



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

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

Koernig, R. A.: Der Ausbau der türkischen Eisenbahnen

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



## Der Ausbau der türkischen Eisenbahnen

Von R. U. Koernig



Das Eisenbahnnetz des Ottomanischen Reiches ist in seiner heutigen Bedeutung nahezu ganz unter der Regierung des Sultans Abdul Hamid des Zweiten geschaffen worden. Nach dem Ende des Krieges mit Rußland 1877 zählte man rund tausend Kilometer. Es bestanden in Europa die Bahnstrecken: Konstantinopel-Adrianopel mit 319 Kilometern, die von Saloniki-Üsküb-Mitrowiza mit 363 Kilometern. Asien hatte die kleinen Strecken Haidar Pascha-Ismid (93 Kilometer), Smyrna-Kassaba (100 Kilometer) und Smyrna-Midin (192 Kilometer). Das gab zusammen erst 1067 Kilometer.

Seitdem ist an den Bahnen so viel gebaut worden, daß die Kilometerzahl an 6000 erreicht, mit einem Einkommen von fünfzig Millionen Franken. Der große Hafen von Saloniki, dem noch eine glänzende Zukunft bevorsteht, ist jetzt angeschlossen an das eigentliche europäische Bahnnetz; die Strecke Saloniki-Üsküb-Sibestische (serbische Grenze) mit der Kumpfbahn nach Mitrowiza hat 1264, die einst durch Albanien weiterzubauende Strecke Saloniki-Monastir, die an den ehemals so üppigen Residenzen der alten Makedonerkönige, Pella und Edessa, vorüberführt, hat 220 Kilometer, die Verbindungsbahn (Jonktion) von Saloniki mit dem Hafen Dedeagatsch 511 Kilometer. Von Dedeagatsch gehts nach Adrianopel, Konstantinopel, Bakarel (bulgarische Grenze), Tirnowo, Seymen, Samboli.

Das sind freilich noch lange nicht genügende Verkehrswege durch die zu erschließenden reichen Gebiete, der Fortschritt ist aber groß, und nicht zuletzt ist es der Handel unsers Reiches, der davon Vorteil hat.

In Asien drüben ist die kurze Strecke Haidar Pascha-Ismid weiter gebaut worden nach Eski Schehir und Angora (579 Kilometer), von Eski Schehir nach Koniah (444 Kilometer). Vom Hafen Mudania führt nach dem betriebsreichen Brussa eine 41 Kilometer lange Strecke. Der erste Teil der eigentlichen Bagdadbahn führt bis Bulgurlu an den Taurus (200 Kilometer),

und von dort aus wird nun der Bergzug durchbrochen werden, eine tüchtige Arbeit, mit der deutsche Ingenieure eifrig beschäftigt sind, und wofür sie schon viel vorgearbeitet haben. Die Bahn Smyrna–Midin–Dinair hat 376 Kilometer mit 139 Kilometern Zufahrtslinien, die Kassababahn Smyrna–Afium Kara Hissar 252 Kilometer mit 96 Kilometern Zufahrtslinien. Auch das Bahnnetz Syriens hat sich in kurzer Zeit sehr wesentlich ausgedehnt. Hier sind die Bahnen Beirut–Damaskus (149 Kilometer), die Hauranbahn (100 Kilometer), ferner die Strecken Rajak–Hama–Aleppo (331 Kilometer), Mersina–Adana (67 Kilometer), Jaffa–Jerusalem (87 Kilometer). Die Hedschasbahn ist zurzeit bis nach Tabuk in Nordarabien ausgebaut (714 Kilometer), mit der Verbindungsbahn vom syrischen Hafen Haifa nach Derat in einer Länge von 168 Kilometern.

Das sind die amtlichen Zahlen über die bis zum Jahre 1905 im Eisenbahnbau der Türkei gemachten Fortschritte, wie sie sich in dem von Alexis-Bey, Administrator der sogenannten französischen Linien, herausgegebenen Werke finden: „Jahrbuch der Einkünfte der Eisenbahnen des Ottomanischen Reiches für 1905“.

Es sei gestattet, hier besonders auf die Vorteile hinzuweisen, die einige der erwähnten Linien dem deutschen Handel versprechen. Namentlich bieten sich durch Anlage und Ausbau dieser Verkehrswege besonders der Ausbeutung des ungemein großen Erzeichtums der Türkei gute Handhaben, eines Reichtums, der immer noch zu wenig beachtet wird. In der europäischen Türkei kommen da, was Erze betrifft, besonders Makedonien und Thrakien in Betracht. Von den Linien Saloniki–Serbien, Saloniki–Monastir aus wäre eine Anzahl von Seitenbahnen dringend nötig. In unmittelbarer Nähe von Saloniki finden sich Chromlager von seltner Bedeutung und Gehalt. Rechts und links vom Wardar betreiben die Bulgaren der Gegend seit alter Zeit, wenn auch verbotnerweise, Goldwäsche mit gutem Erfolge, besonders in dem etwas nördlich von Saloniki liegenden Kreise Avret Hissar. Die Goldstätten liegen im Kruscha Balkan, der eine etwa 1000 Meter hohe Wand bildet zwischen dem Struma (Strymon) und Wardar (Xyios). Das Goldvorkommen da wird schon von Herodot erwähnt. An vielen Stätten findet man alte Schutthalden, die an sich schon sehr ergiebig wären, denn die Griechen von damals beuteten wesentlich nur die reichen Erze aus und ließen die ärmern liegen, manches, wie zum Beispiel Galmei, das über Blei und Silber lagert, blieb unbenützt. Nördlich von der großen dreieckigen Halbinsel Chalkidike — die Erzreiche schon im Altertum genannt — sind große, sehr ausgiebige Lager von Silber und Blei, beide Erze sehr reich. Auf der dem Golfe von Saloniki zugewandten Halbinsel Kassandra findet sich Blei, Antimon, Mangan, Silber, besonders Mangan wird abgebaut. Hierhin ließe sich von Saloniki her eine Küstenbahn leicht führen, mit kurzen Zufahrtslinien zur See. Auf der Halbinsel Athos — Hagion Dros, Heiliger Berg der bekannten Klöster wegen genannt — ist Magnesit in Massen vorhanden. Vielfach sieht man an den leuchtend weißen, zur See abstürzenden Felsen die blaue See der

Agäa branden: was man aber zunächst für einen schönen weißen Marmor hält, ist Magnesit, der sich also dort der Verfrachtung zu Schiffe gewissermaßen anbietet. Die uralten Bergwerke auf der Insel Thasos sind jetzt im Betriebe der deutschen Firma Speidel, die vornehmlich Galmei fördert, in einem Erze, das reicher ist als die dafür berühmten Gruben zu Beuthen und Tarnowitz in Oberschlesien. Unweit Kassandra ist im Meere eine Erdölquelle erschienen. Erdöl findet sich angeblich auch bei der Stadt Florina, an der Strecke nach Monastir. An dieser Linie bemerkt man schon vom Zuge aus großen Eisenreichtum; leider handelt es sich fast nur um Manganeisen, dessen Verfrachtung nicht lohnt. Die Kohle, die die Einwohner an der Strecke gefunden haben wollen, ist keine Steinkohle, sondern Braunkohle und Lignit von geringem Werte. Ganz ohne brauchbare Verkehrswege, mit Ausnahme der über Doiran-Serres-Drama nach Debeagatsch führenden Konktion-Bahn ist das nicht minder als das eigentliche Makedonien sehr erzeiche Thrakien, dessen wichtiger Hafen, Kawalla, Thasos gegenüber, nicht einmal angeschlossen ist. In der Nähe besaß Athens Feldherr und Admiral Thukydides, der Geschichtschreiber des Peloponnesischen Krieges, selbst ein Thrakerfürst, wichtige Goldbergwerke. In den Bergen findet man alte Stollen und Schutthalden von Silberbergwerken und Bleiwerken die Menge. Die Verbindungsbahn berührt die Stadt Kanthi (Eskidsche). Dort, an dem Abhange des Karlık-Dagh, hat eine englische Gesellschaft ein Kupferbergwerk begonnen. So erwünscht ein gutes Kupfervorkommen am Balkan wäre, so ist doch bisher, soweit mir bekannt geworden ist und nach allem, was ich selbst von Erzen im Lande gesehen habe, kein reiches Erz gefunden worden. Mag sein, daß die Erschließung der vielen so ungenügend bekannten Gebiete der Balkanberge zu besseren Ergebnissen führt, zeigt doch, wo man gründliche Aufschlüsse gemacht hat, das ganze Gebiet ein außergewöhnliches Erzvorkommen bei selten günstigen Verhältnissen. Ist doch erwiesenermaßen der Goldreichtum von Makedonien und Thrakien nicht umsonst im Altertum so gepriesen worden, denn die heutige bergmännische Untersuchung hat ergeben, daß, sind die eigentlichen Erzstätten erst einmal modernem Betriebe zugänglich gemacht, sie sich reicher erweisen werden als der Ural und selbst der Rand von Johannesburg.

In Kleinasien sollten ebenfalls die Eisenbahnen, um sie ertragfähig zu machen, mit Rücksicht auf die Ausbeutung der Erze weiter ausgebaut werden. Schon in nächster Nähe von Konstantinopel, am Marmarameer, finden sich reiche Mineralbezirke, bei dem alten Panorma (Panderma) mit Galmei, Blei, Silber, ebenso am Golfe von Ismid. Von der Linie Mudania-Brussa und von vielen Stellen der Anatolischen Bahn sollten da Zufahrtslinien geschaffen werden. An dieser Strecke sind besonders wertvoll die verschiedenen Erzlager bei Kutahia (Chrom, Antimon), Eski Schehir (Zinn, Meerschäum wie bei Brussa).

Aufgabe des Ausbaues der Bagdadbahn wird es sein, von Anfang an den Anschluß an die reichen Erzbezirke zu sichern, die sich im Hochlande Armeniens vorfinden. Da ist Eisen, Mangan, Blei, Silber, Kupfer, Kohle. Die größte Kupferausbeute der Türkei findet bei Diarbekir statt, das Bergwerk leidet aber

an Feuerungsmangel, obwohl Kohlen, und zwar Steinkohlen, in starken Flözen in der Nähe sind. Auch hier werden Zufahrten geschaffen werden müssen.

Der Ausbau der ottomanischen Eisenbahnen wird zum guten Teile davon abhängen, daß ihre Finanzverwaltung eine andre wird. Aber es ist eben mit dem Begriffe „Verwaltung“ in der Türkei fast immer die Vorstellung von Mißwirtschaft zu sehr verbunden. Einen Krebsßchaden in der Eisenbahnfrage haben die ausländischen Konzessionäre selbst erzeugt in der Kilometergarantie. Die türkische Regierung vergibt den Bau und verpflichtet sich, einen Mindestertrag für den Kilometer zu verbürgen. Ist der Ertrag ungenügend — da liegt der Schaden —, so muß ihn der Bezirk aufbringen. Die Folge ist, daß anstatt einer Bereicherung des Bezirks durch seine Ausschließung dessen Verarmung durch Ausfaugung eintritt. Ehe nämlich die Bahnstrecke genügende Erträge liefert, ist der Kreis verarmt, und der verarmten, durch Auswanderung verminderten Bevölkerung sollen noch obendrein höhere Lasten aufgelegt werden. Der Nachteil ist offenbar. Daher ist der Sultan nicht mehr geneigt, für Bahnbauten dem Staate neue Verpflichtungen auflegen zu lassen. Er sträubt sich mit Recht dagegen, denn bisher hat noch keine der Bahnen mit Kilometerbürgschaft ihre Nettoeinnahme auf einen Betrag bringen können, der dem Staate die Zahlung der Bürgschaft erspart hätte. Andre Strecken, die ohne Kilometerbürgschaft gebaut worden sind — zum Beispiel die Midinbahn, die Strecken Jaffa—Jerusalem, Merzina—Aldana und Mudania—Brussa —, zahlen ganz hübsche Dividenden.

Es wird sich also bei der weitem, so wünschenswerten und so aussichtsvollen Ausgestaltung des türkischen Eisenbahnnetzes darum handeln, einen Weg zu finden zum Bau der Bahnen ohne die schädigende Kilometerbürgschaft. Die türkische Regierung aber sollte endlich mit rücksichtsloser Entschiedenheit die mittelalterlichen Wirtschaftsverfahren — vielmehr Mißwirtschaft — verlassen und den Bewerbern um Konzessionen nicht durch schier unglaubliche Schikanen die Wege verlegen zur Hebung der reichen Schätze des Landes. Jeder Ausländer wird gern ein modernes Minengesetz befolgen, wird die von ihm verlangte Steuer richtig zahlen. Er wird sich aber weigern, sich außerdem und nachträglich vom Wali, Kaimakan usw. bei den geringsten Anlässen und unter den unglaublichsten Vorwänden immer neue Trinkgelder auszupressen zu lassen, die jedes ernste Geschäft unmöglich machen. Man muß in Konstantinopel endlich zu der Einsicht gelangen, daß Dampfmaschinen, Eisenbahnen Dinge der Neuzeit sind, und daß wir heute 1907 schreiben und nicht 1323. Erst wenn diese mittelalterliche Auffassung, das größte Hindernis jeglichen Fortschritts im ganzen Orient, beseitigt sein wird, erst dann wird die Türkei von den reichen Schätzen ersprißlichen Vorteil ziehen können, die im ganzen Lande der Hebung harren.

