

## Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der neuen Türkei.

Von Heinz Bischoff, Berlin-Karlshorst.

Am 29. Oktober 1933 feierte das türkische Volk die zehnjährige Wiederkehr des Gründungstages der Türkischen Republik. Aber nicht nur in der Türkei selbst wurde dieser denkwürdige und für die weitere Entwicklung des Staates so bedeutungsvolle Tag feierlich begangen, sondern auch im Ausland fand das Jubiläum Wiederhall. Wie nahe ist uns gegenüber früheren Zeiten durch die Entwicklung der Verkehrsmittel die Türkei gerückt worden! Aber nicht nur durch die Beschleunigung des Verkehrs hat die Türkei den Anschluß an Europa erlangt, sondern im gesamten Staatsleben macht sich die Annäherung an das Abendland bemerkbar.



Ein sehr wesentlicher Punkt in dem Regierungsprogramm für den Aufbau der neuen Türkei ist die Entwicklung des Eisenbahnwesens und die damit verbundene Erschließung bisher entlegener Landesteile. Im folgenden soll versucht werden, einen Überblick über das türkische Eisenbahnwesen zu geben.

Bei der Betrachtung des türkischen Eisenbahnnetzes sind Staatsbahnen und Privatbahnen zu unterscheiden. Hierbei ist zu bemerken, daß die türkische Regierung erst nach dem Weltkrieg ein eigenes Staatsbahnnetz geschaffen hat. Die Grundlage für dieses Netz bildeten die früheren Anatolischen und Bagdad-Bahnen. Außerdem wurde die Bahnlinie Erzurum—Kars übernommen, so daß die Länge des ganzen Netzes ungefähr 1750 km betrug.

Während der vergangenen zehn Jahre wurde das Staatsbahnnetz um rund 2000 km erweitert. Als erste der neuen Bahnlinien ist die Verlängerung der ehemaligen Anatolischen Bahn über Ankara hinaus nach Kayseri und Sivas (602 km)

zu nennen, die in den Jahren 1925 bis 1930 fertiggestellt worden ist. In den Jahren 1928—1931 wurde die Strecke Kütahya—Balıkesir (253 km) gebaut, die eine neue Verbindung des Staatsbahnnetzes mit der französischen Izmir—Kasaba-Bahn herstellte und gleichzeitig den Abtransport der Chromvorkommen bei Tavşanlı erleichterte. Die geplante Strecke Fevzipasa—Diyarbakir (510 km), welche die Kohlen- und Kupferlager in der Nähe von Ergani erschließen soll, ist im Jahre 1932 bereits bis Malatya (283 km) in Betrieb genommen worden. Auf der Linie Filyos—Irmak (400 km), deren Bau von Norden und Süden gleichzeitig in Angriff genommen wurde, sind bereits 175 km fertiggestellt. Der Bau der Bahn von Samsun nach Sivas (376 km) wurde im August 1932 beendet. Die Strecke Kayseri—Ulukışla (170 km) konnte im Sommer 1933 dem Verkehr übergeben werden. Mit der Fertigstellung der beiden letztgenannten Linien wurde ein bedeutungsvoller Abschnitt im Bauprogramm der türkischen Regierung erreicht. Die wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen Samsun am Schwarzen Meer und Mersin am Mitteländischen Meer war hergestellt.

An bereits bestehenden Bahnen wurden 1928 die Linie Mersin—Adana (68 km) und 1931 die Schmalspurbahn Mudanya—Bursa (41 km) von der Staatsbahnverwaltung übernommen. Die Strecke Adana—Fevzipasa (140 km) wurde im April 1933 auf Grund eines Abkommens zwischen Frankreich und der Türkei türkisches Eigentum und den Staatsbahnen unterstellt. Da diese Bahn von der früheren französischen Eisenbahngesellschaft Pozanti—Aleppo—Nusaybin betrieben wurde, war es für die Türkei nach Fertigstellung der oben erwähnten Linie Fevzipasa—Malatya aus wirtschaftlichen wie auch aus strategischen Gründen unerwünscht, einen direkten Anschluß der neuen Strecke mit dem Staatsbahnnetz herzustellen.

Die Länge des Staatsbahnnetzes beträgt somit nach dem neuesten Stande 3878 km, und zwar entfallen auf die normalspurigen Linien 3445 km, die schmalspurigen 309 km und die breitspurigen 124 km.

Im weiteren Bauprogramm der Regierung sind außer der Fertigstellung der oben genannten Linien noch die nachstehenden Strecken vorgesehen:

- a) die Verbindung der Linie Erzurum—Kars mit dem Staatsbahnnetz bei Sivas;
- b) die Verbindung zwischen der Strecke Fevzipasa—Diyarbakir und der unter a) geplanten Linie (Divriği—Malatya);
- c) die Verlängerung der alten Bagdadbahn über Afyon Karahisar nach Antalya.

Unter den Privatbahnen sind an erster Stelle die auf europäischer Seite gelegenen Linien der französischen Orient-Eisenbahngesellschaft (337 km) zu nennen. Hierbei ist gleichzeitig zu bemerken, daß die Gesellschaft sich der türkischen Regierung gegenüber verpflichtet hat, eine neue nur über türkisches Gebiet führende Linie von Adrianopel (Edirne) nach Alpullu zu bauen.

Dann folgen die französische Izmir—Kasaba-Bahngesellschaft (703 km) und die englische Aydinbahn (610 km), die das fruchtbare Hinterland Izmir erschlossen und damit Izmir zum bedeutendsten Ausfuhrhafen der Türkei gemacht haben.

Nach der bereits oben erwähnten Regelung der Eigentumsverhältnisse der früheren Pozanti—Aleppo—Nusaybin-Bahn sind der neuen mit französischem Kapital gegründeter „Gesellschaft der Türkischen Südbahnen“ noch die auf türkischem Gebiet gelegenen 426 km verblieben.

Die Linien der hier genannten Privatbahnen sind alle normalspurig. Der schmalspurigen Strecke Ilica—Palamutluk (29 km) kommt lediglich lokale Bedeutung zu.

Das gesamte Netz der türkischen Staats- und Privatbahnen hat somit eine Länge von rund 5980 km.

Mit dem Ausbau des Staatsbahnnetzes war naturgemäß eine Erweiterung des Fahrzeugparkes sowie des Personalbestandes verbunden. Wie den von der Generaldirektion der Türkischen Staatsbahnen und Häfen herausgegebenen „Eisenbahn-Mitteilungen“ (Demiryolları Mecmuası) zu entnehmen ist, betrug die Zahl der Beamten und Angestellten bei den Staatsbahnen im Jahre 1923 5558 und steigerte sich bis zum Ende des Geschäftsjahres 1932/33 auf 10137. Die Ergänzung des rollenden Materials ist aus den nachstehenden Zahlen ersichtlich:

	1923	1932/33
Lokomotiven	118	293
Gepäckwagen	48	84
Personenwagen	205	240
Güterwagen	2031	4580

Aus der gleichen Zeitschrift sind die Beförderungsleistungen und Einnahmen im Personen- und Güterverkehr auf den Staatsbahnen während der vergangenen zehn Jahre ersichtlich.

#### Beförderungsleistungen und Einnahmen der Türkischen Staatsbahnen.

	1923	1924	1925	1926	1927	1928/ 1929	1929/ 1930	1930/ 1931	1931/ 1932	1932/ 1933
Beförderungsleistung (in 1000):										
Personen:										
Nahverkehr	593	2368	2600	2894	3113	3133	3533	3551	3375	3519
Fernverkehr	1326	1028	1175	1326	1400	1804	2092	1902	1523	1314
Personen-km:										
Nahverkehr	—	22225	24734	27451	29170	29379	43091	31239	29773	30613
Fernverkehr	172744	173341	199297	214415	214564	270764	306397	292006	248007	215652
Eilgut t (einschl. Gepäck)	20	16	20	25	31	38	47	45	43	42
Frachtgut t	292	358	422	509	509	864	1118	1373	1220	936
Eilgut (einschl. Gepäck) tkm	5964	4563	6971	7488	9280	11347	13738	14220	9529	9034
Frachtgut tkm	160929	113512	144783	196753	201096	226481	293026	307235	384748	284981
Einnahmen (in 1000 Ltqs.):										
Personenverkehr:										
Nahverkehr	61	179	202	236	254	214	241	250	238	246
Fernverkehr	1957	2368	2738	3032	3269	4259	4840	4560	4094	3497
Gepäck	94	106	122	144	165	207	230	211	179	140
Eilgut	283	219	410	379	444	500	591	646	762	759
Frachtgut	2871	3136	4093	5032	5428	6341	7739	7195	8381	6723

Um einen Überblick über den Personen- und Güterverkehr auf den Privatbahnen zu geben, sind den bereits erwähnten „Eisenbahn-Mitteilungen“ die nachstehenden Zahlen für die Geschäftsjahre 1928—1932 entnommen:

#### Beförderungsleistungen und Einnahmen der Türkischen Privatbahnen.

		Aydinbahn	Izmir—Kasa- ba-Bahn	Oriental. Bahn	Pozantı— Aleppo— Nusaybin <sup>1)</sup>
Personenverkehr (in 1000):	1928/29	1 891	3 415	4 212	672
	1929/30	1 825	3 044	4 219	544
	1930/31	1 617	2 614	4 284	412
	1931/32	1 531	2 297	3 951	401
	1928/29	52 153	87 013	75 864	51 477
Personen-Km (in 1000):	1929/30	49 863	73 420	71 703	55 423
	1930/31	43 396	62 889	73 750	35 690
	1931/32	41 787	60 794	73 340	41 320
	1928/29	272	313	244	416
	1929/30	324	306	227	345
Güterverkehr in 1000 t:	1930/31	249	274	307	280
	1931/32	265	306	372	264
	1928/29	30 694	31 565	39 703	40 542
	1929/30	38 821	34 930	36 938	35 531
	1930/31	32 316	37 093	35 558	33 787
Einnahmen in 1000 Ltqs.:	1931/32	35 074	49 382	40 362	31 075
	Personenverkehr:				
	1928/29	1 031	1 553	1 252	638
	1929/30	1 034	1 332	1 216	586
	1930/31	879	1 070	1 139	458
1931/32	762	914	1 117	426	
Güterverkehr u. anderes:	1928/29	3 007	2 036	1 250	1 546
	1929/30	3 319	2 128	965	1 412
	1930/31	2 710	1 901	1 124	1 295
	1931/32	2 601	1 985	1 427	1 165

## Der deutsche Luftpostverkehr und seine Rechtsordnung.

Von Oberpostrat Dr. Staedler, Berlin.

Im Jahrgang 1929 dieser Zeitschrift (S. 23 ff.) war eine Studie des Verf. veröffentlicht worden, die sich mit dem Gegenstande der vorliegenden Abhandlung auf Grund des damaligen Standes der Dinge beschäftigte. Letzterer hat sich, wie nach Ablauf von fünf Jahren nicht anders zu erwarten, in mehrfacher Hinsicht erheblich verändert. Im verkehrswissenschaftlichen Interesse rechtfertigt es sich daher, den Sachverhalt in seiner neugewonnenen Entwicklungslage an dieser Stelle abermals darzulegen.

### I.

Schon seinerzeit wurde hervorgehoben, daß die eigentliche Aufgabe des Luftpostverkehrs in der Schaffung langer und möglichst länderverbindender Postbeför-

<sup>1)</sup> Die nachstehenden Zahlen stellen die Ergebnisse auf sämtlichen Linien der früheren französischen Privatbahngesellschaft dar, d. h. von Adana bis Nusaybin.