



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

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

S.,L.: Die türkischen Eisenbahnen

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



## Die türkischen Eisenbahnen



er armenische Kriegsschauplatz hat gezeigt, welche Schwierigkeiten die heutige Kriegsführung ohne leistungsfähige Bahnlinien hinter der Front zu überwinden hat, besonders wenn der Gegner über dieses wichtigste Hilfsmittel der Führung verfügt.

Rußland besitzt in Transkaukasien ein für russische Verkehrsverhältnisse gutes Eisenbahnnetz. Die Hauptverkehrslinie ist die Strecke Baku-Tiflis-Batum, durch die eine Verbindung zwischen dem Schwarzen Meer und dem Kaspischen geschaffen ist. Diese Linie ist zum Teil zweigleisig und kommt mit der einen Endstation — Batum — auf etwa 30 Kilometer an die armenische Grenze heran. Von dieser Hauptstrecke zweigt bei Tiflis eine Linie in südwestlicher Richtung ab, die sich bei Alexandropol nach Kars und nach Dschulfa über Uluhanlu gabelt. Zwischen den beiden letztgenannten Orten läuft die Bahn in unmittelbarer Nähe der russisch-persischen Grenze. Von der türkischen Grenze ist Uluhanlu nur 20 Kilometer entfernt. Außerdem waren vor Beginn des Krieges noch die kurzen Grenzstrecken Uluhanlu-Kulp und Kars-Sarikannisch und die lange Verbindungsbahn zwischen Kars und Michailowo (an der Linie Batum-Baku) im Bau. Man kann mit Sicherheit annehmen, daß diese Linien inzwischen betriebsfähig geworden sind. Rußland besitzt dadurch an der etwa 350 Kilometer langen türkischen Grenze drei leistungsfähige Bahnlinien, deren Endstationen in unmittelbarer Nähe der Landesgrenze liegen. Ob die seit langem beabsichtigte Verbindungslinie zwischen Batum und Kars bereits im Bau ist, ist nicht bekannt geworden. Aber auch ohne diese kann das russische Bahnnetz in Transkaukasien allen Ansprüchen genügen, die die Bedürfnisse des armenischen Feldzuges stellen.

Die Türkei führt den Krieg in Armenien ohne den Rückhalt an Eisenbahnen. Von Erzerum liegt die nächste Bahnstation Angora 700 Kilometer entfernt. Jedes Gramm Mehl, jedes Pfund Hafer und der ganze Bedarf für

Gewehr und Geschütz muß deswegen auf mühseliger Karawanenstraße herangeführt werden, wozu drei bis vier Wochen erforderlich sind. Armenien selbst, ein Gebirgsland von etwa 1800 Meter Höhe, ist außerstande, eine Armee zu ernähren. Die Schwierigkeiten, die die türkische Führung auf diesem Kriegsschauplatze, besonders auch bei der Verteidigung von Erzerum zu überwinden hatte, sind daher riesengroß gewesen.

Im Russisch-Türkischen Kriege 1877/78 lagen die Verhältnisse umgekehrt. Damals beherrschte die türkische Flotte das Schwarze Meer. Die Versorgung der Armee war daher nicht auf den Landweg angewiesen, sondern erfolgte von der See her über Trapezunt. Rußland dagegen besaß noch keine Bahnen, die über den Kaukasus führten. Man muß es unserem Gegner zugestehen, daß er aus den Erfahrungen jenes Krieges gelernt hat und die Lehren in die Tat umgesetzt hat. Der Beweis dafür sind die Bahnlinien in Transkaukasien, die nicht ungeschickt an das Hauptbahnnetz Rußlands angeschlossen sind. Auch hier, wie im fernen Osten, hat die Verkehrspolitik unseres östlichen Gegners ohne Zweifel viel geleistet.

Die Pforte hat die Gefahren wohl erkannt, die für die Verteidigung der armenischen Grenze durch die Entwicklung des russischen Bahnnetzes entstanden. Sie war aber in den letzten Jahrzehnten, als Rußland durch den französischen Goldsegen erstarbte, außerstande, aus eigenen Mitteln kostspielige Bahnlinien nach den unwirtlichen und unwirtschaftlichen Grenzgebieten zu führen. Wie wenig militärische Zwecke bei den Bahnbauten mitgesprochen haben, zeigt die Tatsache, daß erst im Jahre 1909 das Arbeitsministerium bei der Hohen Pforte den Auftrag erhielt, vor der Vergabung von Eisenbahnbauten grundsätzlich mit dem Kriegsministerium in Verbindung zu treten. Bis dahin waren lediglich die Forderungen des Handels und Verkehrs maßgebend gewesen. Hier aber waren die vielfachen Beziehungen und Vorrechte fremder Staaten und Gesellschaften ausschlaggebend.

Schon in der Mitte des vergangenen Jahrhunderts entstand in England der Plan, in der Türkei eine Bahnlinie zu bauen. Naturgemäß sollte sie lediglich englischen Interessen dienen, d. h. sie sollte einen Verbindungsweg nach Indien schaffen. Deswegen nahm nach diesem Bauplan die Bagdadbahn ihren Anfang nicht in Konstantinopel, sondern an der syrischen Küste, wo ohnehin der englische Handel schon Beziehungen hatte. Man muß sich vergegenwärtigen, daß zu jener Zeit der Suezkanal noch nicht bestand, daß also der ganze Verkehr nach Indien den langen Weg über das Kap lief. Eine Verbindung von der syrischen Küste nach dem Persischen Golf durch eine leistungsfähige Bahn hätte daher den Weg wesentlich gekürzt und beschleunigt. Deswegen erhielt der Irländer Kolonel Chesney den Auftrag, die Verhältnisse an Ort und Stelle zu studieren. Als Inselbewohner suchte er die Lösung des Verkehrsproblems vornehmlich in der Ausnutzung der Wasserstraßen. Von der Küste sollte eine Bahn oder ein Kanal bis an den Euphrat geführt werden, dann aber sollte

der Flußlauf selbst die Weiterbeförderung übernehmen. Für seine Studienreisen hatte er zwei zerlegbare Dampfboote „Euphrat“ und „Tigris“ gefertigt, die auf dem Landwege an den Flußlauf geschafft wurden. Das Unternehmen hat seiner Zeit viel Aufsehen gemacht, zeitigte aber keine Erfolge. Die englische Regierung verfolgte die Frage in erster Linie vom militärisch-politischen Gesichtspunkte, der die Schnelligkeit des Verkehrs obenan stellen muß. Sie entschied sich daher für den Schienenstrang von Syrien bis zum Persischen Golf und bis nach Indien. Zu jener Zeit nahm aber die Dampfschiffahrt eine ungeahnte Entwicklung. Sie verkürzte den langen Seeweg so wesentlich, daß das Interesse Englands an der kostspieligen Bagdadbahn, eben weil sie fast ausschließlich militärischen Zwecken dienen sollte, mehr und mehr abnahm.

Mit einem Schlage änderte sich die Lage, als der Gedanke des Suezkanals greifbare Gestalt gewann. Die Folge davon war die Gründung der „Euphrates Valley Railway Company“, die sich den beschleunigten Bau der Bagdadbahn zur Aufgabe machte. Das für jene Zeiten unerhört großartige Unternehmen kam aber wegen Schwierigkeiten in der Geldbeschaffung nicht zustande. Deswegen verschaffte sich England durch den Erwerb von Suezkanal-Aktien in nicht ungehörter Weise einen maßgebenden Einfluß auf das Unternehmen, das in fremder Hand ohne Zweifel eine Gefahrquelle für Indien bedeutete. Als natürliche Folge dieser geschickten Operation wurde nunmehr der Gedanke des Bahnbaues aufgegeben. Die spätere Erwerbung der Insel Zypern deutet vielleicht darauf hin, daß die englische Politik diesen Gedanken noch immer nicht begraben hatte.

Unabhängig hiervon, ja geradezu im Gegensatz zu den englischen Plänen, standen die Bestrebungen der Türkei. Für sie stand obenan der Gesichtspunkt, die wirtschaftlich leistungsfähigste Provinz Anatolien dem Verkehr zu erschließen und mit der Hauptstadt des Landes zu verbinden. Der deutsche Ingenieur Pressel, der im Jahre 1872 nach der Türkei berufen und als Generaldirektor der ottomanischen Eisenbahnen in Asien angestellt wurde, erhielt den Auftrag zur Durchführung dieser Pläne. Der Hauptstrang sollte, den alten historischen Straßen und der damals bereits bestehenden Telephonlinie Konstantinopel-Bagdad folgend, über Sivas-Diabeck die Tigrißländer erreichen. An diese Hauptlinie sollten Zubringerbahnen herangeführt werden. So waren Geleise von Eskishehr und Konia, von Sivas nach dem Schwarzen Meer und nach Erzerum und von Diabeck nach dem Mittelländischen Meer vorgesehen. Leider kam dieser großzügige Bauplan damals nicht zur Ausführung. Pressel dachte an schmalspurigen Ausbau. Er kannte die Schwierigkeiten, die die Geldfrage in der Türkei verursachte und glaubte deshalb schneller und leichter zum Ziele zu kommen, wenn er zunächst auf die Normalspur verzichtete. Ohne Zweifel hätte in diesem Falle die schmalspurige Bahn manche Vorteile gehabt. Außer der billigeren Herstellung fiel zugunsten des Presselschen Planes die kürzere Bauzeit ins Gewicht. Dazu kommt, daß die Schmalspur scharfe Kurven und starke

Steigungen leichter überwindet und deswegen die Linienführung durch die gebirgigen Provinzen d. h. über Sivas und Diabekr ermöglicht hätte. Unter ähnlichen Verhältnissen hat man sich seiner Zeit auch in Bosnien und in der Schweiz für den Schmalspurigen Bahnbau entschieden, obwohl man auch hier sehr wohl wußte, daß nur die Vollbahn die wünschenswerte Höchstleistung sichert. Die türkische Regierung vertrat den Standpunkt: entweder alles oder nichts. So wurde das Bessere der Feind des Guten. Pressel wurde entlassen. Die türkische Regierung schritt nun selbst an die schwierige Aufgabe heran, saß aber nur zu bald bei der Geldbeschaffung fest. Als dann der finanzielle Zusammenbruch, innere Unruhen und die Folgen des russisch-türkischen Krieges das unglückliche Land heimsuchten, war natürlich von dem gewaltigen Unternehmen dieses Bahnbaues keine Rede mehr.

Erst in den achtziger Jahren begann die Erholung des Staatskörpers und damit auch wieder das Interesse an der Frage, die in erster Linie geeignet war, dem ermatteten Körper neue Kräfte zuzuführen. Es entstand zunächst die Orientbahn, durch die Konstantinopel an das europäische Bahnnetz angeschlossen wurde. Im Jahre 1888 war dieser Bau vollendet. Inzwischen waren auch die Verhandlungen wegen der Bahnen in der asiatischen Türkei wieder aufgenommen worden. Die Pforte hatte diesmal aber sofort die Heranziehung ausländischen Kapitals vorgesehen. Aus dem Wettkampf, der sich zwischen den Gesellschaften der verschiedenen europäischen Großstaaten um den Bahnbau entwickelte, ging bekanntlich die Deutsche Bank unter Führung des genialen Siemens siegreich hervor. Im Jahre 1891 schon hatten deutscher Fleiß und deutsches Können die Strecke Konstantinopel (Haidar-Pascha)—Eskişehir in der Länge von 313 Kilometer fertiggestellt. Im Jahre 1892 war die Strecke Eskişehir—Angora, im Jahre 1895 die von Eskişehir nach Konia vollendet. Die deutsche Bank hat das von der Pforte in sie gesetzte Vertrauen also in vollstem Maße gerechtfertigt. Daß die Ausführung in technischer Beziehung auf der Höhe steht, weiß jeder, der jemals von dem herrlichen Bahnhof in Haidar-Pascha eine Reise nach der asiatischen Türkei angetreten hat. Seit dem Jahre 1895 war hierdurch die wichtigste Provinz der asiatischen Türkei, Anatolien, dem Verkehr erschlossen; die Bahn ist daher auch unter dem Namen „Anatolische Bahn“ allgemein bekannt geworden. Leider kam im Jahre 1893 die Strecke Angora—Erzerum, deren Bau damals auch schon von der türkischen Regierung genehmigt war, nicht zur Ausführung.\* Rußland fürchtete, durch den Anschluß Armeniens an das türkische Bahnnetz in seiner militärischen und wirtschaftlich-politischen Stellung in Transkaukasien, auch gegenüber Persien, geschwächt zu werden.

Aus demselben Grunde vereitelte die russische Regierung die nördliche Linienführung der Bagdadbahn über Sivas—Diabekr, als der Plan zum Bau dieser Bahn nach der glücklichen Beendigung des Griechisch-Türkischen Krieges wieder aufgenommen wurde. Wieder begann ein heißer Kampf zwischen den europäischen Großstaaten um die Erlangung der Bauerlaubnis. Welche Mittel

angewandt wurden, um die Hohe Pforte günstig zu beeinflussen, zeigt die Überreichung einer silbernen Karte an den Sultan durch eine Gesellschaft, in der die Eisenbahnlinie durch Edelsteine zur Darstellung gebracht war. Auch dieses Mal ging die Deutsche Bank siegreich aus dem Wettlauf hervor. Die Ausführung ging aber keineswegs so schnell vonstatten wie der Bau der Anatolischen Bahn.

Jetzt war es England, das immer wieder hemmend in den Weg trat. Die Gründe des Widerstandes sind bekannt. Englands Politik zielte darauf hin, wegen seines indischen Besitzes keiner anderen Macht den schnellsten Weg nach dem Persischen Golf zu überlassen, sich vielmehr zur Stärkung dieses Besitzes am Persischen Golf festzusetzen. Die Gegensätze, die zum Teil den Weltkrieg erklären, kamen hier bei dem Bau der Bagdadbahn frühzeitig zutage und haben oft zu höchster politischer Spannung geführt.

Der Widerstand Frankreichs und Rußlands war erheblich geringer und konnte bald beseitigt werden. Frankreich besaß schon seit langem in Kleinasien und in Syrien Bahnstrecken: die „Smyrne-Cassaba et prolongements“ und die „Damas-Hamah et prolongements“, deren weiterer Ausbau den französischen Gesellschaften überlassen blieb. An der Bagdadbahn wurde französisches Kapital beteiligt, wodurch das Unternehmen einen internationalen Charakter erhielt. Es führte seitdem den Titel: „Société du chemin de fer de Bagdad“. Die Befriedigung des nationalen Ehrgeizes beseitigte die Schwierigkeiten, die Frankreich gemacht hatte.

Rußland widersetzte sich dem Baubeginn nur solange, wie die nördliche Linienführung über Sivas—Diabekr in Frage stand. Als man auf diese verzichtete, wozu neben der Rücksichtnahme auf die russischen Interessen wohl in erster Linie technische Schwierigkeiten der Linienführung durch das gebirgige Armenien nötigten, schwand der russische Widerstand. Ja es scheint sogar Zeiten gegeben zu haben, in denen Rußland den Bau der Bagdadbahn auf dem südlichen Wege zu fördern beabsichtigte. Ihm konnte es nur erwünscht sein, wenn die Machtstellung Englands an der persischen Grenze geschwächt wurde.

England verstand aber immer wieder neue Mittel ausfindig zu machen, um den Beginn des Baues zu verhindern. Immerhin konnten die ersten 200 Kilometer Konia—Gragli im Jahre 1902 eröffnet werden. Aber je weiter nach Süden die Schienenstränge vordrangen, um so nachhaltiger wurde der englische Widerstand, so daß erst 1904 der Weiterbau auf Adana zu beginnen konnte. Im Jahre 1912 war es nach vielfachen Verhandlungen gelungen, die Fortsetzung des Baues durchzusetzen. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Deutsche Bank im Jahre 1899 die Verpflichtung übernommen hatte, die ganze Bahnstrecke von Konia über Adana—Aleppo—Mosul bis Bagdad innerhalb von acht Jahren fertigzustellen, war in den dreizehn Jahren bis 1912 wirklich wenig erreicht worden. Die Angaben über die bei Beginn des Krieges fertiggestellten Strecken sind recht verschieden. Immerhin scheint festzustehen, daß das Gerippe ausgebaut ist, daß vor

allem eine Verbindung bis zum Euphrat besteht, die in der Hauptsache durch Schienengeleise und Eisenbahnbetrieb hergestellt ist. Nach dem letzten Bauplan sollte die ganze Strecke im Jahre 1916 betriebsfähig sein. Es entzieht sich naturgemäß der allgemeinen Kenntnis, wieviel hiervon erreicht ist. Auf alle Fälle dürfte der Bau, wenn er überhaupt während des Krieges fortgesetzt werden konnte, an vielen Stellen Verzögerungen erlitten haben.

Welche militärische Machtquelle die Bagdadbahn, wenn schon vor Beginn des Krieges vollendet gewesen, bedeutet hätte, das beweisen die Bahnen in Syrien und Kleinasien, die oft zu Truppenverschiebungen benutzt worden sind, sobald durch feindliche Landungsversuche einzelne Küstengebiete bedroht waren. Dadurch konnte bisher stets verhindert werden, daß der Gegner hier festen Fuß faßte. Diese Bahnlinien sind im Besitz von englischen oder französischen Gesellschaften, mit Ausnahme der türkischen Hedschas-Bahn—Damaskus—Deraa—Medina und Haifa—Deraa. Die türkischen Bahnen sind schmalspurig. Für sie hat der Sultan Abdul Hamid die Anregung gegeben. Er faßte im Jahre 1900 den großen Plan, für die Pilgerkarawanen zur Vermeidung der vierzigtagigen beschwerlichen Landreise von Damaskus nach Mekka eine Bahn durch das Hedschas, den Landstrich zwischen Syrien und Mekka, zu bauen und durch sie die heiligen Städte Mekka und Medina fester an das Osmanische Reich zu ketten. Im Jahre 1908 war die Strecke bis Medina in über 1300 Kilometer Länge betriebsfähig. Nach der Abdankung Abdul Hamids im Jahre 1908 wurde der Weiterbau eingestellt und ist erst im Jahre 1912 wieder aufgenommen worden. Die Mittel wurden durch freiwillige Gaben aus der ganzen mohammedanischen Welt und durch besondere Steuern aufgebracht. Die Ausführung erfolgte zur Ersparung von Kosten durch zwei für diesen Zweck gebildete Eisenbahn-Bataillone. Die technische Leitung lag in der Hand des deutschen Oberingenieurs Meißner-Bascha. Diese zunächst rein religiösen Zwecken bestimmte Bahn dient jetzt naturgemäß in erster Linie den profanen Zwecken des rauhen Kriegshandwerks.

Aber die Zeit wird kommen, wo auch diese Bahn ihrem ursprünglichen Zweck zurückgegeben wird. Dasselbe gilt für das große Bahnnetz der Türkei, das im Frieden bald eine weitere Verzweigung erfahren wird und dann mit dazu beitragen wird, die im osmanischen Volke schlafenden verborgenen Kräfte einer ungeahnten Entwicklung entgegenzuführen.

£. S.

