

Gesamtumsatz von über 4 Milliarden Ks auf. Davon entfielen 2178 Millionen Ks auf die Einfuhr und 2595 Millionen Ks auf die Ausfuhr. Es ergab sich somit ein Aktivsaldo von 417 Millionen Ks. Im Kalenderjahr 1940 betrug die Ausfuhr 2874 Millionen Ks und die Einfuhr 2705 Millionen Ks. Der Aktivsaldo betrug 169 Millionen Ks. Die Ausfuhr nahm zu rund 80 v. H. das Großdeutsche Reich einschließlich des Protektorats (14 v. H.) und des Generalgouvernements (1 v. H.) ab. Die Schweiz war mit 11 v. H., Belgien mit 2,9 v. H., das ehemalige Jugoslawien mit 2,7 v. H., Italien mit 2,0 v. H., Holland mit 1,3 v. H. und Ungarn mit 0,2 v. H. beteiligt. Aus den Wertziffern ist zu ersehen, daß die slowakische Ausfuhrwirtschaft im zwischenstaatlichen Angebot immer nur mit verhältnismäßig kleinen Mengen auftreten kann. Um so wichtiger wird es für die slowakische Handelspolitik, für den Absatz dieser Mengen regelmäßig Abneh-

mer zu finden. Die Zahlen lassen erkennen, daß bisher fast ausschließlich der deutsche Handelspartner die Struktur des slowakischen Außenhandels bestimmt. Daran dürfte sich unter den genannten Umständen auch nichts ändern, denn die Anpassung des slowakischen Erzeugungsprogramms an die deutschen Bedürfnisse ist die Voraussetzung für die Nutzbarmachung aller jener Ausfuhrüberschüsse, die auf die angedeutete Weise durch den Zerfall des tschechoslowakischen Staates entstanden sind. Deutschland ist — da es ständig ein Vielfaches der von der Slowakei bereitstellbaren Ausfuhrmengen benötigt — jederzeit in der Lage und bereit, alle diese Überschüsse aufzunehmen. Auf der anderen Seite hat Deutschland — gerade unter den erschwerten Bedingungen der augenblicklichen Kriegswirtschaft — bewiesen, daß es den Einfuhrbedarf der slowakischen Volkswirtschaft an Industriegütern immer mühelos zu befriedigen vermag.

## Die Eisenbahnen der Slowakei

Die Slowakei verfügt — verglichen mit den übrigen Agrarstaaten des Donaaraumes — über ein verhältnismäßig entwickeltes Eisenbahnwesen. Zu Beginn des Jahres 1941 hatten die slowakischen Eisenbahnen eine Gesamtstreckenlänge von 2545 Kilometer, davon sind rund 1400 Kilometer Hauptbahnen und 1100 Kilometer Nebenbahnen. 435 Kilometer sind zweigleisig ausgebaut, 62 Kilometer des slowakischen Eisenbahnnetzes schmalspurig. Bei einer Streckenlänge des gesamten Eisenbahnnetzes von 2545 Kilometer entfallen auf 100 Quadratkilometer 6,69 Kilometer und auf 1000 Einwohner 9,46 Kilometer Eisenbahnstrecke, während beispielsweise die gleichen Verhältniszahlen in Bulgarien nur 3,3 Kilometer bzw. 5,5 Kilometer (1937) und in Rumänien nur 3,8 Kilometer bzw. 5,8 Kilometer (1937) betragen. Dieser Entwicklungsvor-

aus der verschiedenen politischen Zugehörigkeit des Staatsgebietes seit Beginn des Eisenbahnzeitalters ergab. Solange das heutige slowakische Staatsgebiet der österreichisch-ungarischen Monarchie angehörte, strebte die Linienführung radial nach dem Zentrum Budapest und — wenn auch weniger stark — nach Preßburg und Wien. Im ganzen überwog daher eine nordsüdliche Ausbaurichtung. Die stärkste wirtschaftliche Bedeutung erlangten sehr bald die aus dem heutigen Generalgouvernement und aus Böhmen-Mähren kommende Strecke von Oderberg—Čadca—Sillein durch das Waagtal nach Budapest und Preßburg sowie die von Sillein—Ruttka durch die mittlere Slowakei über Kremnitz nach Budapest führende Linie. Die von Oderberg in westöstlicher Richtung nach Kaschau führende Bahn diente vornehmlich dem zwischenstaatlichen Durchgangsverkehr. Bis zum Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie vollzog sich der weitere Ausbau weiterhin vor allem in nordsüdlicher Richtung. Dies änderte sich mit einem Schlag, als die Slowakei nach dem Weltkrieg in das tschechoslowakische Staatsgebilde eingeschlossen wurde. Das einseitig von Prag aus geleitete Staatswesen hatte ein Interesse an der Verbesserung der westöstlichen Verkehrswege. Es wurden infolgedessen sowohl neue Verbindungen zwischen Mähren und der Slowakei geschaffen als auch die mittel- und ostslowakischen Gebiete — unter Überwindung bedeutender natürlicher Hindernisse — von Westen her dem Eisenbahnverkehr erschlossen.

**Slowakische Eisenbahnen**  
Länge in km

	Staatsbahnen	Privatbahnen (Akt.-Ges.)	Insgesamt
Hauptbahnen . . . . .	880	507	1.387
Nebenbahnen (örtliche) . . . . .	378	718	1.096
Schmalspurbahnen . . . . .	32	30	62
Insgesamt . . . . .	1.290	1.255	2.545

sprung erklärt sich einmal daraus, daß die Slowakei ein Durchzugsland zwischen Mittel- und Südosteuropa ist, an dessen Verkehr daher schon frühzeitig zwischenstaatliches Interesse erwachte, zum anderen aus der wechselvollen Eisenbahnbaupolitik, die sich

Die Slowakei verfügt daher heute über eine Anzahl leistungsfähiger Linien sowohl in der Nordsüd- als auch in der Ostwestrichtung.

**Streckennetz**

Die vom Reich (Berlin—Breslau) und vom Generalgouvernement (Warschau) über Čadca und Sillein durch das Tal der Waag nach Leopoldstadt und Gáň (Landesgrenze) führende zweigleisige Bahn ist die bedeutendste der von Norden nach Süden verlaufenden Strecken. Auf der bisher eingleisigen Verbindungslinie Preßburg—Leopoldstadt wird zur Zeit auf der Teilstrecke Ratzersdorf—Leopoldstadt ein zweites Gleis angelegt und so der Donauhafen Preßburg mit einer leistungsfähigen Linie an die durch das slowakische Industriegebiet im Waagtal führende Bahn angeschlossen. In nordsüdlicher Richtung verläuft auch die aus Böhmen-Mähren kommende zweigleisige Strecke über Brodské—Kutti nach Theben-Neudorf, wo sie Anschluß an die Strecke Wien—Preßburg—Landschütz—Budapest gewinnt.

Die bedeutendste der von Westen nach Osten führenden Linien ist die Kaschau-Oderberger Eisen-

bahn. Der Bau eines zweiten Gleises auf der von Sillein ab eingleisigen Strecke wurde von dem tschechoslowakischen Staat begonnen, die Slowakei führte den Umbau weiter und stellte ihn 1939 auf den Teilstrecken Sillein—Ruttka und Tschirm (Strba)—Deutschendorf (Poprad) fertig. Die restlichen Teilstrecken befinden sich im Bau. Die Linie Čadca—Sillein—Ruttka—Oberstuben—Altschl—Tomášovce—Budapest ist angesichts der neuen geographischen Gesamtstruktur des Landes in ihrer nordwest-südöstlichen Richtung verkehrsgeographisch heute eher der westöstlich verlaufenden Grundrichtung zuzurechnen. Sie hat in den Jahren nach 1918 viel von ihrer früheren Bedeutung verloren. Die Strecke Čirč—Preschau, von wo nach Bartfeld (Bardejov) im Norden der Ostslowakei eine Stichbahn führt, schließt bei Kysak an die Kaschau-Oderberger Eisenbahn an. Sie erschließt gemeinsam mit der von Medzilaborce über Homenau—Bánovce kommenden Bahn mit Anschluß an die Kaschau-Oderberger Eisenbahn an der Grenze bei Kuzmice die Ostslowakei. Mit dem vom slowakischen Ver-



kehrministerium geplanten und im Juni 1939 in Angriff genommenen Neubau einer ostslowakischen Westoststrecke bilden die beiden letztgenannten Strecken die Verkehrsgrundlage für die beabsichtigte wirtschaftliche Erschließung der Ostslowakei. Im Süden verläuft von Preßburg über Leopoldstadt—Kozárovce—Altsohl—Červena Skala nach Margecany eine weitere Westoststrecke (parallel zur Kaschau-Oderberger Eisenbahn), mit der sie in Margecany zusammentrifft. Sie verbindet die waldreichen Gebiete der mittleren und östlichen Slowakei mit Preßburg.

### Ausbau und Rationalisierung

Der slowakischen Verkehrspolitik erwächst die Aufgabe, aus diesem Erbe eine neue, der wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung tragende Verkehrseinheit zu schaffen. Da sich der Slowakei auf Grund ihres Reichtums an Naturschönheiten auch günstige Aussichten als Reiseland eröffnen, wird die Verkehrspolitik dabei neben erzeugungswirtschaftlichen auch Gesichtspunkte des Dienstleistungsgewerbes (Fremdenverkehr usw.) in Rechnung setzen. Mit der Inbetriebnahme der aufgezählten Hauptlinien ist der Aufbau des slowakischen Eisenbahnnetzes im wesentlichen abgeschlossen. Nur einem einzigen geplanten Neubau kann — da er die Bedeutung der Slowakei als Verkehrsdurchzugsland weiter erhöht — eine grundsätzliche verkehrsstrukturelle Bedeutung beigemessen werden, nämlich dem Bau einer Linie, die von Budapest unter Benutzung schon bestehender Strecken nach Neusohl, von dort anschließend an die von Rosenberg (nach Korytnica) ausgehende Schmalspurbahn nach Krakau führen und so eine direkte Verbindung des südosteuropäischen Raumes mit dem Generalgouvernement herstellen soll.

Im übrigen aber steht der neue slowakische Staat eher vor Ausbau- als Aufbaufaufgaben. Dabei lenkt er sein Augenmerk sowohl auf die Verdichtung des Netzes als auch auf die technische Vervollkommnung des Betriebes auf den bestehenden Linien. Die Verdichtung des Netzes hat die Verknüpfung schon bestehender Strecken untereinander und die Verbindung der bisher noch am wenigsten erschlossenen Ostslowakei mit dem west- und mittelslowakischen Netz zum Ziel. Der im Juni 1939 begonnene Bau der 52 Kilometer langen Strecke Preschau—Vranov—Strážské<sup>1)</sup>, die die beiden ostslowakischen

Nordsüdbahnen miteinander verbinden soll, hat diese Entwicklung eingeleitet. Durch die Grenzziehung gegen Ungarn auf Grund des Wiener Schiedsspruches wurden mehrere nordsüdlich führende Strecken von Lokalbahncharakter zerschnitten, so daß zahlreiche Orte den Anschluß an das slowakische Eisenbahnnetz und die Verbindung untereinander verloren haben. Nunmehr sollen diese Orte im Anschluß an vorhandene Strecken wieder in das Eisenbahnnetz einbezogen werden. Die Streckenteile von Tomášovce nach Velka Ves mit einer Länge von 7 Kilometer und von Lastovce nach Kuzmice wurden schon dem Verkehr übergeben. Durch die Herstellung einer neuen Verbindungslinie von Altsohl nach Dobschau sollen die südlichen Lokalstrecken an das übrige slowakische Eisenbahnnetz angeschlossen werden. Bei dem bereits in Angriff genommenen Bau der Strecke Theißholz—Großrauschenbach (Revuca) sind infolge des Gebirges bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden. Auf der 19,8 Kilometer langen Strecke ist die Errichtung von nicht weniger als 47 kleinen und 9 großen Brücken und Durchlässen sowie einer Anzahl Tunnels bis zu 2 Kilometer Länge notwendig. Im Ausbau befinden sich ferner die Strecke von Lubeník nach Slavošovce, die zu den reizvollsten der slowakischen Bahnlinien gehören wird, die Strecken von Stitník nach Niedersalz (Nižna Slana) und von Kokava nach Rim. Baňa. In der Westslowakei wird eine Verbindung zwischen Blasenstein-St. Nikolaus (Plavecký-Sv. Mikuláš und Jablonica) ausgebaut und eine Verbindung zwischen Brezova und Myjava geplant. Zur weiteren Erschließung der Ostslowakei ist schließlich der Bau einer Bahn von Vranov über Stropkov nach Svidník beabsichtigt. Mit dem Bau der Strecke Neusohl—Unterstuben wurde eine direkte Verbindung der östlichen mit der mittleren Slowakei hergestellt. Diese 44 Kilometer lange Strecke wurde am 19. Dezember 1940 dem Verkehr übergeben.

### Verkehrsleistungen

Die betriebliche Leistungssteigerung auf den bestehenden Strecken wird ebenfalls energisch in Angriff genommen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Slowakei einen ausgesprochen gebirgigen Charakter besitzt, der sich durch die Abtretung der Ebenen im Süden und Osten des Landes in den Jahren 1938 und 1939 noch verstärkte. Überwiegend durch Ebenen führt von den bedeutenderen slowakischen Hauptstrecken nur die Strecke von Sillein durch das Waagtal nach Preßburg. Die übrigen nordsüdlich führenden Strecken benutzen hauptsächlich die von

<sup>1)</sup> Die Strecke wird für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometer gebaut. Die Kosten des Baues, der innerhalb von drei Jahren fertiggestellt werden soll und die Anlage von zwei Tunnels und 17 Viadukten erfordert, sind mit 221 Millionen Ks veranschlagt.

der Natur vorgeschriebenen Linien durch die Täler der slowakischen Berge in die Pannonische Tiefebene. Trotzdem haben alle diese Strecken zahlreiche Steigungen und viele Krümmungen und Kunstbauten. Noch größer aber sind diese Schwierigkeiten bei den von Westen nach Osten führenden Bahnen. Die bedeutendste von ihnen, die Kaschau-Oderberger Bahn, folgt zwar der großen von Natur gegebenen Westostlinie, sie hat dabei aber doch bedeutende Steigungen zu überwinden. Bei den übrigen Strecken liegen die Verhältnisse noch ungünstiger. Insgesamt weisen von den 2545 Kilometer langen slowakischen Bahnen 1800 Kilometer Steigungen von 1 v. T. bis 16 v. T. auf. Auf 35 Kilometer Eisenbahnstrecke entfällt ein Tunnel mit einer durchschnittlichen Länge von 0,5 Kilometer, auf je 30 Kilometer eine Brücke. Alle diese Umstände haben die slowakischen Eisenbahnen bisher daran gehindert, eine den mittel- und westeuropäischen Verhältnissen entsprechende Durchschnittsgeschwindigkeit zu erzielen, da es trotz der Anlage der Kunstbauten nicht möglich war, den Ausbau der Strecken geradlinig durchzuführen. Außerdem war der Unterbau des größten Teiles der slowakischen Eisenbahnstrecken durchaus ungenügend. Die von der Tschechoslowakischen Republik in Angriff genommenen Verstärkungen des Unterbaues werden von der Slowakei fortgesetzt, und auch sonst werden alle Anstrengungen gemacht, um die Durchschnittsgeschwindigkeit zu erhöhen. Heute erreichen Güterzüge eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 40 bis 45 Stundenkilometer, die auf den Nebenbahnen eingesetzten Motorzüge 50 bis 60 Stundenkilometer, Personenzüge 60 bis 65 Stundenkilometer, Schnellgüterzüge 70 Stundenkilometer und Schnellzüge 80 bis 90 Stundenkilometer. Die Höchstgeschwindigkeit von Schnellzügen auf den Hauptbahnen liegt zwischen 90 und 100 Stundenkilometer. Auf der Strecke Preßburg—Leopoldstadt—Puchov—Sillein und der anschließenden Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird durchgehend ein zweites Gleis angelegt und der Unterbau für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 150 Stundenkilometer verstärkt.

Die Elektrifizierung der slowakischen Bahnen wurde bisher noch nicht ernstlich in Erwägung gezogen, da durch den Ausbau der an sich zahlreich vorhandenen Wasserkräfte erst der bereits vorhandene und mit der fortschreitenden Intensivierung der Landwirtschaft und Industrialisierung wachsende Bedarf gedeckt werden soll. Lediglich zwei kurze schmalspurige Lokalstrecken, nämlich im Norden der östlichen Slowakei die Strecke von Deutschendorf über Altschmecks nach Tatra-Lomnitz

sowie nach Tschirmersee (Štrbské-Pleso) und im Westen die Strecke von Trentschin-Teplá nach Trentschin-Teplitz, die schon während des Weltkrieges gebaut wurde, werden derzeit elektrisch betrieben.

### Das rollende Material

Vom Bestand an rollendem Material der tschechoslowakischen Bahnen sollte die Slowakei 21,5 v. H. erhalten, bei den Gebietsabtretungen an Ungarn wurden 31,5 v. H. des slowakischen Anteiles am tschechoslowakischen Lokomotiv- und Wagenpark Ungarn zugesprochen. Das rollende Material der slowakischen Eisenbahnen — gegenwärtig etwa 13.960 Güterwagen und 1680 andere Wagen sowie 620 Lokomotiven — würde zwar zur Bewältigung des laufenden Verkehrs ausreichen; da jedoch nicht der gesamte Bestand zur gleichen Zeit zur Verfügung steht, müssen vom Ausland Wagen ausgeliehen werden. So wurden 1940 im Monat durchschnittlich 7000 eigene und 10.000 fremde Wagen beladen. Die für die geborgten Wagen zu entrichtende Miete schmälert das Betriebsergebnis. Die slowakische Eisenbahnpolitik ist daher bestrebt, diesen Engpaß zu überwinden und den Bestand an rollendem Material auf eine auch außergewöhnlichen Anforderungen genügende Höhe zu bringen. Im Jahre 1940 wurden 34.180.000 Ks für die Ergänzung des Wagenparks aufgewendet. 1941 sollen 20 Personen- und 560 Güterwagen neu eingestellt werden.

### Besitzstand

Von den gesamten slowakischen Eisenbahnlinien sind nur rund die Hälfte, nämlich 1290 Kilometer, Eigentum der Staatsbahnen, während die übrigen Strecken 34 privaten Gesellschaften gehören. Unter den 1255 Kilometer langen, in Privatbesitz befindlichen Strecken, befinden sich vier Hauptbahnen, deren bedeutendste das slowakische Teilstück der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist. Die übrigen Strecken sind Nebenbahnen von geringerer Bedeutung. Auf allen Strecken wird der Betrieb von den slowakischen Staatsbahnen durchgeführt. Die Verstaatlichung der noch in Privatbesitz befindlichen Linien als Voraussetzung einer einheitlichen Eisenbahnpolitik, hat in jüngster Zeit große Fortschritte gemacht. Es ist u. a. in aller nächster Zeit die Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vorgesehen, an deren Gesamtstrecke die Slowakei mit über 69,6 v. H. beteiligt ist.

Die Lage der slowakischen Staatsbahnen ist im ganzen günstiger als die der Eisenbahnen der anderen südöstlichen Donauländer. Bis auf den Mangel an

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 Gebiet<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> 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