen über die Wiederherstellung der während der kriegesischen Operationen am Balkan im Jahre 1941 von den Griechen zerstörten Kunstbauten auf dieser Linie, vor allem der großen Maritza- und der Ardabrücke, waren bis in die letzte Zeit noch nicht abgeschlossen.

e) Außer der allmählichen Ausführung der geplanten Linie Oktschugöl—Tschanakkale und der anatolischen Nordbahn mit ihrer südöstlichen Verlängerung steht noch eine Eisenbahnverbindung der wichtigen Städte Ineboli und Kastamonu mit der Filiosstrecke in Erwägung.

Die Schilderung alles dessen, was die neue Türkei in der Schaffung neuer Eisenbahnlinien geleistet hat, ergibt ein für sie stolzes Bild. Es kommt in der nachstehenden Tabelle zum Ausdruck, aus der die Gesamtlänge der bis Ende 1941 vollendeten, im Baubefindlichen und im Entwurf vorbereiteten Linien zu entnehmen ist:

I. Neu erbaute Linien:

	km
1. Ankara—Kaiseri	381
2. Kaiseri—Siwas	221
3. Alajunt—Balykesir	253
4. Boğazköprü—Kardeschgediği Ulukyschla)	173
5. Kalyn (Siwas)—Samsun . . .	370
6. Fevzipascha—Diarbakyr . .	505
und Joldschati—Eläzyğ . . .	25
7. Yrmak—Filios	397
8. Filios—Zonguldak	28
9. Afionkarahisar— Karakuju 113 km	151
Baladiz—Burdur 24 km	
Bozanönü—Isparta 14 km	
10. Tschetinkaja—Malatia . . .	141
11. Siwas—Erzurum	553
12. Diarbaky—Bismil (Irak- linie)	47
13. Eläzyğ—Palu (Iranlinie) . .	69,71
Summe	3314,71

II. Linien (1941) im Bau:

	km
1. Zonguldak—Kozlu	4
2. Palu—Bingöl (Iranstrecke) .	64
3. Bingöl—Musch (Iranstrecke)	107
4. Bismil—Kurtalan (Irak- strecke)	110,5
5. Erzurum—Sarykamysch (etwa 100 km fertig)	175
6. Burdur—Antalia etwa . . .	160
Summe	620,5

III. Linien im Entwurf:

	km
1. Kozlu—Ereğli	39
2. Musch—Tug (Iranstrecke) .	85
3. Kurtalan—Dschizre (Irak- linie) etwa	100
4. Bozüyük—Oktschugöl etwa .	170
(Oktschugöl—Tschanakkale geplant)	
5. Adapazary—Ismetpascha etwa	200
Summe	594

IV. Angekaufte Privatbahnen:

	km
1. Ylydscha—Palamutluk . . .	28
2. Samsun—Tscharschamba . .	37
Summe	65

Hiernach sind seit dem Jahre des Baubeginns 1925 bis Ende 1941 in der türkischen Republik 3314,71 km neue Eisenbahnlinien in Verkehr gebracht worden, während 620,5 km Bahnstrecken im Bau stehen, weitere 594 km dagegen noch im Stadium von mehr oder weniger fortgeschrittenen Vorstudien begriffen sind.

Bei Hinzurechnung der in der Zeit der alten Türkei gebauten Bahnen (3794 km) und der zuletzt angekauften beiden Privatkleinbahnen (65 km) — ohne die ehemals russischen Strecken — ergibt sich eine Gesamtsumme von 7173 km Eisenbahnen, die gegenwärtig in der Türkei in Betrieb stehen. (Die Stilllegung der Schmalspurbahnen

Mudania—Bursa und Ylydscha—Palamutluk kann als vorübergehend angesehen werden.)

Der weitaus größte Teil der neuen Linien (I/1—10 der Tabelle) ist bis Ende 1936, also in knapp elf Jahren seit Baubeginn, fertig geworden, während die Eröffnung der drei letzten Strecken (I/11—13 der Tabelle) in den drei vergangenen Jahren stattgefunden hat.

Wenn die Fortschritte des Eisenbahnbaues in der türkischen Republik nach einem rapiden Aufstieg in den ersten elf Baujahren vom Jahre 1937 an ein verlangsamtes Tempo erkennen lassen, so bedeutet diese Erscheinung keineswegs einen Stillstand. Bei den Gründen für eine gewisse Verzögerung waren sicherlich weitgehend finanzielle Rücksichten maßgebend, die wieder stark auf militärische Erfordernisse und auf die Einwirkung des großen Krieges zurückzuführen sein mochten. Trotz der dadurch aufscheinenden Schwierigkeiten, die sich den kostspieligen Eisenbahnbauten entgegenstellen, muß doch anerkannt werden, daß die geleisteten Arbeiten sich im Rahmen der ursprünglich aufgestellten Programme halten, ja diese durch neu hinzugekommene, wie die auf den Strecken Bozüyük—Balykesir und von Adapazary nach Osten, bereichert haben. Die sich die Überzeugung von der Staatsnotwendigkeit der Eisenbahnen und ihrer hohen Bedeutung für das Land in jeder Beziehung außerdem im türkischen Volk unter dem unmittelbaren Eindruck ihrer augenfälligen Nützlichkeit inzwischen fest verankert hat, darf auch in der nächsten Zukunft mit einer den jeweiligen Verhältnissen entsprechenden, gesunden Weiterentwicklung des türkischen Eisenbahnbaues gerechnet werden.

Die türkischen Eisenbahnen sind eingleisig. Die einzigen zweigleisigen Linien sind die Lokalstrecken der früheren Hauptstadt Istanbul—Floria (21 km) auf der europäischen und Haidarpascha—Pendik (25 km) auf der asiatischen Seite.

Die Bahnen sind durchwegs als Staatsbahnen, zum größten Teil in eigener Regie des Staates und mit seinen eigenen Mitteln erbaut worden, in den ersten Jahren durch Heranziehung fremder oder einheimischer Baufirmen für die einzelnen größeren Baustrecken, später hauptsächlich durch losweise Vergabe der Arbeiten, vorzugsweise an türkische, seltener auch an ausländische Unternehmer. Das in der ottomanischen Zeit fast ausschließlich angewandte und bei den kapitalistischen Staaten so beliebte System der Konzessionserteilung an europäische Gesellschaften und das der Privatbahnen wurde verlassen, hauptsächlich wegen der damit verbundenen langfristigen Auslandsverschuldung des Staates, die stets die Gefahr politischer Abhängigkeit und die von Einmischungen heraufbeschwört.

Parallel mit den Neubauten ging die Aktion zur Verstaatlichung der Privatbahnen, die vom Jahre 1928 bis 1941 zum vollen Erfolg der Übernahme fast sämtlicher vorhin angeführten Privatbahnen in das Eigentum und den Betrieb des Staates führte. Die einzige Ausnahme bildet das seit dem türkisch-französischen Abkommen von 1932 in Betrieb einer türkischen Gesellschaft mit französischem Kapital stehende letzte türkische Stück der Bagdadbahn Tschobanbey—Nusaibin (381 km) mit der Flügelbahn Derbesije—Mardin (25 km), deren Verstaatlichung nur eine Frage der Zeit ist.

Die finanzielle Bedeckung der Baukosten der neuen Eisenbahnen geschah im allgemeinen aus den laufenden Budgeteinnahmen des

Staates nach vorheriger ordnungsmäßiger Präliminierung und nur in einigen wenigen Fällen durch langfristige innere Anleihen, jedoch in sparsamster Weise. Solche Anleihen betrafen den Bau der Bahnstrecke Ergani—Diarbakyır mit 12 Millionen türk. Pfund sowie Siwas—Erzurum mit 30 Millionen türk. Pfund und zuletzt den der schon erwähnten Linien an die iranische und irakische Grenze mit 35 Millionen türk. Pfund.

Der Kaufschilling für die vom Staate erworbenen Privatbahnen wurde gewöhnlich durch Ratenzahlungen in festgesetzten längeren oder kürzeren Fristen allmählich beglichen. Bei den Orientalischen Eisenbahnen erfolgte die Regelung durch Ausgabe von in 20 Jahren zu tilgenden Obligationen.

Was die Verwaltung der türkischen Bahnen anlangt, so geschieht sie durch die dem Ministerium für öffentliche Arbeiten unterstellte Generaldirektion der türkischen Eisenbahnen in Ankara mit zehn ihr untergeordneten Betriebsdirektionen, die in Haidarpascha, Ankara, Balykesir, Kaiseri, Malatia, Adana, Afionkarahisar, İzmir, Istanbul und Erzurum ihren Sitz haben. Der Fürsorge einer jeden von ihnen sind Strecken von je 540 bis 930 km anvertraut, mit Ausnahme der Direktion in Istanbul, die ihres kleineren Arbeitsgebietes wegen bloß 337 km zu betreuen hat.

Die Eisenbahnen in der Türkei werden, sowohl was Betrieb als Bahnerhaltung und Tarifwesen anbelangt, nach europäisch-kaufmännischen Grundsätzen verwaltet. An rollendem Material, speziell Lokomotiven, besteht allerdings kein Überfluß, was nach der beschleunigten Vergrößerung des Eisenbahnnetzes nach allen Seiten hin nicht wundernehmen kann. Am Willen, das Fehlende zu ergänzen, mangelt es nicht, doch vereitelt der Krieg Bestellungen im notwendigen Ausmaß aus dem Auslande.

Der Verkehr hält sich in mäßigen Grenzen, ist aber gut organisiert. Zwischen Istanbul und Europa, Ankara und Haidarpascha sowie zwischen Haidarpascha—Ankara—Adana—Tripolis (Syrien) verkehren Expreszüge — der „Anatolische“ und der „Taurus-Expres“ — mit allen auch anderwärts gebräuchlichen Bequemlichkeiten, allerdings nur mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 44 km. Schlaf-, Speise- oder Büfettwagen werden nach den Endpunkten der großen Fernlinien auch in Schnell- und Personenzügen mitgeführt. Bei den wichtigsten Stationen und Kreuzungspunkten im Innern bestehen Bahnhof-hotels.

Eine elastische Tarifpolitik ist bestrebt, durch Anpassung an die Kaufkraft des Publikums zur Hebung des Personen- und Güterverkehrs beizutragen, z. B. im Ausflugsverkehr, dann durch ermäßigte Rückfahrkarten, durch sogenannte „Volks-“ und „Geschäftsfahrkarten“ mit 15- bis 60tägiger Gültigkeit und ohne Beschränkung auf Ziel und Richtung der Fahrten; im Güterverkehr durch Gebührennachlässe oder -befreiungen für türkische Erzeugnisse, Reisegepäck, Musterkoffer usw.

Modern ausgestattete große Reparaturwerkstätten bestehen in Eskişehir und Siwas, kleinere in Istanbul und anderen Plätzen.

Mit Befriedigung darf es uns Deutsche erfüllen, feststellen zu können, daß die Türkei, die neue sowohl wie auch die alte, bei keinem Staat so viel Verständnis und rückhaltlose Unterstützung ihrer Pläne beim Eisenbahnbau gefunden hat als bei Deutschland. Wohl haben sich in den ersten Jahrzehnten vorzugsweise englische und französische Gesellschaften dazu gedrängt, allein für Bahnen, die offensichtlich nur auf Gewinn berechnete Ziele verfolgten, wie die zwei Eisenbahnen von İzmir in

sein von der Natur besonders reich gesegnetes Hinterland u. a.; Rücksichten auf höhere türkische Staatsinteressen waren für die Projektanten nicht maßgebend. Deutschland hat selbst in Zeitläuften, in denen es am Bosphorus oder in Ankara politisch im Hintergrund stand, seine tätige Mithilfe bei der Durchführung der türkischen Eisenbahnbauten durch Lieferung zahlreichen Materials jeder Art zur Verfügung gestellt, ebenso wie auch technische Spezialisten höherer Ordnung als Mitarbeiter oder Ratgeber zumeist aus Deutschland gekommen sind. Selbst jenes große Unternehmen, dessen Projektierung und Ausführung fast ausschließlich in deutschen Händen lag und das als deutsch-imperialistisches verdächtigt wurde, die Bagdadbahn, hat sich als das für das türkische Reich und seine Sicherheit bedeutsamste und für seine Wirtschaft rentabelste erwiesen. Sein späteres Schicksal, das in diesen Zeilen geschildert wurde, hat gezeigt, daß es auf gesündester Grundlage ruht und nicht nur in politischer, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht für die Türkei, ja selbst für ihre südöstlichen Nachbarn geradezu unentbehrlich ist.

Jeder Deutsche wird die im Eisenbahnbau aus eigener Kraft und Tüchtigkeit des türkischen Volkes errungenen großen Erfolge der neuen Türkei nach wie vor mit ungeteilter Sympathie begleiten und sich freuen, wenn ihre Anstrengungen im erhöhten Ansehen des Landes und im gesteigerten Wohlstand seiner Bevölkerung die verdiente Belohnung finden. Der zwischen Deutschland und der Türkei zum Nutzen beider Teile vor sich gehende und durch die Eisenbahnen begünstigte Gütertausch entspringt den natürlichen Bedürfnissen der beiden Staaten, die sich wirtschaftlich gegenseitig in glücklicher Weise ergänzen, und bedarf keiner politischen Hintergründe.

Cypern und England.

Von Eugen Oberhummer.

Im April 1191 näherte sich die Kreuzfahrerflotte Richards I. auf der Fahrt nach Syrien der Südküste von Cypern. Dort herrschte seit 1184 ein wüster Usurpator, Isaak Komnenos, der die Insel von Konstantinopel losgerissen hatte und sich Kaiser von Cypern nannte. Wie das *Itinerarium Regis Ricardi*¹ berichtet, zerstreute ein Sturm die Flotte. Ein Schiff mit kostbarer Ladung sucht Schutz im Hafen von Limassol. Es trägt die Schwester Richards, Johanna, Witwe des letzten Normannenkönigs von Sizilien, Wilhelm II., und Richards Braut, die zierliche Romanin Berengaria von Navarra, mit ihrem Gefolge. Der Komnene sucht die königlichen Frauen durch trügerische Einladung in seine Gewalt zu bringen. Inzwischen landet, Anfang Mai, auch König Richard, wirft die cyprischen Truppen zurück und feiert in Limassol seine Hochzeit mit Berengaria. In kurzem Ansturm von wenigen Wochen erobert Richard die Insel und legt den Usurpator in Ketten. Dann fährt er weiter nach Akkon. Die Insel selbst zu behalten kam ihm nicht in den Sinn. Er war schon vor seiner Thronbesteigung begeistert für die Idee des Kreuzzuges. Seine kühnen Taten in Syrien trugen ihm dort den Beinamen Löwenherz ein. Wie ihn das Bild auf seinen Siegeln zeigt und Walter Scott in „Ivanhoe“ und „Tales of the Crusaders“ schildert, muß er eine Hünengestalt gewesen sein. In der Rüstung stramm zu Pferde sitzend, hob er jeden Gegner

¹ *Rer. Britann. Script. med. aevi* Bd. 38 (London 1864).

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1942

Band/Volume: [85](#)

Autor(en)/Author(s): Ritter von Kral August

Artikel/Article: [Entwicklung und Stand des türkischen Eisenbahnbaues bis Frühjahr 1942 142-160](#)