

rollendem Material, den es mit diesen teilt, leidet es sehr viel weniger an dem Zurückbleiben des Ausbaues des Eisenbahnwesens hinter dem Wirtschaftswachstum, das den Südostländern in den letzten

Jahren so stark zu schaffen gemacht hat. Im übrigen wird die enge wirtschaftliche Anlehnung an Deutschland zur Erhöhung der Elastizität des Verkehrs wesentlich beitragen.

Die Eisenbahnen der Türkei

In Kleinasien, dem Kernland der modernen Türkei, ist der Eisenbahnbau erst während der letzten zwanzig Jahre energisch in Angriff genommen worden. Seitdem aber ist ein Eisenbahnnetz im Entstehen, das nicht nur die Türkei selbst mit ausreichenden Schienenverkehrswegen ausstattet, sondern auch alle Voraussetzungen für einen günstigen Durchgangs- und Anschlußverkehr auf der Schiene zwischen Europa und den Ländern des Vorderen Orients bietet. Bis zum Beginn der Regierung Atatürks, des Begründers der modernen türkischen Republik, hing die Türkei hinsichtlich der Finanzierung des Eisenbahnbaues von den europäischen Großmächten ab, deren Interessen so verschieden lagen, daß eine Einigung über die einzuschlagende Eisenbahnpolitik sowohl untereinander als auch in den Verhandlungen mit der Pforte auf nicht endenwollende Schwierigkeiten stieß. Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters, etwa um die Mitte der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts, war England am Bau einer Bahn vom Persischen Golf über Bagdad nach Aleppo und Iskenderun (Alexandrette) interessiert, und auch der Plan einer Verbindung Istanbuls (Konstantinopels) mit Bagdad lag damals noch im englischen Konzept. Dieses Interesse an einer kürzeren Landverbindung mit Indien trat jedoch wieder in den Hintergrund, als sich mit der Eröffnung des Suezkanals der Seeweg dorthin entscheidend verkürzte. Die Türkei selbst stand bis nach dem Krimkrieg (1853 bis 1856) diesen Bauprojekten ablehnend gegenüber. Auf asiatischem Gebiet wurde die erste türkische Eisenbahnkonzession einer englischen Gesellschaft im Jahre 1856 für die Strecke Izmir (Smyrna)—Aydin gewährt. Diese Bahn wurde zur ersten türkischen Eisenbahn überhaupt; ihr folgten in der europäischen Türkei die Strecken Konstantza—Cernavoda im heutigen Rumänien (1860) und Russe (Rustschuk)—Varna (1866) auf bulgarischem Gebiet¹⁾.

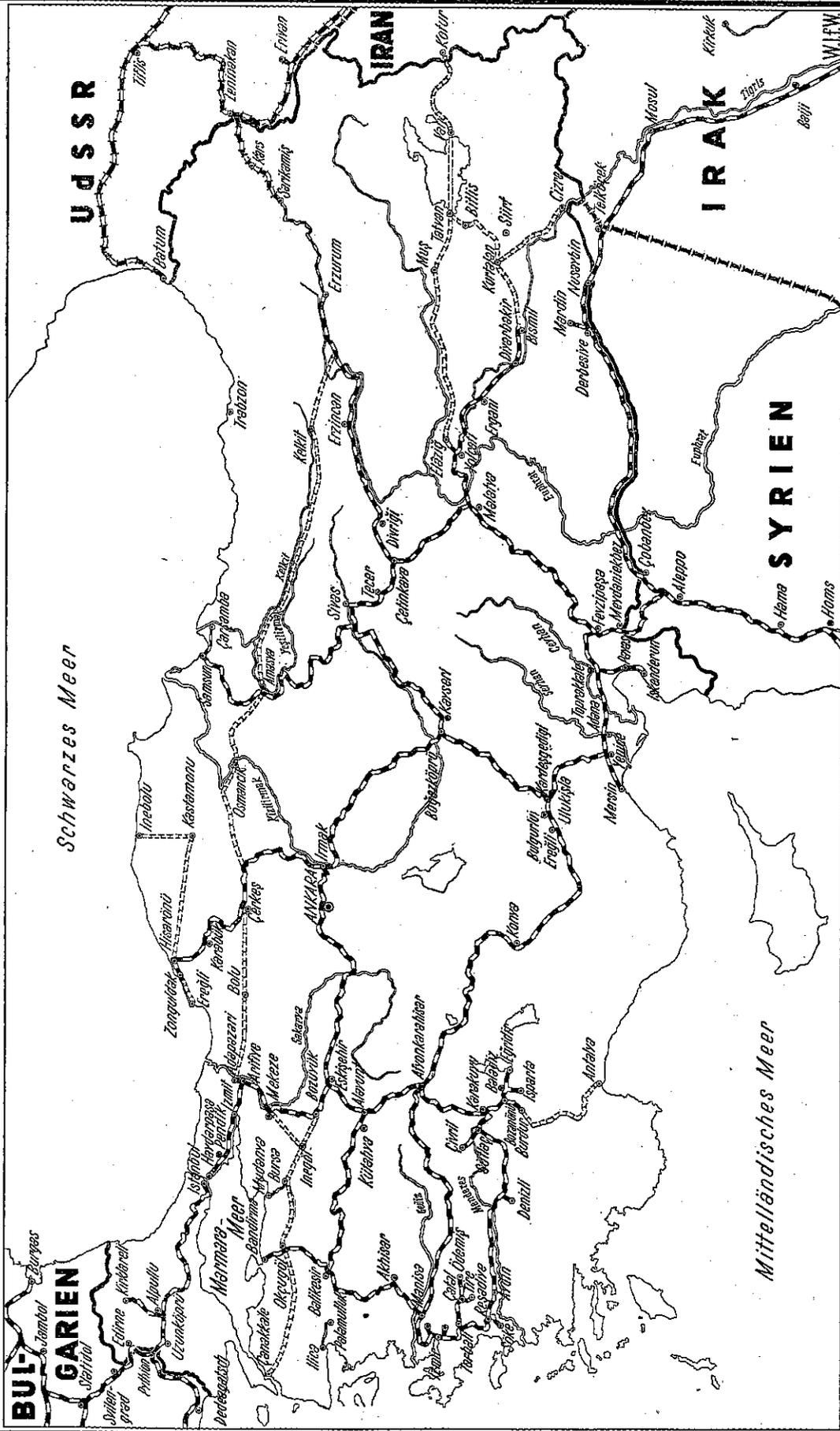
¹⁾ Vgl. Die Eisenbahnen Rumäniens, in: Monatsberichte des Wiener Instituts für Wirtschaftsforschung, 14. Jg., Nr. 7/8, S. 121 ff., und Die Eisenbahnen Bulgariens, ebda., 14. Jg., Nr. 9/10, S. 158 ff.

Der Ausbau der europäischen Anschlußbahnen und der asiatischen Stichbahnen bis zum Weltkrieg

Eine wesentliche Verstärkung der türkischen Bauinitiative trat erst mit dem Regierungsantritt des Sultans Abdul Aziz (1861 bis 1876) ein, der Reformen nach europäischem Muster zugänglich war und die Vorteile eines Ausbaues des türkischen Eisenbahnnetzes im Anschluß an das europäische Netz erkannte. 1869 wurde dem aus der Geschichte des rumänischen Eisenbahnbaues bekannten Eisenbahnfinancier Hirsch die Konzession von 2000 Kilometer Eisenbahnlinien in der europäischen Türkei erteilt, wobei der türkische Staat eine sogenannte Kilometergarantie — eine Brutto-Betriebseinnahmengarantie je Kilometer unter Verpfändung von Staatseinkünften — übernahm und dem Erbauer das Recht der Ausgabe von Prämienobligationen gewährte, die dann später in die bekannten Türkenlose umgewandelt wurden. Die Fertigstellung der geplanten Bahnbauten zog sich allerdings infolge von Streitigkeiten zwischen der Pforte und den Konzessionären — in türkischen Regierungskreisen machte sich zeitweilig eine offene Gegnerschaft gegen den Bahnbau bemerkbar — und infolge eines Staatsbankrotts der Türkei sehr in die Länge, so daß erst 1888 der erste Zug von Wien nach Istanbul geführt werden konnte. Immerhin war das unter der Türkenherrschaft begonnene europäische Eisenbahnnetz im Südosten, dessen größter Teil mit der Zeit an Rumänien, Bulgarien und Griechenland abgetreten wurde, ziemlich ansehnlich, wenn auch Teile dieses Netzes erst von den Nachfolgestaaten der Türkei fertiggestellt wurden. Insgesamt handelte es sich dabei um folgende Strecken: die Orientexpressstrecke Istanbul — Uzunköprü — Edirne (Adrianopel) — Belovo mit den Abzweigungen Slatidol (Seimen)—Jambol und Plovdiv (Philippopel)—Jambol, dann die Transbalkanstrecke Pythion—Dedeagatsch (Alexandropolis)—Saloniki und die Strecken Saloniki—Skoplje (Üsküb)—Mitrovica, Skoplje—Zbevac (Sibefstche) und Saloniki—Verria—Bitolj (Monastir). Verblieben ist der Türkei auf europäischem Gebiet das Endstück der Orientexpressstrecke von Uzunköprü nach Istanbul und die im Jahre 1912 eröffnete Zweiglinie zu dieser Strecke Alpulu — Kirklareli (Kirkkilisse). Diese Strecken gehörten dem türkischen Staat, wurden aber von der *Orientbahn-Gesellschaft* betrieben.

Im Gegensatz zu den bisherigen Bahnbauten, der ersten asiatisch-türkischen Bahn von Izmir nach Aydin und der europäisch-türkischen Bahnen, die von ausländischen Gesellschaften durchgeführt worden waren, versuchte nunmehr der türkische Staat auf asiatischem Boden Bahnen in eigener Regie zu bauen. 1871 begann die osmanische Regierung mit dem Bau der Strecke Haydarpaşa (gegenüber Istanbul)—Izmit (90 Kilometer) und übernahm auch nach Fertigstellung selbst den Betrieb. Die Betätigung des

DIE EISENBAHNEN DER TÜRKEI



Landesgrenzen
Metres
0 50 100 150 200

Schmalspur
Russische Breitspur

Normalspur im Betrieb
Normalspur im Bau oder geplant

Staates als Eisenbahnbauunternehmer bewährte sich jedoch nicht; nach einer Periode des Stillstandes wurde die Fortsetzung der Strecke über Izmit hinaus wieder einer ausländischen, diesmal einer deutschen Gruppe übertragen, die auch die Konzession für den Betrieb der ganzen Linie von Haydarpaşa an erhielt. Diese Gruppe ging in der 1889 mit deutschem Kapital gegründeten *Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft* auf. Zunächst entwickelte sich Izmir zum Ausgangspunkt einiger Stichbahnen, die vom Meer in das Innere Anatoliens vordrangen. Die englische *Aydin-Railway* baute ihre Hauptstrecke Izmir—Aydin über Sütlaç bis Egridir (469 Kilometer) aus. Dazu traten noch einige kleinere Zweiglinien, so daß das Netz dieser Privatbahn schließlich eine Länge von 610 Kilometer erreichte. Izmir wurde in den neunziger Jahren auch der Ausgangspunkt einer zweiten Privatbahn, der Izmir—Turgutlu (Kasaba)-Anschlußbahn, deren Konzession 1863 ebenfalls eine englische Gesellschaft und dann (1894) der Belgier Georges Nagelmackers, der Gründer der *Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft*, erwarb. Das Netz dieser Bahn erreichte schließlich eine Länge von 703 Kilometer mit der Hauptstrecke Izmir—Manisa (Magnesia)—Bandirma und der Abzweigung Manisa—Turgutlu—Afyonkarahisar (späterer Anschluß an die Anatolische bzw. Bagdadbahn). Die 41 Kilometer lange freiliegende Stichbahn Mudanya—Bursa (1050 Millimeter Schmalspur) wurde zunächst vom Staat erbaut, verfiel aber wieder und wurde erst 17 Jahre später (1893) von einer ausländischen Gesellschaft unter der Führung Nagelmackers' wiederhergestellt und in Betrieb genommen.

Ende der achtziger Jahre wurden in Syrien an französische Interessenten Bankkonzessionen vergeben (*Damas-Hamah et Prolongements*). Sie umfaßten die Strecken: Beirut—Damaskus (147 Kilometer, schmalspurig), Damaskus—Muserib (100 Kilometer, schmalspurig), Rejak—Aleppo (331 Kilometer, davon Homs—Hama—Aleppo normalspurig, Homs—Rejak schmalspurig) und die Strecke Homs—Tripolis (102 Kilometer, normalspurig). Eine eigene Konzession wurde für die Strecke Jaffa—Jerusalem (87 Kilometer) 1888 erteilt, die ebenfalls mit französischem Kapital schmalspurig gebaut wurde. Von der türkischen Regierung selbst wurde 1900 mit dem Bau der *Hedschas-Bahn* begonnen, die 1908 fertiggestellt war. Diese entlang der Wüsten-, Handels- und Mekkapilger-Straße gebaute normalspurige Bahn verbindet bei einer Länge von 1468 Kilometer Damaskus mit Medina und Mekka und besitzt eine Abzweigung von Derat nach Haifa. Die Gelder für den Bau wurden größtenteils durch freiwillige Spenden der ganzen islamischen Welt sowie durch Pflichtzahlungen anlässlich von Auszeichnungen und Beförderungen aufgebracht. Nach ihrer Fertigstellung wurde auch diese Bahn als Staatsbahn betrieben. Der Erfolg von Bau und Betrieb ließ kurz vor dem Weltkrieg in der Türkei den Gedanken einheitlicher staatlicher Eisenbahnregie wieder erstarken.

Bau der ersten asiatischen Durchgangsstrecke (Bagdadbahn)

Hatten sich zunächst an dem Bau von Eisenbahnen in der asiatischen Türkei englische, französische und später belgische Unternehmen beteiligt, so trat im Oktober 1888 eine deutsche Gruppe unter der Führung der Deutschen Bank in die türkische Eisenbahnbaupolitik ein, die zunächst die schon erwähnte, vom türkischen Staat gebaute und betrie-

bene Bahn von Haydarpaşa nach Izmit in eine von ihr gegründete Gesellschaft, die *Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft (Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie)* einbrachte. Die treibende Kraft dieser deutschen türkisch-kleinasiatischen Eisenbahnprojekte war *Georg von Siemens*, damals erster Direktor der Deutschen Bank. Seine Pläne richteten sich auf die Erschließung Kleinasiens, die Schaffung einer Verbindung der europäischen Hauptstädte mit Bagdad und dem Persischen Golf und die Einbeziehung Mesopotamiens in den europäischen Wirtschafts- und Kulturzusammenhang. In der Folge wurden diese Pläne in der internationalen Diskussion als das *deutsche Projekt der Bagdadbahn* bezeichnet. Zunächst wurde von der türkischen Regierung gleichzeitig mit der Übernahme der erwähnten Staatsbahnstrecke die Konzession für den Bau einer Verlängerung der Stammstrecke um 486 Kilometer — von Izmit über Eskişehir nach Ankara — erworben. Der Bau dieser Strecke wurde 1892 fertiggestellt, und ein Jahr später erhielt die Gesellschaft die Konzession für eine weitere, 445 Kilometer lange Anschlußstrecke von Eskişehir über Alayunt—Afyonkarahisar—Akşehir nach Konya, die bereits 1896 dem Verkehr übergeben werden konnte. Diese Bahnbauten haben die wirtschaftliche Entwicklung Anatoliens sehr gefördert, so daß die für die „Kilometergarantien“ erhöhten Zehnten für den Getreidebau leicht hereingebracht werden konnten und noch Überschüsse für die Staatskasse übrigblieben.

Mit dem Bau der eigentlichen Bagdadbahn wurde nach sehr langwierigen Verhandlungen zwischen der deutschen Gruppe und der Pforte 1903 begonnen. Die technischen Schwierigkeiten lagen darin, daß die Trasse fast durchweg im Gebirge verlief, die wirtschaftlichen darin, daß eine Rentabilität des kostspieligen Baues nur sehr langfristig zu erwarten war. Dazu kamen *politische Schwierigkeiten*. England, Frankreich und Rußland wollten einen allzu starken deutschen Einfluß auf die strategisch und wirtschaftlich höchst bedeutsame Bahn nicht zulassen, obwohl von vornherein eine Teilnahme fremden Kapitals am Bau der Bagdadbahn zugestanden worden war. Die Bahn, die ursprünglich von Ankara ihren Ausgang nehmen sollte, wurde schließlich — um Rußland entgegenzukommen — von Konya aus begonnen. Die Konzession wurde einer neuen deutschen Gesellschaft, der *Bagdadbahngesellschaft (Société Imperiale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad)* erteilt. Die erste Teilstrecke Konya—Eregli—Bulgurlu wurde im Oktober 1904 dem Verkehr übergeben. Nach weiteren Verhandlungen begann 1908 der außerordentlich schwierige

und kostenreiche Bau der zweiten, 840 Kilometer langen Teilstrecke Bulgurlu—Adana—Derbesiye, wobei ursprünglich eine gesonderte Zweigbahn nach Aleppo die Verbindung mit Syrien herstellen sollte. 1911 wurden in einem Nachvertrag die Bedingungen für die Strecke Derbesiye—Mosul—Bagdad festgelegt. Um England entgegenzukommen, verzichtete die Bagdadbahngesellschaft auf die ihr schon erteilte Konzession für die Strecke Bagdad—Basra—Persischer Golf, die einer neuen internationalen Gesellschaft mit angemessener deutscher Kapitalbeteiligung verliehen werden sollte. Sie erhielt dafür die Konzession für die Zweiglinie Toprakale—Payas—Iskenderun und für den Ausbau des dortigen Hafens, womit ihr ein selbständiger Anschluß an das Meer gesichert wurde.

Die technische Ausrüstung der Bagdadbahn war ursprünglich für Züge mit einer Geschwindigkeit von 75 Stundenkilometer vorgesehen, somit auf eine hohe Leistungsfähigkeit abgestellt. Im Sommer 1914 war der Bahnbau mit Ausnahme von zwei Unterbrechungen auf den Kämmen des Taurus und Amanus bis Nusaybin fortgeführt und von Bagdad aus 62 Kilometer nach Norden vorgetrieben. Während des Krieges bauten die Deutschen die fehlenden Gebirgsstrecken, während die Fortsetzung von Bagdad bis Basra in südöstlicher und bis Baija in nördlicher Richtung von den Engländern aus strategischen Gründen fertiggestellt wurde. Die Strecke Bagdad—Basra wurde — um eine künftige Landverbindung Istanbul—Persischer Golf zu erschweren — schmalspurig ausgebaut.

Mit der Beendigung des Weltkrieges war für die Bagdadbahn eine ganz neue Situation entstanden. Die zum großen Teil fertiggestellte Bahn war jetzt auf drei Staatsgebiete verteilt: die Türkei, Syrien und den Irak. Auf türkischem Gebiet war die Bahn bereits vollendet. Nach der Entlassung aus dem Mandatsverhältnis kaufte die Regierung des Irak im Jahre 1936 ihren Streckenanteil auf und begann den Bau des Schlußstückes Baiji—Teiköçek. Am 15. Juli 1940 wurde die Bagdadbahn vollständig dem Verkehr übergeben.

Die Baupolitik nach dem Weltkrieg

Die neue eisenbahnpolitische Ära der Türkei nach dem Weltkrieg begann im Juli 1920 mit der Annahme eines Gesetzes in der Türkischen Nationalversammlung, das im wesentlichen drei Grundsätze festlegte: alle türkischen Bahnen sollten künftig nur noch von türkischem Personal betrieben werden, an ausländische Unternehmer sollten keine Konzessionen mehr erteilt werden, und alle Bahnen sollten

verstaatlicht werden. Diese Grundsätze sind unter der Regierung Kamal Atatürks im wesentlichen durchgeführt worden. Mit Ausnahme der Strecke Çobanbey—Nusaybin der Bagdadbahn und der kurzen Schmalspurstrecke Ilica—Palamutluk wurden tatsächlich alle Bahnen verstaatlicht und von der türkischen Staatseisenbahnverwaltung in Betrieb genommen. Die neue Eisenbahnpolitik war ein wichtiger Teil der neuen Wirtschaftspolitik und eine wesentliche Voraussetzung für die erstrebte Hebung der Landwirtschaft, die Erschließung der Kohlen- und Kupferbergwerke und die Industrialisierung. Die Finanzierung der neuen Bahnbauten erfolgte aus den laufenden Staatseinnahmen, in letzter Zeit auch durch inländische Prämienanleihen.

Im Frieden zu Gümrü (Leninakan) vom 3. Dezember 1920 erhielt die Türkei die von den Russen im Weltkrieg errichtete Bahn Leninakan—Erzurum zugesprochen, die in einer Länge von 124 Kilometer bis Sarikamiş in russischer Breitspur und von dort westwärts 232 Kilometer in Schmalspur errichtet worden war.

Die wichtigsten Neubauten nach dem Weltkrieg wurden in den Jahren 1924 bis 1935 durchgeführt. Sie umfassen ein Netz von 2484 Kilometer mit folgenden Strecken: Kütahya—Balıkesir 253 Kilometer, Fevzipaşa—Malatya—Ergani—Diyarbakir 533 Kilometer, Ankara—Kayseri—Sivas 602 Kilometer, Kayseri—Bogazköprü—Kardesgedigi 170 Kilometer, Sivas—Samsun 376 Kilometer, Irmak—Çerkeş (İsmetpaşa)—Hisarönü (Filyos) 393 Kilometer, Afyonkarahisar—Karakuyu 114 Kilometer und Sivas—Tecer 43 Kilometer. Nach 1935 wurden die Strecken Sivas—Malatya mit der Abzweigung Çetinkaya—Divriği und im Oktober 1939 die Fortsetzung bis Erzurum fertiggestellt (Divriği—Erzurum 553 Kilometer). Der Bau dieser letztgenannten Bahn, die durch besonders fruchtbare Landstriche führt und den Anschluß an das russische Netz in Richtung Tiflis herstellt, scheiterte früher an dem Widerstand des zaristischen Rußland. Von Diyarbakir aus sind zwei weitere Strecken bereits im Bau. Die eine führt über Siirt—Bitlis nach Tatvan (am Vansee) und weiter über Van zur iranischen Grenze nach Kotur. Die zweite Strecke zweigt von der ersteren bei Kurtalan ab und führt an die Dreiländerecke Türkei-Irak-Syrien bis Cizre. In der Nähe dieses Ortes sind bedeutende Ölvorkommen entdeckt worden, so daß die Rentabilität dieses Bahnbaues auch dadurch gesichert erscheint. Die zur iranischen Grenze führende Strecke, mit deren Fortsetzung auf iranischem Gebiet in absehbarer Zeit gerechnet werden kann, durchschneidet

die fruchtbaren Gebiete um den dichtbesiedelten Vansee. Am Südufer dieses Sees ist dem Wunsche Atatürks gemäß die Gründung einer neuen Musterstadt mit allen modernen Einrichtungen als Kulturstätte des türkischen Ostens geplant. Im Bau ist ferner eine neue Verbindung mit der Mittelmeerküste von Burdur nach Antalya sowie die Verlängerung der Kohlenbahn von Zonguldak nach Ereğli. Zu den erwogenen weiteren Bahnbauten zählen vor allem die Strecken Adapazari—Bolu—Çerkeş und Hisarönü—Kastamonu—Inebolu im Nordwesten Anatoliens und schließlich eine Verbindung im Osten von Elazığ nach Muş und Tatvan.

Das heutige Streckennetz

Während das türkische Eisenbahnnetz (in Europa und Asien) 1923 eine Länge von rund 4000 Kilometer hatte, verfügt es heute bereits über eine Gesamtlänge von 7376 Kilometer. Damit ist eine Dichte von 0,96 Kilometer je 100 Quadratkilometer oder 4,5 Kilometer je 10.000 Einwohner erreicht. Die innerhalb der letzten 17 Jahre neu gebauten 3371 Kilometer, das sind rund 200 Kilometer jährlich, stellen technisch und wirtschaftlich eine bedeutende Leistung dar. (Im Vergleich hierzu sind in den letzten 68 Jahren der kaiserlich-osmanischen Regierung, seit Beginn des ersten türkischen Bahnbaues, 4460 Kilometer, das sind nur 66 Kilometer im Jahresdurchschnitt, gebaut worden.) Mit dieser Leistung rückt die moderne Türkei in die erste Reihe jener Staaten ein, die — im Gegensatz zu der sonst seit 1914 zu beobachtenden Stagnation im Eisenbahnneubau — in den letzten zwei Jahrzehnten eine sehr intensive Eisenbahnbaupolitik getrieben haben. Dies ist um so bemerkenswerter, als bei der Finanzierung des Baues neue Methoden angewandt wurden und die neuen Linien zum größten Teil den Charakter von Gebirgsstrecken haben.

Das türkische Netz ist zu 94 v. H. normalspurig. 124 Kilometer entfallen auf die russische Breitspur (Sarıkamış—Russische Grenze) und 338 Kilometer auf Schmalspur (750 mm, ausgenommen die Strecke Mudanya—Bursa), davon 232 Kilometer auf die Strecke Sarıkamış—Erzurum. Da der Umbau dieser Strecke auf die Normalspur bereits ernsthaft erwogen wird, dürften später nur mehr die folgenden kurzen Schmalspurstrecken übrigbleiben: Mudanya—Bursa (41 Kilometer), Samsun—Çarşamba (36 Kilometer) und Ilica—Palamutluk (29 Kilometer).

Die Haupt- und Stammstrecke des heutigen türkischen Netzes führt von Edirne über Istanbul—Eskişehir—Ankara—Bogazköprü—Kardesgedigi—Yenice—Adana—Toprakkale—Fevzipaşa nach Mey-

daniëkbez. Sie verbindet nicht nur die Hauptstadt Ankara mit Istanbul, dem ersten Handelsplatz des Landes, sondern auch diese beiden Städte nach Westen hin mit dem europäischen Schienennetz, nach Süden hin mit Syrien und nach Osten mit Mosul, Bagdad und dem Persischen Golf. Den internationalen Personenverkehr versieht auf dieser Strecke im Anschluß an den *Ostende-Simplon-* und *Orient-Express* der *Taurus-Express* von Haydarpaşa an. Die Verbindung zwischen dem europäischen und dem asiatischen Netz über den Bosphorus von Istanbul nach Haydarpaşa wird im Güterverkehr mit einer behelfsmäßigen Fähre oder durch Umladen besorgt; im Reiseverkehr muß umgestiegen werden. Der Bau einer modernen Eisenbahnfähre ist vorgesehen. Die Grenzstation gegen Syrien ist Meydanikbez, von wo aus der *Taurus-Express* zunächst nach Aleppo geführt wird. Ein Teil wird südwärts über Homs nach Tripolis geleitet, wo der normalspurige Schienenweg von Europa und Asien aus endet¹⁾. Der zweite Teil des *Taurus-Express* fährt von Aleppo nordwärts wieder zur türkischen Grenze, die bei der Station Qobanbey erreicht wird. Von hier findet die Hauptstrecke wieder auf türkischem Gebiet ihre Fortsetzung in östlicher Richtung bis Nusaybin (an der syrischen Grenze); dieser Teil der Strecke wird von einer privaten Gesellschaft betrieben. Von Nusaybin führt die Bagdadbahn auf syrischem Gebiet bis Telköçek, wo die Grenze des Irak erreicht wird. Von Mosul versah bis zur Fertigstellung der Reststrecke der Bagdadbahn Mosul—Baiji ein Autobusdienst die Verbindung mit Kirkuk, von wo eine von den Engländern im Weltkrieg erbaute Schmalspurbahn nach Bagdad führt.

Von dieser Stammstrecke zweigt östlich von Ankara bei Irmak die türkische „*Kohlenbahn*“ nach Hisarönü und Zonguldak ab; diese wichtige Bahn hat in jüngster Zeit durch die Errichtung der ersten türkischen Stahlwerke in Karabük (südöstlich Zonguldak) an Bedeutung gewonnen. Die zweite Abzweigung von der Stammstrecke bei Bogazköprü über Kayseri nach Sivas erschließt nicht nur das dortige fruchtbare Getreideanbaugbiet, sondern stellt auch die Bahnverbindung mit dem neuen türkischen Textilzentrum Kayseri her. Sie führt von Sivas weiter nach Çetinkaya und Divriği, wo sie Anschluß an die Erzurum-Bahn gewinnt. Mit der Fertigstellung der letzteren ist die Zweigstrecke Bogazköprü—Sivas—Erzincan—Erzurum ebenfalls

¹⁾ Im Anschluß an den *Taurus-Express* vermittelt ein Autobusdienst die Verbindung mit Haifa über Beirut. Dort beginnt das normalspurige *afrikanische Netz* in der Richtung Jaffa—Kairo—Alexandrien.

zu einer internationalen Durchgangsstrecke geworden, da durch sie eine Schienenverbindung — wenn auch mit zweimaligem Umladen infolge des Wechsels der Spurweite — nach Rußland und Iran vermittelt wird. Die dritte Abzweigung der Stammstrecke führt von Fevzipaşa nach Malatya und Diyarbakir. Sie erschließt einerseits das Getreideanbaugebiet bei Malatya, andererseits die Kupfer- und Chromgruben von Ergani und wird nach ihrem Ausbau eine weitere Verbindung über Van nach dem Iran und südwärts nach dem Irak ermöglichen.

Das heutige türkische Netz verfügt bereits über drei Nordsüdlinien, die das Marmara- und Schwarze Meer mit dem Mittelmeer verbinden und das Innere Kleinasiens nach diesen Meeren zu aufschließen. Es sind dies die Strecken Bandirma—Akhisar—Izmir—Söke, die Verbindung Hisarönü—Irmak—Bogazköprü—Kardesgedigi—Yenice—Mersin über die Stammstrecke und die Verbindung Samsun—Sivas—Malatya—Fevzipaşa—Toprakkale—Payas—Iskenderun. Die Strecke Bogazköprü—Kardesgedigi verbindet das Baumwollgebiet des Mitteländischen Meeres mit dem Textilzentrum Kayseri. Nach Vollendung der im Bau befindlichen Teilstrecke Burdur—Antalya wird schließlich eine vierte Nordsüdverbindung im Anschluß an die Hauptstrecke von Arifiye über Eskişehir—Afyonkarahisar—Baladis—Burdur nach Antalya führen. Die zweite große Westostverbindung des türkischen Eisenbahnnetzes im Süden der Hauptstrecke ist die Strecke Izmir—Afyonkarahisar—Konya, die bei Kardesgedigi an die Stammstrecke anschließt. Sie ist besonders für die Landwirtschaft von Bedeutung; das Gebiet, das sie berührt, liefert hauptsächlich Tabak, Rosinen und Getreide. Das gleiche gilt von der dritten nur kurzen Westoststrecke Izmir—Aydin—Egridir, die durch das Gebiet der türkischen Feigenproduktion führt.

Verkehrs- und Einnahmenentwicklung

Die bedeutende Zunahme der Streckenlänge des türkischen Eisenbahnnetzes hat auch zu einer starken Verkehrszunahme geführt²⁾. Die Zahl der ge-

²⁾ Die Strecke Ilica—Palamutluk (29 Kilometer) ist in den folgenden Zahlenübersichten nicht berücksichtigt. Die Verkehrszahlen der früheren Jahre enthalten auch die Daten der inzwischen verstaatlichten Privatbahnen. Die teilweise Beschränkung der Angaben über den Personenverkehr auf die Hauptstrecken ist kaum ein Nachteil; es wird dadurch nur der Personenverkehr auf den Vorortstrecken eliminiert, was vom eisenbahnstatistischen Standpunkt vertretbar ist, da der Vorortverkehr der großen Städte mit seinen kurzen Durchschnittsreisewegen und seinen Sondertarifen eine andere Struktur aufweist als der Verkehr auf den Fernstrecken.

Entwicklung des türkischen Eisenbahnverkehrs

Rechnungsjahr	Streckenlänge ¹⁾ km	Personenzüge	Gemischte Züge	Güterzüge
1933/34	6.006	86.268		12.000
1934/35	6.155	61.104	34.464	18.696
1935/36	6.401	81.492	34.128	20.640
1936/37	6.900	140.340		34.824
1937/38	6.917	92.610	54.866	38.326
1938/39	7.071	101.185	55.277	43.049
1939/40	7.271 ²⁾	101.967	62.603	53.181

¹⁾ Jahresdurchschnitt des Rechnungsjahres (Juni—Mai), errechnet auf Grund der einzelnen Monatsdurchschnitte. — ²⁾ Letzter Stand: 7347 km (Januar 1941).

fahrenen Güterzüge hat sich vom Rechnungsjahr 1933/34 an bis 1939/40 mehr als vervierfacht; die Tonnenkilometer-Leistung läßt im gleichen Zeitraum eine Zunahme um 186 v. H. erkennen. Im Durchschnitt sind die Güterzüge kürzer geworden, was damit zu erklären ist, daß auf den vielen neuen Strecken der Verkehr zunächst schwächer ist als auf den älteren. Die Personenkilometer-Leistung, die in der nachfolgenden Zahlenübersicht für die Jahre 1933/34 bis 1937/38 für alle Strecken ausgewiesen ist, hat sich innerhalb von vier Jahren mehr als verdoppelt. Die Einnahmen sind

Einnahmen der türkischen Eisenbahnen

Rechnungsjahr	insgesamt	davon		je Personenkilometer ¹⁾	je Tonnenkilometer
		Personenverkehr	Güterverkehr		
		1.000 t. Pfd.			
1933/34	21.300	6.132	14.520	.	3'00
1934/35	26.580	6.048	18.624	.	2'66
1935/36	24.744	7.584	16.128	.	2'60
1936/37	32.400	8.712	21.360	.	2'36
1937/38	35.358	9.872	23.229	1'04	2'28
1938/39	36.624	11.232	24.540	1'00	2'12
1939/40	43.119	13.196	29.031	0'96	2'09

¹⁾ Auf den Hauptstrecken.

von 1933/34 bis 1939/40 insgesamt um 102 v. H., im Personenverkehr um 105 v. H., im Güterverkehr um 100 v. H. gestiegen. Wenn ungeachtet der Verkehrszunahme die Einnahmen je Personen- und Tonnenkilometer zurückgingen, so ist dies einerseits auf die rasche Zunahme der Streckenlänge zurückzuführen — d. h. der Verkehr hätte noch stärker zunehmen müssen, um

Verkehrsleistungen der türkischen Eisenbahnen

Rechnungsjahr	Beförderte Personen	Beförderte Güter ¹⁾	Personen-km		Tonnen-km
			insgesamt	auf den Hauptstrecken	
			in 1.000		
1933/34	10.884	2.388	475.440	.	483.852
1934/35	12.672	3.144	607.296	.	700.392
1935/36	15.084	2.808	722.460	.	620.160
1936/37	16.644	3.540	857.064	.	903.624
1937/38	20.797	3.415	1.010.364	878.149	1.017.577
1938/39	23.432	3.823	.	1.241.819	1.156.108
1939/40	25.629	4.751	.	1.285.067	1.384.460

¹⁾ Ohne Vieh und Dienstgut.

die früheren Kilometereinnahmen zu halten —, andererseits auf die immer mehr nach allgemein-

wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichtete Tarifpolitik, die besonders in einem im Stadium der Industrialisierung begriffenen Staate und auf neuen Strecken größere Ermäßigungen zugestehen muß. Die bisherige Verkehrszunahme der neuen Strecken hat extensiven Charakter, d. h. sie ist auf die Übernahme von bisher auf anderen Verkehrswegen erfolgten Verkehrsleistungen zurückzuführen, während die Intensivierung des Verkehrs, d. h. die Entwicklung eines neuen Verkehrs, der durch die neuen Strecken gefördert wird, längere Zeit in Anspruch nimmt. Während der ersten 16 Jahre der türkischen Republik wurden für die Staatsbahnen aus Haushaltsmitteln 369 Millionen türkische Pfund zur Verfügung gestellt. In den letzten Jahren können die Bahnen aber bereits die Erhaltungskosten aus den Einnahmen decken und teilweise auch Mittel für den Ausbau aufbringen.

Nach der endgültigen Fertigstellung der Bagdadbahn ist auch mit der Zunahme des *internationalen Transitverkehrs* zu rechnen. Obgleich nach Vollendung der Reststrecke im Juli 1940 zwischen der Türkei und dem Irak und Syrien Verhandlungen eingeleitet und eine 30%ige Ermäßigung der Gütertarife auf der Bagdadbahnstrecke vereinbart wurde, sind allerdings die Bagdadbahntarife noch immer verhältnismäßig hoch. Eine Beurteilung der Bedeutung der „vollendeten“ Bagdadbahn für die Türkei vom Ertragsstandpunkt ist durch den Krieg erschwert. Der gegenwärtige Waggonmangel im Irak und in der Türkei läßt ebensowenig eine entsprechende Ausnutzung zu, wie die Überwachung der östlichen Endstrecke durch die Engländer, die dort ein „Railwaycert-System“ einführen, das den Verkehr behindert. Angesichts der strategischen Mittelmeersperre dient die Bagdadbahn gegenwärtig im Güterverkehr in beträchtlichem Umfang der sonst über See abgewickelten türkischen Einfuhr. Auch der Personenverkehr hat zugenommen, da über diese Route sich jetzt zum Teil der Europa-Amerika-Verkehr abwickelt.

Organisation der Türkischen Staatsbahnen

Von dem heutigen gesamten türkischen Eisenbahnnetz von 7376 Kilometer werden nur noch 436 Kilometer von Privatgesellschaften betrieben; der größte Teil hiervon, nämlich 407 Kilometer, entfällt auf die östliche Bagdadbahnstrecke Çobanbey—Nusaybin mit der Abzweigung nach Mardin. Der wesentliche Vorteil der Verstaatlichungen während des letzten Jahrzehnts ist, abgesehen von der freieren Beweglichkeit in der Eisenbahnbaupolitik, in erster Linie die Möglichkeit, die Tarifpolitik

der staatlich gelenkten Wirtschaftspolitik anzupassen. So ist das Tarifsystem der Türkischen Staatsbahnen heute durch zahlreiche Ausnahmetarife äußerst differenziert, womit vor allem erreicht werden soll, daß die durch die Bahnen zu erschließenden Ostgebiete durch ihre größere Entfernung von den Industrie- und Handelszentren in ihrer Entwicklung nicht beeinträchtigt werden. Diesem Zweck dient auch die Staffelung der Tarife nach Entfernungen. Ungeachtet der Tarifhoheit im weitesten Sinn, die sich die Regierung vorbehält, werden die Staatsbahnen nicht nach kameralistischen, sondern kaufmännischen Geschäftsmethoden geführt. Der Eisenbahnhaushalt ist vom allgemeinen Staatshaushalt getrennt, und die Leitung obliegt unmittelbar einem Generaldirektor, der nur dem Minister für öffentliche Arbeiten verantwortlich ist. Sitz der Generaldirektion ist Ankara; die regionale Betriebsverwaltung obliegt neun Betriebsdirektionen.

Das rollende Material ist bis in die jüngste Zeit aus dem Ausland — zum großen Teil auch aus Deutschland — bezogen worden; die übrigen Materialien für den Hoch-, Tief- und Konstruktionsbau und den Betrieb, wie Holz, Steine, Kohle, Textilien usw., werden im Inland beschafft. Die Staatsbahnen besitzen neben kleineren Reparaturwerkstätten eine modern eingerichtete Hauptwerkstätte für Waggons und Lokomotiven in Eskişehir. In Sivas wurde eine Waggonfabrik errichtet, die hauptsächlich Güterwaggons herstellt. Das Personal der Türkischen Staatsbahnen steht nicht im Beamten-, sondern im Angestelltenverhältnis. Damit entfällt für die Staatsbahnen die Pensionslast, wenn auch andererseits für die Angestellten gegen Krankheit und Unfall durch eine obligatorische Versicherung gesorgt ist, für die die Staatsbahnverwaltung die Hälfte der Beträge aufbringt. Die Besoldung ist höher als bei den Staatsbeamten, so daß die Angestellten selbst in der Lage sind, sich eine Altersrente zu sichern. Große Sorgfalt wird auf die Schulung des Personals verwendet, wobei die Lehrkräfte der Betriebsschulen hauptsächlich in Deutschland ausgebildet werden. Außerdem stehen dem Personal eine Reihe sozialer Einrichtungen zur Verfügung, wie gesunde Dienstwohnungen, Krankenhäuser usw.

Weitere Rationalisierung und Ausbau

Das Hauptaugenmerk der gegenwärtigen Eisenbahnpolitik ist auf eine *Rationalisierung* des rasch gewachsenen Netzes gerichtet. Um den Güterverkehr zu beschleunigen, wird zur Zeit am Güterfahrpark die durchgehende Luftdruckbremse (nach dem deutschen

Kunze-Knorr-System) eingeführt. Die Eisenbahnwerkstätten werden neuerdings als selbständige Betriebe organisiert, damit die Regiearbeiten unter genauer Berechnung der Selbstkosten erfolgen. An Hochbauten sind im Bau bzw. geplant: das neue Hauptverwaltungsgebäude und ein neues Krankenhaus für die Eisenbahner in Ankara, ein neues Lagerhaus in Eskişehir, die Erweiterung des Bahnhofs von Samsun, die Errichtung einer modernen Fähre in Haydarpaşa und der Bau moderner Wohnhäuser in Karabük und Çatalagzi. Im Vorjahr wurde in Eskişehir eine neue Fortbildungsschule für Eisenbahner eröffnet.

Das *rollende Material* ist dem zunehmenden Verkehr nicht gewachsen. Die 1937 in Aussicht genommenen Bestellungen umfassen 122 Lokomotiven, 22 Postwagen, 172 Personenwagen und 3900 Güterwaggons, von denen bisher allerdings nur ein Teil geliefert wurde. Auf der Strecke Istanbul—Eskişehir—Ankara werden moderne Motorzüge eingeführt, und die bisher von Haydarpaşa bis Pendik zweigleisige Vorortestrecke wird bis Arifiye zweigleisig ausgebaut werden. Eine zweite Eisenbahnfähre ist für den Verkehr auf dem Vansee geplant.

Pläne über den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes umfassen außer den vorerwähnten Strecken Diyarbakir—Kotur bzw. Cizre im äußersten Südosten des Landes noch eine zweite Verbindung zum Vansee von Elazığ über Muş nach Tatvan; mit den Bauarbeiten hiefür soll in allernächster Zeit begonnen werden. Auch im Nordwesten sind einige neue Strecken geplant. Die bedeutendste ist eine Verbindung von Adapazari über Bolu nach Çerkeş, womit eine zweite kürzere Verbindung Istanbuls mit der Hauptstadt Ankara geschaffen werden soll. Sie ist übrigens als das westliche Endstück einer später zu bauenden nördlichen Durchgangslinie von Westen nach Osten gedacht, die in die Erzurum-Bahn einmünden soll, wobei auch eine Abzweigung nach Trabzon (Trapezunt) erwogen wird. Mit der Vollendung der Bahn von Zonguldak nach Ereğli ist in naher Zukunft zu rechnen; sie soll als einzige türkische Bahn elektrisch betrieben werden. Ein weiterer Bahnbau soll Hisarönü mit Kastamonu und Inebolu (an der Küste des Schwarzen Meeres) verbinden, um die dortigen Waldgebiete zu erschließen.

Mit der Durchführung dieser Rationalisierungs- und Erweiterungsvorhaben werden die türkischen

Eisenbahnen entsprechend zur Erhöhung des Leistungsstandes der türkischen Volkswirtschaft beitragen. Begünstigt wird dieser Ausbau durch die verhältnismäßig entwickelte türkische Küstenschiffahrt, die das Eisenbahnnetz des inneren anatolischen Raumes ergänzt. Diese Schiffahrt längs der reichgegliederten und mit guten natürlichen Häfen ausgestatteten Küsten des Schwarzen Meeres, des Marmara-Meeres, des Ägäischen und des Mitteländischen Meeres hat bereits zu Zeiten, in denen der Eisenbahnbau noch in den Anfängen stand, für die marktwirtschaftliche Erschließung besonders der abgelegenen ostanatolischen Gebiete große Bedeutung gehabt. Sie diente damals in erster Linie der Ausfuhr von Rohstoffen, die — auf Karren oder in Karawanen zu den kleinen Hafenstädten gebracht — von der Küstenschiffahrt gesammelt und nach Istanbul, Izmir usw. befördert wurden, von wo aus sie den Weg ins Ausland nahmen. Der moderne türkische Eisenbahnbau und die fortschreitende Vervollständigung der türkischen Volkswirtschaft haben diese Aufgabe der Küstenschiffahrt gewandelt. Seit die Hafenstädte der genannten Meere zu Endpunkten von zahlreichen ins Innere Kleinasiens führenden Eisenbahnlinien geworden sind, befördert die Küstenschiffahrt zunehmend die im Lande erzeugten Gütermengen an die jeweils für die Versorgung jeder einzelnen Provinz am günstigsten gelegenen Ausgangspunkte der Eisenbahnen. Auf diese Weise ist sie z. B. in die Verteilung der unmittelbar am Schwarzen Meer (in Zonguldak) gewonnenen Kohle eingeschaltet. Die türkische Regierung hat nicht zuletzt mit Rücksicht auf diese verkehrswirtschaftliche Ergänzungsleistung zwischen Eisenbahn und Küstenschiffahrt in den letzten Jahren planmäßig die Verstaatlichung aller Küstenschiffahrtslinien betrieben.

Ein weiteres Symptom für die wachsende Bedeutung des türkischen Eisenbahnnetzes ist schließlich das große Interesse, das die angrenzenden asiatischen Staaten den neuen türkischen Bahnbauten entgegenbringen. Zweifellos regt die Türkei diese Staaten zu eigenen Bahnbauten an. Angesichts der geographischen Schlüsselstellung des türkischen Netzes können nunmehr Staaten, wie Irak, Iran und die südlichen Sowjet-Republiken, beim Bau von Anschlußbahnen sofort mit einem leistungsfähigen Anschlußverkehr nach den europäischen Ländern rechnen.