

Die sich hieraus ergebende Abhängigkeit zwischen  $l_{w_0} + x$  und  $l_e$  ist ebenfalls in die Abb. 3 eingetragen. Es gilt wieder dasselbe wie zu I. Die Unregelmäßigkeit in der Kurve für  $fr = 0,90$  ist dadurch zu erklären, daß die Streckensätze der Eisenbahn im Tarif B 1 nicht ständig abnehmen mit zunehmender Entfernung, sondern vielmehr in der Stufe 201—300 km gegenüber der Stufe 101—200 km um 0,2 Pfg./tkm wieder zunehmen.

Übersicht VI.

x km	fa = 10,95; fr = 0,90 Pfg./tkm (Steine)			fa = 7,35; fr = 1,07 Pfg./tkm (Kohlen)		
	$l_{w_0} + x$ km	$\sigma_f$ Pfg./tkm	$l_e$ km	$l_{w_0} + x$ km	$\sigma_f$ Pfg./tkm	$l_e$ km
10	88	3,03	3	79	3,47	3
50	128	3,03	17	119	3,47	17
100	178	3,03	34	169	3,47	35
150	228	2,84	55	219	3,47	53
200	278	2,68	81	269	3,47	71
300	378	2,19	142	369	3,46	106
400	478	2,03	204	469	3,26	151
500	578	1,98	261	569	3,17	194
750	828	1,84	422	819	2,68	307
1000	1078	1,68	654	1069	2,16	609

In der Übersicht VII sind nun einige Verkehrsbeziehungen zusammengestellt, bei denen die Verkürzung des Eisenbahnweges gegenüber dem Wasserweg tatsächlich den Werten entspricht, die hier errechnet worden sind. Da mit der Fertigstellung des Mittelland-Kanals bis Magdeburg in nächster Zeit gerechnet werden kann, ist die Kanalstrecke Hannover-Magdeburg in das Wasserstreckennetz mit einbezogen worden. Es ist ebenfalls aus der Übersicht zu ersehen, von welchem festen Satz g bzw. von welchem Streckensatz fr ab dieser Wettbewerb der Eisenbahn in Frage kommt. Die g- und fr-Werte beziehen sich stets auf Kohle; nur die eingeklammerten Werte gelten für Steine.

Übersicht VII.

Verkehrsbeziehung	$l_w$ km	$l_e$ km	g Pfg./tkm	fr Pfg./tkm	Wasserweg
Regensburg—Basel ..	835	455	1,25	—	Main, Rhein
Stuttgart—Nürnberg	550	198	1,25	(0,9)	Neckar, Rhein, Main
Dresden—Regensburg	1430	105	0,60 (0,46)	1,07 (0,9)	Mittelland-Kanal, Rhein
Dresden—Frankfurt/O.	505	191	1,25	(0,9)	Elbe, Berlin
Dresden—Breslau ...	705	278	1,25	(0,9)	Elbe, Berlin, Oder
Kassel—Frankfurt/M.	660	297	1,25	(0,9)	Mittelland-Kanal, Rhein
Kassel—Nürnberg....	1055	350	1,06	1,07 (0,9)	Mittelland-Kanal, Rhein
Kassel—Gießen .....	638	235	1,06	1,07	Mittelland-Kanal, Rhein
Hamm—Lübeck .....	681	377	1,4	—	Ems, Nordsee, Ostsee
Hannover—Harburg ..	396	177	1,4	—	Mittelland-Kanal, Elbe

Die Übersichten IV und VI zeigen, daß im ungebrochenen Verkehr der Eisenbahnweg wesentlich kürzer sein muß als der Wasserweg, wenn die Eisenbahn wettbewerbsfähig sein soll. Die Verhältnisse gestalten sich nun für die Eisenbahn günstiger, wenn ein gebrochener Verkehr vorliegt, also die Eisenbahn auch bei Benutzung des Wasserweges eingeschaltet werden muß. Dieser Verkehr soll in einem besonderen Aufsatz behandelt werden.

Weiter sei zum Schluß bemerkt, daß die vorliegende Untersuchung den Standpunkt des Kaufmanns wiedergibt, der im allgemeinen nicht darnach fragt, ob die Preise der Verkehrsbetriebe auch volkswirtschaftlich gerechtfertigt sind. Eine solche Untersuchung müßte von den Selbstkosten der Verkehrsbetriebe, also hier der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn ausgehen. Die richtige Erfassung der Selbstkosten begegnet allerdings nicht unerheblichen Schwierigkeiten; die deutschen Reichsbahnen verfügen zwar über sehr gute statistische Kostenaufzeichnungen, aber für die Binnenschifffahrt sind die Unterlagen lückenhaft. Immerhin sollte eine Untersuchung auf Grund der Selbstkosten versucht werden, weil sie von einem Wert für verkehrspolitische Entscheidungen auf dem Gebiete der Wasserstraßenpolitik sein kann.

### Zum Verkehrsweisen Syriens.

Von Prof. Dr.-Ing., Dr. Ing. ch. Otto Blum, Hannover.

Mit 12 Abbildungen.

Einleitung: So lange es eine Weltgeschichte gibt, haben Syrien und seine Verkehrswege eine große Rolle in der Politik gespielt. Es ist dies in der eigenartigen Lage Syriens begründet. Das an sich nicht große und wirtschaftlich nicht starke Land ist nämlich:

1. infolge seiner Schwellenlage am äußersten Ostrand des Mittelländischen Meers

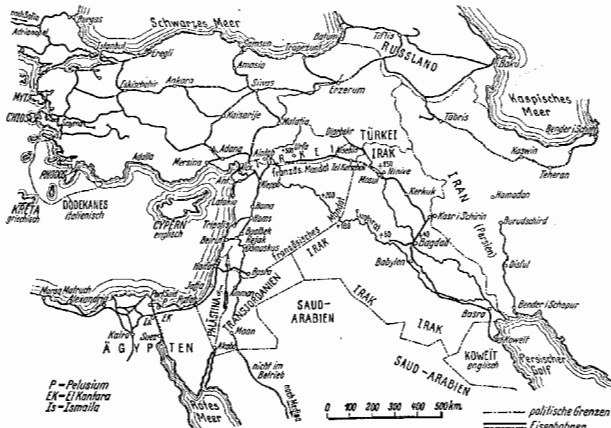


Abb. 1. Vorderasien, politische Grenzen und Eisenbahnen.

der Ausgangsraum für die Wege nach dem Zweistromland und dessen Hinterland (Iran, Indien);

2. infolge seiner Zwischenlage zwischen Meer und Land und zwischen Abendland und Morgenland der Vermittlungsraum zwischen See- und Landverkehr für große Teile Europas und dem Orient;

3. infolge seiner Einkerbung zwischen Meer und Wüste, also infolge seines Charakters als Landenge der große Nord-Südweg zwischen Kleinasien und Mesopotamien einerseits und der Landenge von Suez und Ägypten andererseits;

4. infolge dieser Lage das „Glacis“, auf dem seit undenklichen Zeiten Ägypten — heute der Suezkanal — verteidigt wird.

Die Bedeutung Syriens ist im Ablauf der Weltgeschichte zu erkennen: an der Handelsmacht der Phönizier; an den Vorstößen der Assyrer und Babylonier einerseits, der Pharaonen andererseits; an dem Marsch Alexanders des Großen; an der Bedeutung seiner Handelszentren für das römische Weltreich; auch an den Kreuzzügen, die man ja nicht etwa nur als eine religiöse Bewegung ansehen darf; an dem Gegensatz zwischen England und Frankreich (Zug Napoleons gegen Akka, Ringen um den Suezkanal, Begründung der englischen Basis Cypern—Suez—Ägypten); schließlich an den Kämpfen im Weltkrieg, der Einrichtung der „Mandate“ und dem heutigen Ausbau der militärischen Stellungen und der Verkehrswege.

Es ist aber eigenartig, daß die Kenntnisse über dieses so wichtige Gebiet in allgemeinen recht mäßig und zum Teil in geographischer und besonders in verkehrstechnischer Beziehung falsch sind.

Abb. 1 gibt einen Überblick über die politische Gliederung und das Eisenbahnnetz. In diesem sind einige Linien, die kurz vor der Vervollendung stehen, so eingetragen, als ob sie schon in Betrieb wären.

Alle Zahlenangaben (über Höhen, Längen, Steigungen und namentlich über die Bevölkerung) sind mit einer gewissen Vorsicht aufzunehmen.

Gleiches gilt von Begriffen wie „Steppe“ und „Wüste“, denn hier gehen die Ansichten oft stark auseinander. Als „Wüste“ bezeichnen wir nachstehend das „nicht anbaufähige Land“.

### I. Die geographischen Grundlagen.

A. Die verkehrsgeographische Bedeutung der Syrischen „Landenge“.

Um sich zunächst die richtige Vorstellung von der verkehrsgeographischen Lage und Bedeutung Syriens zu machen, fasse man den Küstenstreifen scharf ins Auge, der sich in rd. 700 km Länge in Richtung Nord—Süd am Ostrand des Mittelmeers hinzieht. Dieser Küstenstreifen ist nur in einer Breite von etwa 80 km ausreichend beregnet und daher wirtschaftlich wertvoll; dann schließt nach Osten zu wüstenartige Steppe an, die schnell in regelrechte Wüste übergeht; als Grenze mag man den Grad 36 annehmen. Wenn man nun beachtet, daß die Steppe und Wüste dem Verkehr wegen ihres Klimas, ihrer niedrigen Wirtschaftsstufe und ihrer rüden Bevölkerung große Schwierigkeiten bereitet und daß sie nach Norden bis über den Euphrat vorstößt, so tritt uns dieser schmale Küstenstreifen als Landenge und demgemäß als die einzige Landverbindung zwischen dem Süden (Ägypten—Suez) und dem Norden (Kleinasien) und Osten (Mesopotamien, Mosulgebiet, Irak) klar in die Erscheinung; man halte sich immer vor Augen, daß der Weg von Ägypten nach Babylon (heute nach Bagdad), also der Weg zwischen den beiden auf künstlicher Bewässerung beruhenden „Groß-Oasen“, seit der Zeit der Pharaonen bis zur Zeit der Eisenbahn immer im großen Bogen weit nach Norden ausholen mußte, weil er sich im Fruchland (auf dem Rand des Frucht-

lande) halten mußte. Wenn wir heute mit der Eisenbahn von Kairo (über El Kantara—Jaffa—Damaskus—Aleppo—Nisibin) nach Bagdad reisen, folgen wir so ungefähr den Spuren all' der Heere und Karawanen, die ehedem zwischen Ägypten und dem Euphrat gezogen sind. Dieser Weg ist gemäß Abb. 2 heute wie vor Jahrtausenden durch charakteristische Städte-Reihen gekennzeichnet; die erste Reihe liegt vom Nildelta

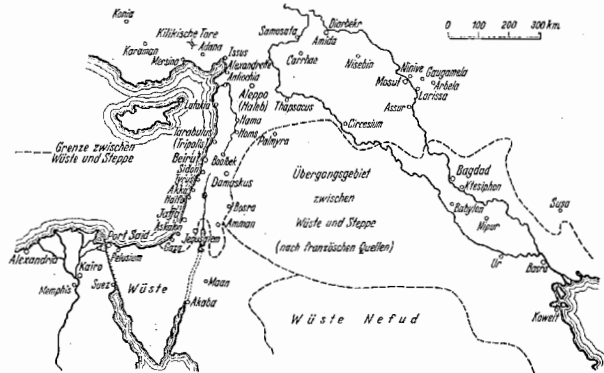


Abb. 2. Alte und neue Städte und Schlachtfelder in Vorderasien.

ausgehend an der Küste: Pelusium, Gaza, Ascalon, Akko, Tyrus, Sidon, Tripolis und führt dann die „Syrischen Tore“ (— 670 m hoch) über das Amanus-Gebirge nach dem oberen Euphrat; die zweite Reihe liegt im Landesinnern: Hebron, Jerusalem, Caesarea, Damaskus, Baalbek, Homs, Hama, Aleppo; die Städte dieser zweiten Reihe waren in ihrer Bedeutung stark von der Politik und der Wasserbaukunst abhängig; verkehrsgeographisch zeigen sie meist die Lage an den West-Ost-Gebirgspässe beherrschenden Stellen; einige sind gleichzeitig Ausgangspunkte für die in die Wüste ausstrahlenden Karawanenwege; die östliche von ihnen war der einstige Palmyra, das in einer kleinen Oase gelegen, am römisch-parthischen Wüstenhandel emporblühte, wahrscheinlich immer mit schwieriger Wasserversorgung zu kämpfen hatte, mit Änderung der politischen Verhältnisse schnell herab sank und heute nur noch 1500 Einwohner hat<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Der Weg zwischen Ägypten und Mesopotamien führt aber an einer Stelle unmittelbar durch die Wüste; denn zwischen dem Nildelta und Judäa gibt es keinen Fruchland-Streifen; vielmehr stößt hier die Arabische Wüste zwischen dem östlichen Nilarab und Gaza bis ans Meer vor; schon die Eisenbahn Kairo—Jannailia führt trockenweise durch richtige Wüste, und auf der Strecke von El Kantara nach Gaza mußte man die wenigen Oasen sorgfältig zu Eisenbahnstationen ausbauen. In dieser Wüste waren ja auch im Weltkrieg die Kämpfe um den Suezkanal so voll Strapazen und stillen Heldentums. Eine ausgezeichnete Darstellung über den Krieg in Palästina findet sich in der Zeitschrift „Wissen und Weh!“ 1936.

### B. Der Höhengenaufbau Syriens (vgl. hierzu Abb. 3 und 9).

Hat man sich die verkehrsgeographische Bedeutung als einer Landenge — als eines zwischen Meer und Wüste eingeebneten Nord-Süd-Korridors — klargemacht, so ist es notwendig, nun ein Bild von dem eigenartigen Höhengenaufbau zu gewinnen. Auch von diesem hat man meist unrichtige Vorstellungen; man unterschätzt nämlich meist die Höhen und die Steilheit und mau beachtet nicht genug, daß die Fluß- und Tal-Bildungen nicht senkrecht auf die Küste führen, sondern daß die einzige große Talbildung parallel zur Küste verläuft.

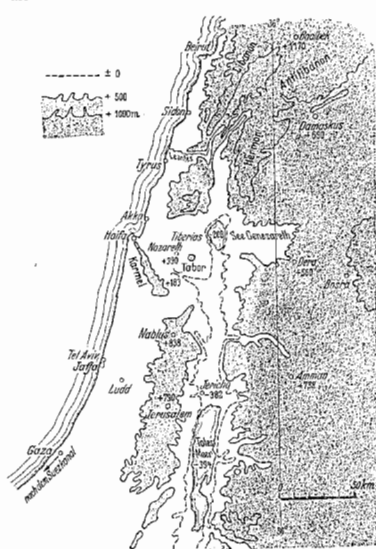


Abb. 3. Höhengenaufbau.

den Seeverkehr, aber schwierig für das Eindringen des Querverkehrs in das Landesinnere. Im südlichen Teil ist die Küste flacher; sie weist hier aber keinen guten Hafen auf, ist am günstigsten für den Seeverkehr. Die Bedeutung der einzelnen Küstenlandschaften und ihrer Städte hängt von der sehr unterschiedlichen Fruchtbarkeit und den verkehrsgeographischen Einzelheiten ab. Im allgemeinen ist der nördliche Teil höher zu bewerten als der südliche. Als günstigsten Teil kann man den Raum Haifa—Akka bezeichnen, da hier der Karmel eine Bucht bildet und die einzige große West-Ost-Quersenne (Haifa—Affule—

Sanak—Dera) in das Innere führt und zwar in vergleichsweise ziemlich fruchtbare Gebiete.

b) Von der Meeresküste aus steigt das erste Gebirgsmassiv auf. Ganz im Norden wird es durch den Amanus gebildet, der aber geologisch schon zu dem gefalteten Südwest-Asien gehört; sein mittlerer Teil ist der Libanon; sein südlicher Teil bildet das Kernland Palästinas.

Diesem Gebirgsmassiv ist in seinem südlichen Teil bis hinauf nach Akka eine schmale Küstenebene vorgelagert. Die Höhen des Gebirges steigen im Libanon bis zu 3066 m an; der Paß, den die Eisenbahn Beirut—Damaskus benutzt, liegt auf beinahe + 1500 m (rd. 350 m höher als der Scheitelpunkt der Gotthardbahn); in Palästina sind die Höhen niedriger, immerhin beachte man die Höhenlage von Nazareth + 340 m, Nablus (Sichem) + 570 m, Jerusalem + 780 m und Hebron + 927 m.

c) Auf diese „Küstenkordillere“ folgt nun der rd. 950 km (!) lange „Syrische Graben“, also der tiefe Nord-Süd-Grabenbruch, der im Norden bei Antiochia beginnt und über das Tote Meer, das Wadi el Araba und den Meerbusen von Akaba in den Grabenbruch des Roten Meeres ausmündet. In dem Graben fließen im Norden der Orontes (nach Norden), in der Mitte der zum Meer durchbrechende Leontes und im Süden der Jordan (nach Süden). Der höchste Punkt des Grabens liegt auf der Wasserscheide zwischen Orontes und Leontes nördlich von Baalbek auf etwa + 1200 m, der tiefste am Toten Meer auf — 391 m (unter dem Meeresspiegel). Der Graben müßte als dem Verkehr günstig bezeichnet werden, aber seine Verkehrsbedeutung ist besonders in seinem südlichen Teil sehr gering; er bildet die „Ausnahme von der Regel“; er ist nicht der starke Träger des Längsverkehrs, sondern nur das Hindernis für den Querverkehr. Aber sein nördlicher Teil, das zwischen dem Libanon und Antilibanon liegende „Cölesyrien“, d. h. das „hohe Syrien“ des Altertums, das heutige Tal el Bekaa ist fruchtbar; es ist rd. 120 km lang, 8—14 km breit und liegt 1500—2200 m (!) tief eingesattelt zwischen den beiden Gebirgskämmen. Es wird von der Eisenbahn Beirut—Damaskus gekreuzt, von der bei Rejak die Bahn nach Baalbek—Aleppo (390 km) abzweigt. Der südliche Teil des Grabens gehört von längstens Jericho ab zur Wüste; er hat nur geringe wirtschaftliche Bedeutung (Gewinnung von Kali und Brom, Touristen-Verkehr); die Ränder des Grabens sind hier sehr steil; die Luftlinie Jerusalem—Totes Meer beträgt nur 22 km (!) — man kann das Tote Meer von Jerusalem aus liegen sehen —; aber der Höhenunterschied beträgt rd. 1200 m (von + 780 m auf rd. — 400 m); das ist mehr als der Höhenunterschied zwischen dem Meer und dem Gotthardtunnel (!).

d) Östlich folgt auf den Syrischen Graben die Hochscholle, die zur Arabischen Wüstensteppe überleitet. Die Höhen liegen mindestens auf + 500 m, sie erreichen aber in weiten Gebieten 1000 m, in einzelnen Gebirgsstöcken 1800 m und mehr; die für unsere Betrachtung wichtigsten Gebirgszüge, der Antilibanon und der Hermon gipfeln in Höhen von 2400—2750 m; der Paß, in dem die Bahn Beirut—Damaskus den Antilibanon überschreitet, liegt + 1405 m hoch; Damaskus, die wichtigste Stadt des inneren Syriens, liegt auf + 690 m.

Da der ganze Höhengenaufbau von der Nord-Südrichtung beherrscht wird, muß er natürlich, wie schon angedeutet, dem West-Ost-Verkehr erhebliche Schwierigkeiten bereiten. Demgemäß sind die natürlichen West-Ost-Querwege (von der Küste und ihren Häfen in das Landesinnere) zu prüfen. An solchen sind vorhanden:

1. Ganz im Norden gibt die Natur dem Verkehr die Chance, daß er beim Vordringen von der verkehrsgeographisch so günstig liegenden Bucht von Alexandrette in das Landesinnere nur einen Gebirgsriegel, nämlich den Amanus zu überwinden hat. Dies geschieht in den „Syrischen Toren“, die jedoch immerhin in einer Höhe von

+ 670 m liegen und zwar bei einem Abstand von der Küste von nur etwa 10 km, so daß die Steigung also etwa 1:15 beträgt. Hinter den Syrischen Toren gibt die Natur dem Verkehr die weitere Chance, daß grade an dieser Stelle der Euphrat am weitesten nach Westen ausholt und daß die Landschaft hier nicht steinige Wüste, sondern wellige Steppe ist. Der Sammelpunkt für den Verkehr ist Aleppo (+ 370 m, rd. 200 000 Einw.), das aber nicht unmittelbar am Euphrat, sondern an einem Nebenfluß halbwegs zur Küste liegt. Von Aleppo ab findet der Verkehr gute Verhältnisse sowohl

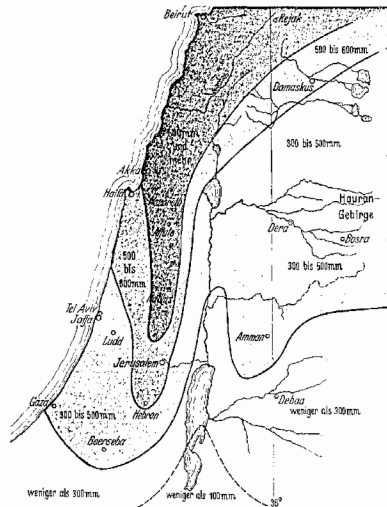


Abb. 4. Übersicht über die jährlichen Niederschlagsmengen.

aber auch dieser Durchbruch ist von der Lokomotive noch nicht ausgenutzt.

Zwischen den Durchbrüchen des Orontes und des Leontes, in dessen Nähe das alte Tyrus lag; auch dieser Durchbruch ist von der Lokomotive noch nicht ausgenutzt.

Zwischen den Durchbrüchen des Orontes und des Leontes liegen dagegen — also nicht an Quertälern! — die beiden wichtigen Häfen Tripolis und Beirut mit den Eisenbahnen nach Homs und Damaskus.

<sup>1</sup> Auf die Bagdadbahn soll aber im Rahmen dieses Aufsatzes nicht eingegangen werden, obwohl sie das Rückgrat für den Verkehr Nord-Syriens und ihr Bahnhof Aleppo so wichtig als Ausgangspunkt der Bahn nach Süden (Damaskus usw.) ist. Die Bagdadbahn ist jetzt über Nisibin bis Tel Kotechek (Tel Suan) verlängert; ihre Fortsetzung nach Mosul und die Verbindung mit den Fischbalmzweigen Iraks kann als gesichert gelten; hiermit wäre dann der durchgehende Schienenweg Europa — Bagdad — Persischer Golf geschaffen, — aber mit Wechsel der Spurweite, da die Bahnen Iraks Meterspur haben.

nach Osten zum Tigris (nach Ninive), als auch nach Südosten am Euphrat entlang nach Bagdad (Babylon); der Euphrat ist hier sogar „schiffbar“, — aber nur für Hammelschläuche und viereckige Kastenschiffe. — Diesen uralten, geschichtlich so hochbedeutenden Wegen folgt heute die Bagdadbahn von Aleppo ab in Richtung Mosul-Bagdad!

2. Weiter südlich durchbricht der Orontes den Gebirgsriegel; er hat hier im Altertum die Hauptstadt Antiochia entstehen lassen. Heute ist dieser Durchbruch noch nicht durch eine Eisenbahn ausgenutzt; es ist dabei aber zu beachten, daß er im türkisch-französischen Grenzgebiet liegt, daß hier also das Interesse an Bahnbauten gelumpft ist.

3. Erst rd. 300 km südlich erfolgt der nächste Durchbruch, das Tal des Leontes, in dessen Nähe das alte Tyrus lag;

4. Dann folgt bei Haifa eine größere, durch regen Ackerbau ausgezeichnete Talbildung; diese führt als Kison- und Jesreelene nördlich des Karmel und südlich von Nazareth über die nur + 183 m hoch liegende Wasserscheide von Affule nach dem Jordantal (— 247 m), in diesem aufwärts zum See Genezareth (— 208 m) und dann durch das Tal des Jarmuk, des größten Nebenflusses des Jordan weiter aufwärts nach Dera (+ 529 m) an der Hedschasbahn und hier mit zu dem fruchtbarsten Gebiet des inneren Syrien. Hier erhalten nämlich die Westhänge des bis zu + 1850 m ansteigenden Hauran genügend Niederschläge, um das Quellgebiet des Jarmuk zu einem Gartenland, einer Groß-Oase in der Wüste, und damit zur Kornkammer Syriens zu machen.

5. Dann bietet sich erst wieder nach einer Strecke von 150 km eine leidliche Quer-Verbindung in der allgemeinen Richtung von Gaza zur Südspitze des Toten Meers, die aber (vorläufig) keine Bedeutung hat, da das ganze Gebiet Steppe und Wüste ist.

#### C. Das Wirtschaftsleben Syriens (vgl. hierzu Abb. 4 u. 5).

Auch über die dritte für den Verkehr maßgebende Grundlage, nämlich das Wirtschaftsleben, bestehen vielfach irrige Ansichten und zwar in dem Sinn, daß wir die wirtschaftliche Kraft meist überschätzen. Die Grundlage des Wirtschaftslebens bildet die Landwirtschaft und Viehzucht. Drei Momente lassen sie bedeutungsvoller erscheinen als sie sind: Wir hören in der Schule von Palästina als dem Land, da Milch und Honig fließt, und von den prachtvollen Zedernwäldern; wir kennen die üppige Fruchtbarkeit einzelner Küstenstriche und einiger Oasen (Damaskus, Jericho) mit ihren Oliven-, Orangen- und Obst-Hainen und schließen hiervon auf das ganze Land; und wir hören heute, daß es Staatsmänner gibt, die glauben, Palästina sei ein Siedlungsland für hunderttausende von neu einwandernden Bauern.

In Wahrheit gibt das Land mehr Steine als Brot. Sieht man von gewissen Einzelflächen (Küstenstrichen, Oasen, Cölesyrien, Jesreel, Hauran) ab, so kann man charakterisieren: den Norden als ein ausgedehntes, felsiges, kaltes Gebirgsland, den Osten als wüstenhafte Steppe, das eigentliche Palästina als eine wellige, steinige Steppe und den Süden (von der Linie Jerusalem—Jericho ab) als Felsenwüste; tatsächlich beginnt z. B. die Wüste Juda schon bei Bethlehem (9 km von Jerusalem), und die Fahrt von Jerusalem nach dem Toten Meer führt zwar durch ein Tal (das Kidrontal), dieses ist aber ein typisches Trockental der Felsenwüste, durch das gelegentlich wilde Sturzbäche tosen; landschaftlich ist es gewiß großartig, aber nur ebenso wie das Tote Meer großartig als Majestät des Todes. Man braucht nicht zu bezweifeln, daß Syrien früher einmal fruchtbarer gewesen ist; aber die schreckliche Entwaldung hat das Land in Verbindung mit dem durchlässigen Kalkboden weithin verkarstet. Es hat sich auch hier wie in so vielen Gebieten der Mittelmeers der Kampf zwischen dem bodenständigen Bauern, der das Wasser und den Wald schützt, und dem nomadisierenden Hirten abgespielt, der von seinen Ziegen und Schafen alles aufressen läßt und hiermit den Wald vernichtet; von „Weiden“ ist in Bethlehem z. B. nichts mehr zu sehen, desgleichen auf dem Libanon kaum noch etwas von Zedern.

In Abb. 5 zeigt die gestrichelte Linie die ungefähre Grenze der „Wüste“, d. h. des nicht anbaufähigen Landes an; die Gebiete nördlich und westlich dieser Linie sind „anbaufähig“, aber nur die dunklen Flächen sind angebaut; von ihnen sind die Weizengebiete besonders hervorgehoben. Wie gering die Kulturfläche ist, ergibt sich daraus, daß in Französisch Syrien nur 13,5% des Landes angebaut ist, in Palästina dürfte die Zahl nicht viel höher sein.

Wenn nun auch die Fruchtthaine mit ihren Oliven, Orangen, Zitronen, Nüssen, Kastanien, Feigen, Bananen, Trauben, Tabak und Gewürzpflanzen noch so üppig sind,

so muß man doch beachten, daß sich der Einheimische von all dem nicht ernähren kann, sondern daß dies alles ausgeführt werden muß; es sind aber fast alles Genußmittel, die der Fremde (Europäer) gut entbehren kann und die außerdem dem scharfen Wettbewerb der vielen anderen Länder unterliegen, die ebenfalls Südf Früchte erzeugen und für die Absatzmärkte günstiger liegen. — Ein deutscher Landwirt, der die Verhältnisse gut kennt, hat sich dahin geäußert, daß eine stärkere Kolonisation ohne erhebliche Vergrößerung der Getreideanbauflächen und ohne Rindviehzucht aussichtslos sei, daß aber gerade hierfür die Grundlagen fehlen.

Auch die Bedeutung der Industrie wird oft überschätzt. Das kunstgewerbliche Schaffen, das einst mit dem Mittelpunkt Damaskus, im Metall- und Textilgewerbe Bedeutendes geleistet hat, ist stark zurückgegangen, seitdem die Händler an dem aus Europa eingeführten billigsten Kitsch mehr verdienen als an den Erzeugnissen echten, alten Handwerks. Eine gewisse Bedeutung haben die Baumwoll-, Tabak- und Seifenindustrie und andere Gewerbe, die sich auf die Verwertung landwirtschaftlicher und tierischer Erzeugnisse aufbauen. Dagegen ist der Bergbau ganz wenig entwickelt, obwohl Erze auf manchen Stellen festgestellt sind. In neuerer Zeit liest man allerdings Berichte von einem „fabelfhaften industriellen Aufschwung“ Syriens, bzw. Palästinas; man muß aber auch da viel abziehen, denn es handelt sich bei diesen Kraftwerken, Wasserversorgungsanlagen, Zementfabriken usw. ebenso wie beim Häuser- und Städtebau um Investitionen von ausländischem Kapital und zwar stark in spekulativer Absicht, nämlich in der Hoffnung auf eine große Einwanderung, eine starke dauernde Besiedlung und ein entsprechend kräftiges Wirtschaftsleben. Aber da dürfte viel Scheinblüte dabei sein. Allerdings sind ja einige Städte in den letzten Jahren gewaltig angeschwollen, besonders Jaffa-Tel Aviv und auch Jerusalem; aber ob das alles gesund ist, darf man wohl bezweifeln.

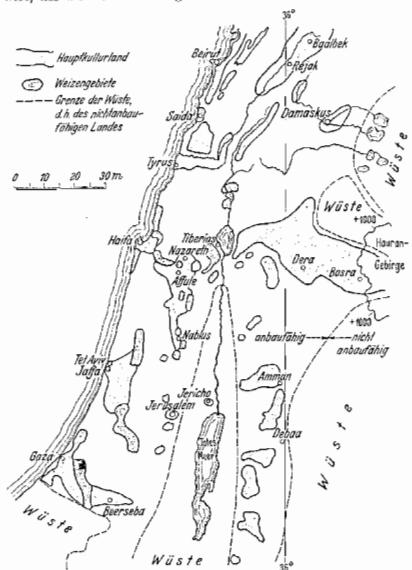


Abb. 5. Übersicht über die Kultur- und Wüstengebiete.

Striellen Aufschwung“ Syriens, bzw. Palästinas; man muß aber auch da viel abziehen, denn es handelt sich bei diesen Kraftwerken, Wasserversorgungsanlagen, Zementfabriken usw. ebenso wie beim Häuser- und Städtebau um Investitionen von ausländischem Kapital und zwar stark in spekulativer Absicht, nämlich in der Hoffnung auf eine große Einwanderung, eine starke dauernde Besiedlung und ein entsprechend kräftiges Wirtschaftsleben. Aber da dürfte viel Scheinblüte dabei sein. Allerdings sind ja einige Städte in den letzten Jahren gewaltig angeschwollen, besonders Jaffa-Tel Aviv und auch Jerusalem; aber ob das alles gesund ist, darf man wohl bezweifeln.

#### D. Die wichtigsten Tatsachen der politischen und Siedlungsgeographie (vgl. Abb. 6 u. 7).

Die geringe eigene Kraft einerseits und die bedeutungsvolle verkehrsgeographische Lage andererseits haben veranlaßt, daß Syrien nie „Subjekt“, sondern immer „Objekt“ der Weltgeschichte gewesen ist; — eine Erscheinung, die man immer wieder an kleinen aber wichtigen Räumen beobachten kann. Auch zur Glanzzeit der sog. Phönizier waren diese politisch nicht mächtig und meist sogar nicht einmal vollständig frei.

Die ständige Durchdringung durch andere Mächte hat aber doch kein solches Völker- und Religionsgemisch erzeugt wie in ähnlichen verkehrsgeographisch bedeutungsvollen Räumen. Vielmehr sind die mohamedanischen Araber durchaus in der Überhand und der Islam hat trotz gelegentlicher Rückschläge immer wieder die Oberhand gewonnen; und zeitweilig lagen sogar die Hauptstädte mohamedanischer Reiche in Syrien; so war Damaskus von 635—750 Residenz der Omajjaden, der bedeutendsten arabischen Fürsten. Damaskus und Jerusalem sind auch heute noch heilige Städte des Islam, und die Omajjaden-Moschee in Damaskus (aus einer christlichen Basilika umgebaut) und der „Felsendom“ in Jerusalem gehören zu den größten Heiligtümern der mohamedanischen Welt.

Neben den Arabern (also neben den mohamedanischen Semiten) haben immer Christen (West-, Süd- und Osteuropäer) der verschiedenen christlichen Religionen in Syrien gewohnt und zwar in den Küstenstädten, in Jerusalem und in einzelnen Bauernkolonien; unter den letzteren sind die Gründungen der schwäbischen evangelischen „Templer“ bei Jaffa zu nennen, die ihr Deutschum trotz aller Anfeindungen wacker hochhalten.

Die Juden sind in Syrien früher nicht so stark vertreten gewesen, wie man dies meist annimmt; ihre Zahl ist aber in Palästina von 1922 auf 1933 von 84 000 auf 230 000 gestiegen.

Über die heutige Bevölkerung gibt die (reichlich unzuverlässige) Statistik folgende Zahlen, die für 1931 galten und für Palästina um die jüdische Einwanderung zu erhöhen sind:

Staat	Größe in qkm	Einwohner	Einwohner auf 1 qkm	Anteil der Religionen in %		Siedlungsweise in %			
				Moh.	Chr.	Jud.	Städter	Bauern	Nomaden <sup>2</sup>
Französ. Mandat . . .	150 000	2 768 000	18	60	18	0,6	43	50	7
Palästina . . . . .	23 000	1 030 000	45	74	9	17 <sup>1</sup>	54	38	8
Transjordanien . . .	42 000	240 000	5,7	85	15	—	—	—	17

Zum Vergleich seien noch für die Nachbarländer die für die drei ersten Spalten gültigen Zahlen angegeben:

Asiatische Türkei	1 250 000 qkm	12 000 000 Einwohner	10 E/qkm
Irak . . . . .	371 000	2 850 000	8
Iran . . . . .	1 647 000	10 000 000	6

Über die jüdische Einwanderung, die von Jahr zu Jahr sehr geschwankt hat, seien folgende Zahlen angegeben:

<sup>1</sup> Die Zahl ist jetzt auf 30% gestiegen.

<sup>2</sup> Die Nomaden (Beduinen) sind sämtlich Araber, also mohamedanisch.

<sup>3</sup> In Transjordanien sind 43% der Bevölkerung, die in Städten und Oasen wohnen, sesshaft, 40% sind Halbnomaden, 17% Beduinen.

1925 . . . . .	34000	1932 . . . . .	9600
1926 . . . . .	13000	1933 . . . . .	30000
1927 . . . . .	3000	1934 . . . . .	42000
		1935 . . . . .	75000

Die meisten Juden stammen aus Osteuropa, 1935 z. B. 45% allein aus Polen, dagegen nur 13% aus Deutschland. Ungewöhnlich groß ist auch die Einwanderung aus Nordamerika. Die Zahl der jährlich „kleinlich“ einwandernden Juden wird auf 15000 geschätzt (!?).

Die soziale Stellung, der Bildungsgrad, die kulturelle und politische Einstellung der Einwanderer und auch der schon lange ansässigen Juden ist außerordentlich verschieden.

Die Zahl der jüdischen landwirtschaftlichen Siedlungen beträgt mehr als 100 mit zus. etwa 30 000 Einwohnern. Die meisten Juden wohnen aber in den Städten, namentlich in Tel Aviv: 75 000 (1933) und in Jerusalem: 52 000 (neben je 18 000 Christen und

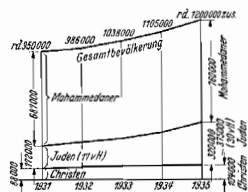


Abb. 6. Gliederung der Bevölkerung Palästinas 1931—1935.

Mohamedanern). Seit 1925 besteht in Jerusalem eine hebräische Universität; — das „intellektuelle Proletariat“ dürfte sehr groß sein.

Aus der Zusammenstellung ergibt sich auch, daß in Syrien eine starke Verstärkung vorhanden ist. Dieses Übel hat Syrien mit dem ganzen Mittelmeerraum gemein, in dem es so wenig Dörfer und Einzelhöfe gibt, in dem dagegen auch die Bauern in Städten wohnen. Die Ursachen dieser ungesunden Verstärkung sind: Die Kleinräumigkeit dieser vielen Inseln und Halbinseln, kleinen Ebenen und schmalen Küstenstriche, durch die so viele kleine Stadtstaaten entstanden sind, ferner das Schutzbedürfnis gegenüber Feinden und Sceräubern, da die Wohnungen hinter Festungsmauern zusammenpreßt, und vor allem die Wasserarmut, d. h. die Armut an regelmäßig fließendem, ausreichendem und lödlich gesundem Wasser. In gewissen Teilgebieten spielt auch die Versumpfung der Niederungen und der Großgrundbesitz eine Rolle. In Syrien müssen Zusammenballungen nicht nur an der Küste (an den guten Häfen), sondern auch im Innenland entstehen, nämlich in den Oasen. Viele „Städte“ sind aber, ähnlich wie in Sizilien, „Bauernstädte“, also Siedlungen, die zwar vom technischen Standpunkt städtisch, vom wirtschaftlichen Standpunkt aber landwirtschaftlich sind. Während diese „Städte“ meist klein sind, sind die wichtigsten Städte die, die durch ihre Verkehrswege ausgezeichnet sind. Zu nennen sind:

#### 1. Städte in Französisch-Syrien:

##### a) An der Küste:

Alexandrette, nur 15000 E., trotz seiner guten Lage.

Antakia, das frühere Antiochia, am Orontes etwa 25 km landeinwärts gelegen, 30000 E. Ladikeje (Latakia) 20000 E.

Tripolis (Tarabulus) 35000 E., Ausgangspunkt der Eisenbahn nach Homs, Endpunkt der französischen Öl-Leitung von Mosul.

Beirut (Beyrouth), 162000 E., davon 88000 Christen, Hauptstadt des Mandats; Sitz zweier Universitäten (!), einer amerikanischen und einer französischen; kulturelles Zentrum Syriens, Mittelpunkt der jung-arabischen Bewegung (das geistige Zentrum des syrischen Islam liegt aber in Damaskus); berührt durch sein schönes Klima und die nahen Sommerfrischen des Libanon; prachtvoll angebaut an den steilen, aber fruchtbaren Gebirgshängen; bisher der wichtigste Hafen zwischen Smyrna und Port Said, jetzt aber durch das schnell aufblühende Haifa bedrängt; Ausgangspunkt für die Eisenbahn nach Rejak und von da nach Homs—Aleppo—Bagdadbahn und nach Damaskus—Hedschasbahn; Flugstation der Ionien Athon—Bagdad und Istanbul—Beirut.

Sajda (Sidon), 15000 E. und Sur (Tyros), ohne Bedeutung.

##### b) Im Landesinneren:

Aleppo (Haleb), 200000 E., Ansehnd der Nord-Südbahn an die Bagdadbahn, großes Handelszentrum, in künstlich bewässerter Steppe gelegen; Flugstation der Linie Istanbul—Beirut.

Homs, 50000 E., Eisenbahnknotenpunkt.

Baalbek, 5000 E., ohne Bedeutung, s. o.

Palmyra, nur 1600 E., ohne Bedeutung, s. o.  
 Damaskus, 250—300000 E., davon 80% Mohamedaner, die strenggläubig sind und als „fanatisch“ gelten; ob mit Recht, bleibe dahingestellt; Hauptstadt der Republik Syrien, infolge seiner Verkehrslage wirtschaftlicher Mittelpunkt Syriens; die einst berühmte Waffenschmiedekunst und das Textilkunstgewerbe sind, wie oben erwähnt, stark zurückgegangen.

#### 2. Städte in Palästina:

##### a) An der Küste:

Akko, 8000 E., ohne große Bedeutung.

Haifa, 58000 E. (23000 Mohamedaner, 22000 Juden, 14000 Christen); an der durch den Karmel gebildeten gut geschützten Bucht gelegen; wichtigster Hafen von Palästina, in trefflicher Lage zu dem oben erwähnten einzigen großen West-Ost-Querweg; Ausgangspunkt der Eisenbahn nach Nablus, Dera, Damaskus, Maan; Endpunkt der englischen Ölleitung von Mosul; wichtiger mittlerer Stützpunkt Englands, Mittelpunkt der englischen Basis Cypern—Haifa—Alexandria; daher als Hafen gut ausgebaut; in schneller Entwicklung begriffen und wahrscheinlich berufen, Beirut zu überflügeln.

Jaffa, 52000 E. (25000 Mohamedaner, 18000 Christen, 7000 Juden); schlechter Hafen

! Es verlohnt sich, die Lage von Damaskus kurz zu skizzieren: Aus der Gesamtlage von Mittel-Syrien zu Nord-Arabien ergibt sich, daß irgendwo am Osthang des Antilibanon ein Verkehrspunkt vorhanden sein muß, von dem der von Westen kommende Verkehr nach Überwindung der Gebirge nun in die zwar nicht ebene, aber nur wellige auf etwa + 700 m liegende Hochfläche der Steppe und Wüste ausstrahlen muß. Dieser Punkt kann nur am östlichen Ende tritt eines Quertales liegen, das mit Cölesyrien durch einen Paß verbunden ist; die Stelle wird also in der Senke zwischen dem Hermon und mit dem Cölesyrien verbunden ist; die Stelle wird also in diesen so wasserarmen Land noch die wichtige Bedingung erfüllt sein, daß genügend Wasser vorhanden ist. Beide Bedingungen werden nun durch den Fluß Barada erfüllt. Dieser entspringt nämlich (nicht weit von Baalbek) an dem Westhang des Antilibanon, der vom Mittelmeer her reichlich Regen erhält. Der Barada fließt dann aber nicht wie der Leontes und Jordan nach Süden ab, sondern er durchbricht das Gebirge nach (Süd-)Osten. Dessen Osthang ist aber, da er keine Niederschläge erhält, regelrechte Felsenwüste. Wo aber der Barada aus dem Gebirge auf seinen sehr flachen Schuttkegel austritt, wird er seit undenklichen Zeiten von Menschen gefaßt und zur Bewässerung ausgenutzt. So entsteht eine Oase, etwa 15 km breit und (von W nach O) 25 km lang, bis das wenige übrig gebliebene Wasser am Rand der Wüste in flachen Seen verschwindet. Diese Oase ist außerordentlich fruchtbar, sie ist ein einziger Garten; aber allen Südrückseiten gedeihen hier viele unser Obstsorten und Nüsse, ferner Gemüse und Getreide. Wo aber das Wasser nicht hinkommt, ist Wüste; und genau wie in Ägypten bildet der Getreide. Wo aber das Wasser nicht hinkommt, ist Wüste; und genau wie in Ägypten bildet der oberste Bewässerungsgraben die scharfe Grenze zwischen der lebenden, toten Wüste und dem üppigen, grünen Garten. In dieser Oase liegt die eigenartige Stadt Damaskus, alt berühmt durch ihren Gewerblüh und ihre prachtvollen Bauten, für den Araber ein Abglanz des Paradieses. — Was eine große Oase und eine Oasenstadt eigentlich bedeutet, kann man sich kaum irgendwo so gut klar machen, wie in Damaskus.

(Länden der Fahrgäste bei Westwind oft nicht möglich); jedoch Hafen für Jerusalem, Umschlag der „Jaffa-Orangen“.

Tel Aviv, mit Jaffa unmittelbar zusammenhängend; 1909 gegründet; 75 000 E., größtenteils Ostjuden. Geschäftslasse Hebräisch. Die sprunghafte Zunahme der Bevölkerung ergibt sich aus folgenden Zahlen:

1911 . . . . .	550	1923 . . . . .	16500	1933 . . . . .	75 000
1910 . . . . .	2860	1927 . . . . .	37 000	1935 . . . . .	135 000
1922 . . . . .	5500	1931 . . . . .	40 000		

Städtebaulich „amerikanisch“ in ihrer Form, — „einfach schönlich“; wirtschaftlich wahrscheinlich viel Scheinblüte.

Gaza, 18 000 E.; altberühmt, aber heute ohne Bedeutung; Oasenstadt, Eisenbahn- und Flugstation.

b) Im Landesinnern:

Nablus 16 000 E., Endstation der Eisenbahn von Haifa.

Lydda 11 000 E., Eisenbahnknotenpunkt, neuer Flughafen für Jaffa und Jerusalem, militärisch von Bedeutung.

Jerusalem, 91 000 E., davon 52 000 Juden, 18 000 Christen, 18 000 Mohammedaner; Hauptstadt des Mandats; für Christen, Mohammedaner und Juden heilig; die alten Stadtteile orientalisches und harmonisch; die neuen Vororte stark amerikanisch, also am dem Bahnen fallend; die heiligen Stätten der Christenheit nach den Bauten und besonders dem Treiben in diesen recht gemischte Gefühle auslösend; die Bauten der Mohammedaner dagegen Bewunderung abtötend; wirtschaftliche Bedeutung gering; die Stadt lebt hauptsächlich von der Fremdenindustrie und den von Ausland unterhaltenen Kirchen, Klöstern, Schulen und Wohltätigkeitsanstalten; daher hat sich das Versehen des russischen Gold- und Pilgerstroms sehr fühlbar gemacht.

Indem wir nachstehend bei der Skizzierung der Bevölkerung nur Araber, Christen und Juden erwähnt haben, haben wir kleinere Volksstämme (Drusen, Tscherkessen usw.) nicht erwähnt; das ist auch unbedenklich, weil sie keine wesentliche Rolle spielen. Dagegen ist es wichtig, mit einigen Worten auf die Unterschiede zwischen Türken und Arabern einzugehen. Allerdings wohnen in Syrien (fast) keine Türken; wir müssen sie aber erwähnen; denn da Syrien (Arabien und Mesopotamien) bis zum Weltkrieg unter Türkischer Herrschaft gestanden haben, so sehen hier auch heute noch eine Einheit, die aber tatsächlich nicht vorhanden ist. Die Türken (Osmanen) und Araber haben völkisch nichts miteinander zu tun; die Araber sind Semiten, die Osmanen dagegen ein Mischvolk mit starkem indogermanischem und schwachen mongolischen Einschlag, das man heute als „europäisch“ bezeichnet und zwar mit Recht, denn die heutige Türkei gehört zu Europa und nicht zu Asien. Auch die türkische und die arabische Sprache (und Schrift) haben nichts miteinander gemein; die arabische Sprache stand aber früher in der Türkei als Sprache des Korans und der Dichter in Ehren. Eine Einheit bestand allerdings in der Religion, aber sie war recht locker, da der Araber streng gläubig ist, der Türke dagegen freier denkt. Die Herrschaft des Sultans über die Araber war immer schwach und bedroht; sie war für beide kein Segen; sie übten auch die wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Klammern, wobei man sich erinnern möge, daß die Entfernung von Istanbul nach Mekka rd. 2 600 km beträgt! Heute ist die Türkei wieder erstarkt, weil sie gesalbt von einer zielbewußten politischen Führung wieder zu einem nationalen Bauernstaat geworden ist.

## II. Die Verkehrserschließung.

A. Die Eisenbahnen (vgl. hierzu Abb. 8, 9 u. 10).

Wenn man für irgendein Land das Verkehrsnetz, das vorhandene oder das zu verbessernde oder das erst zu schaffende, richtig erfassen will, so ist es immer richtig, zunächst die Erscheinungen der politischen Geographie beiseite zu schieben und nur die der natürlichen und der Wirtschafts-Geographie zu beachten. Man hat dann jedenfalls die Chance, zu einem richtigen „natürlichen“ Verkehrsnetz zu kommen. Für

Syrien würde man hierbei auf Grund der oben skizzierten geographischen Verhältnisse wohl zu der Erwägung kommen, daß an Hauptverkehrsweegen, also an Eisenbahnen, folgende Linien notwendig sind:

### 1. West-Ost-Linien:

a) Eine Linie im Norden, also vom Golf von Alexandrette zum Euphrat und weiter nach Nordosten (Erserun) und nach Südosten (Mosul—Bagdad—Basra).

b) Eine Linie in der Mitte, am besten wohl von Haifa (oder von der Mündung des Leontes aus?) bis zum Rand der Wüste, damit von hier dann die Karawanenwege ausstrahlen können; ob hierbei der Zielpunkt Damaskus oder ein weiter südlich gelegener Punkt sein müßte, bleibe dahingestellt.

c) Eine Linie im Süden; von welchem Hafen sie ausgehen müßte, ist zweifelhaft, denn gute Häfen gibt es hier nicht; zweifelhaft ist auch, ob Jerusalem ein lohnendes Ziel ist, oder ob man (von Gaza ausgehend) das Tote Meer südlich unfahren sollte.

Auf jeden Fall ist für alle West-Ost-Linien klar, daß ihre Bedeutung von Nord nach Süd abnimmt, daß dagegen die Geländeschwierigkeiten zunehmen.

### 2. Nord-Süd-Linien.

Da Syrien die Landenge, der „Korridor“ zwischen Kleinasien und Mesopotamien einerseits und Ägypten andererseits ist, ist jedenfalls eine durchgehende Hauptlinie aus dem Raum Aleppo nach Kairo erforderlich. Ob für diese rd. 1000 km lange Bahn die Führung an der Küste entlang oder im Landesinnern zweckmäßiger sein würde, kann nicht einheitlich entschieden werden. Im nördlichen Teil ist nämlich der Bau an der Küste wegen deren starker Obliederung teuer, und bei der Fülle guter Häfen wäre der Wettbewerb der Küstenschifffahrt zu fürchten; beim Bau im Landesinnern würde man durch dagegen neue Gebiete erschließen und zwar die fruchtbarsten wohl dann, wenn man durch das Syrien gehen würde. Im südlichen Teil, von etwa Haifa ab wäre dagegen der Bau an der Küste vorzuziehen, denn sie ist hier flach, fruchtbar und halernam. Es würde dann das Verbindungsstück vom oberen Jordan oder untern Leontes nach Haifa festlegen sein; aber das ist nicht schwierig. Es würden außerdem noch die Fragen zu lösen bleiben, wie man Jerusalem und besonders Damaskus anschließen soll; wahrscheinlich würde man hier zu Stichbahnen greifen müssen.

Die Verkehrserschließung Syriens konnte aber leider, wie in so manchem andern Land, nicht nach den natürlichen Gegebenheiten erfolgen, sondern sie wurde von der Politik beherrscht. In der maßgebenden Zeit (1840) war Syrien in türkischem Besitz. Die Türkei war aber zuerst überhaupt nicht verkehrsfreundlich und später, als sie die Abneigung gegen die Eisenbahn überwinden hatte, war sie nicht Herr im Haus; die Eisenbahnpolitik Vorderasiens stand dann nämlich unter dem Zeichen der politischen Ohnmacht des „Kranken Manns am Bosphorus“ und der Eifersucht zwischen England und Rußland; es geschah in Vorderasien nichts, was England oder Rußland unbenommen war; was aber geschah, geschah nicht des Landes wegen, sondern zum Vorteil von Fremden.

Da Syrien von der Eisenbahnpolitik Rußlands nicht betroffen wird, ist zunächst auf die Englands einzugehen. Sobald man in England die allgemeine Bedeutung der Eisenbahn für den durchgehenden Verkehr auf weite Entfernungen erkannt hatte, wurde man sich auch über die Bedeutung einer durchgehenden Verbindung vom Mittelmeer zum Persischen Golf klar und begann schon um 1840 die Trasse einer „Bagdadbahn“ zu erkunden, die etwa von Alexandrette ausging und dann dem Euphrat oder Tigris folgen sollte, wobei man erwog, den Schienenweg streckenweise durch die Fluß-Dampfschifffahrt zu ersetzen; — der Tigris ist zwischen Bagdad und Basra gut schiffbar, der Euphrat aber nur sehr beschränkt; aus diesem Grund folgt die heutige, von Basra aus vorgetriebene

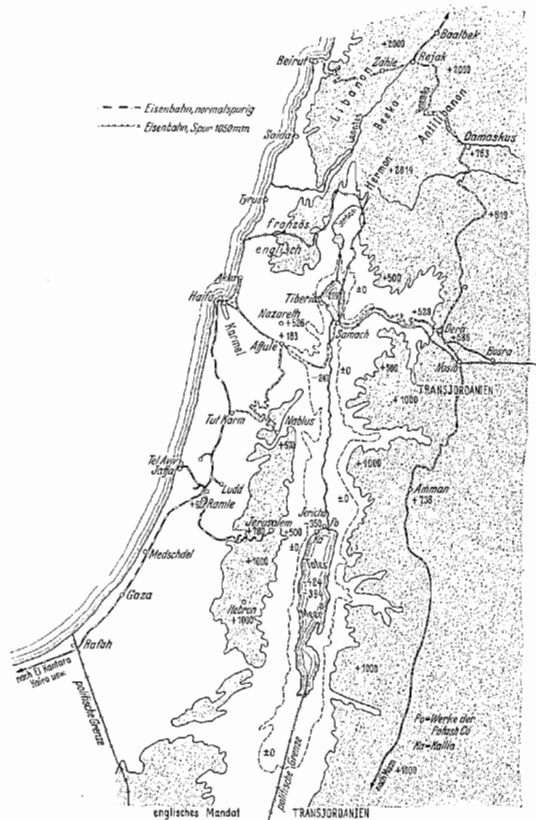


Abb. 8. Palästina, Höhenstufen und Eisenbahnen.

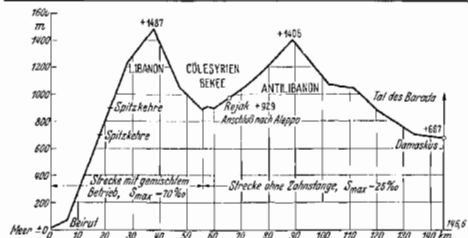


Abb. 9a.



Abb. 9b.

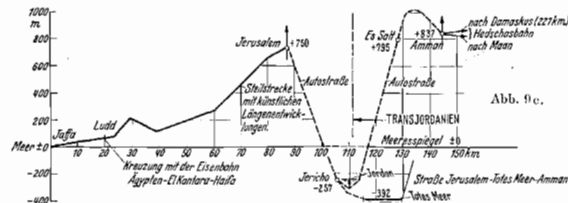


Abb. 9c.



Abb. 9d.

Abb. 9a bis 9d Die Längenprofile der drei wichtigsten West-Ost Bahnen und (zum Vergleich) der Gotthardbahn.



Eisenbahn dem Euphrat. Zur Sicherung des Ausgangsraums ließ sich England vor-sichtshalber 1878 Cypern von der Türkei abtreten. Inzwischen war aber von Eng-land ursprünglich bekämpfte Suezkanal 1869 eröffnet worden, so daß es England für besser hielt, 1875 die Mehrheit der Suezkanalaktien zu kaufen und 1892 Ägypten zu be-setzen. Es hatte dann also kein Interesse mehr an seiner „Bagdadbahn“, und der Gedanke dieser Bahn nahm erst 1899 feste Gestalt an, nun aber nicht als englisches, sondern als deutsch-türkisches Unternehmen.

Inzwischen hatte auch Frankreich in Syrien wirtschaftlich Fuß gefaßt, und es wurde daher von einer französischen Gesellschaft zunächst die Bahn Beirut—Damas-kus geplant und 1895 eröffnet.

Die Beirut—Damascus-Bahn hat mit großen Geländeschwierigkeiten zu kämpfen. Sie klettert steil den Libanon bis zu einer Höhe von + 1487 m hinauf, und zwar als „Bahn mit gemischtem Betrieb“ mit höchsten Steigungen von 25‰ in den Reihungs- und 70‰<sup>00</sup> in den Zahnstrecken, mit einem kleinsten Halmesser von 100 m und mit zwei Spitzkehren. Die Spurweite beträgt 1050 mm; — dieses merkwürdige Maß soll darauf zurückzuführen sein, daß Meter-spur beabsichtigt war, daß aber bei der Lochung der eisernen Schwellen ein Versehen vorgekommen sein soll. Die Bahn steigt vom Libanon nach Cölesyrien bis auf + 890 m hoch und überwindet sein soll die Anstiege auf einer Höhe von + 1405 m, um dann (im Tal des Barada) nach Damaskus

bis auf + 687 m herabzusteigen. Die Bahn ist allen Verkehrsansprüchen gewachsen; die Fahrzeit Beirut—Damascus beträgt aber (bei 146 km Gesamtlänge und zusammen 32 km Zahnstrecken) rd. 7 Stunden, so daß sie vom Kraftwagen, der nur 112 km zurückzulegen hat und hier-für etwa 3 Stunden braucht, im Verkehr der zahlungskraftigen Rei-senden geschlagen wird. Die Bahn hat mit Schnee und Steinschlägen zu kämpfen; der Schnee bleibt bis Anfang April liegen; zahlreiche Schneegalerien sind notwendig ge-worden; vgl. Abb. 10. Wie kalt es dort im „sonnigen Süden“ sein kann, zeigt z. B., daß man dort Ende März Kamelkarawannen über Schneefelder ziehend sehen kann.

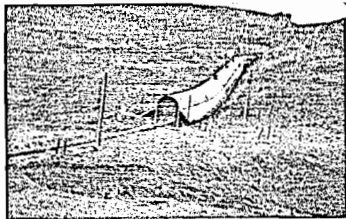


Abb. 10. Schneegalerie auf dem Libanon (Eisenbahn Beirut—Damascus).

Die Beirut—Damascusbahn hat in Rejak durch die normalspurige Bahn über Baalbek—Homs Anschluß nach Aleppo zur Bagdadbahn und in Damaskus Anschluß an die Hedschasbahn, deren Spurweite ebenfalls 1050 mm beträgt. Normalspurige Verbindung besteht ferner zwischen Tripolis und Homs.

Ebenfalls von einer französischen Gesellschaft wurde die Eisenbahn Jaffa—Jerusalem gebaut und 1892 eröffnet. Mit einer Gesamtlänge von 87 km führt sie zu-erst durch die Ebene über Lydda (Ludd, 20 km), Knotenpunkt nach Haifa und Kairo, und beginnt erst bei km 39 und bei etwa + 110 m Höhe stark zu steigen, um mit künst-lichen Längsentwicklungen von zusammen etwa 20 km Länge (!) Jerusalem, die „hoch-gebaute Stadt“, auf + 750 m zu erreichen. — Die Straße ist nur 63 km lang, hat aber Steigungen bis zu 190‰<sup>00</sup> (1 : 5,3).

Die Bahn Jaffa—Jerusalem hatte ursprünglich Meterspur, wurde im Krieg von den Türken auf 1050 mm und dann von den Engländern auf Normalspur umgebaut, die sie seither behalten hat, obwohl Meterspur reichlich genügen würde (s. u.). Die Bahn macht den Eindruck, daß sie von Anfang an „billig und schlecht“ transportiert worden ist. Die Bahn ist nach dem Weltkrieg der französischen Gesellschaft von England abgekauft worden.

Während so Fremde in Syrien Stichbahnen bauten, konnte die Türkei zunächst nur den Bau der Hedschasbahn durchsetzen. Sie ist nicht auf wirtschaftliche, sondern auf politisch-religiöse Erwägungen zurückzuführen; sie sollte das Kernland Anatolien (und die Hauptstadt Konstantinopel) mit dem fernen Arabien, dem heiligen Mekka und einem Hafen am Roten Meer verbinden. Sie ist nicht durch fremdes Kapital finanziert worden, sondern aus Spenden der Gläubigen aus der ganzen mohamedanischen Welt; sie gehört auch heute noch nominell einer frommen Stiftung. Die Bauleitung lag in den Händen des Deutschen Meissner Pascha. Die Bahn führte von Damaskus durch das Transjordanland über Amman (heute Hauptstadt von Transjordanien, 12000 Ein-wohner) bis Medina, das 1910 erreicht wurde; sie hat aber Mekka und das Rote Meer nie erreicht! Im Weltkrieg wurde sie vielfach zerstört und dann zwischen Medina und Maan „gestohlen“; — sie ist daher heute nur bis Maan in Betrieb. Die Gesamtlänge be-trug früher etwa 1350 km; heute sind nur rd. 450 km in Betrieb, davon entsprechend den Mandatgrenzen der nördliche Teil unter französischer, der südliche unter englischer Verwaltung; bis vor kurzer Zeit wurde der Betrieb noch 113 km über Maan hinaus bis Mudawara (Grenze zum Hedschas) durchgeführt.

Von der Hedschasbahn wurde schon 1903 die Zweiglinie Dera—Samakh—Aflule—(Nazareth) nach Haifa gebaut. Diese Bahn führt von allen Bahnen der Welt den tiefsten Punkt, nämlich — 247 m unter dem Meeresspiegel; die Wasserscheide bei Aflule liegt auf nur + 183 m; im Jarmuktal sind aber starke Steigungen zu überwinden. — Später kamen hier noch die Zweiglinien Haifa—Akka (18 km) und teilweise erst im Krieg die Linie Aflule—Nabulus mit Abzweig nach Tulkarm hinzu, wobei im Raum Nabulus die Linienführung dieser Kriegsbahnen in dem schwierigen Gelände viel zu wün-schen übrig läßt. Alle diese Bahnen haben 1050 mm Spur.

Während die Engländer sich nach Sicherung des Suezkanals und Ägyptens in der Eisenbahn-Entwicklung Syriens zurückhielten und den Bau der Bagdadbahn zu hinter-treiben suchten, gingen sie im Weltkrieg mit dem Eisenbahnbau umso nachdrücklicher vor und zwar von der Basis Ägypten aus, denn Syrien ist das Glacis für die Vertei-digung des Suezkanals. Sie trieben aus dem ägyptischen Eisenbahnnetz von El Kantara aus die Eisenbahnspitze an der Küste entlang vor, wobei sie den Suezkanal überbrückten; die Brücke wurde nach dem Krieg wieder abgerissen, so daß man jetzt den Kanal mittels Fähre überschreitet. Diese Kriegsbahn erhielt Normalspur und wurde über Rafa (heutige Grenzstation)—Ludd (Knotenpunkt für Jaffa und Jerusalem)—Tulkarm (Kno-tenpunkt für Nabulus) nach Haifa geführt; Streckenlängen und Fahrzeiten: Kairo—Jerusalem 564 km 15 Stunden, Schlafwagen; Kantara—Rafa 205 km; Rafa—Ludd 101 km; Ludd—Haifa 112 km; Jerusalem—Haifa 179 km, 4 Stunden.

Die Eisenbahnen der englischen Mandatgebiete Palästina und Transjordanien unter-setzen zwar einer einheitlichen englischen Verwaltung. Aber sie können nicht als ein einheitliches Netz betrieben werden, denn sie haben verschiedene Spur-weiten und in der Strecke von Haifa nach Transjordanien liegt die französische Strecke Samakh—Nassib.

Der Zustand der Bahnen im französischen Mandatsgebiet ist orientlich, im englischen Gebiet aber schlecht. Das ist keine unfreundliche Kritik gegenüber unsern englischen Kollegen, denn diese sind an den Mängeln nicht schuldig; der schlechte Zustand wird vielmehr von der Verwaltung offen zugegeben<sup>1</sup>. Außer der Hedschasbahn sind die Linien schlecht transportiert, was für die im Krieg gebauten Linien in gewissem Grad zu entschuldigen ist; die Steigungen sind stark, die Kurven eng. Der Oberbau ist zu schwach; die hölzernen, nicht getränkten Schwellen halten nur acht Jahre; Stahl-

<sup>1</sup> Vgl. Railway Gazette 1932, S. 42.

schwellen würden zwar dreimal so teuer sein, aber fünfmal so lang halten. Die Brücken, namentlich die im Krieg gelunten, sind zu schwach und vielfach aus minderwertigen Stoffen erbaut; sie leiden stark unter den bei Regengüssen gefährlich anschwellenden Starzlächen. Der Lokomotiv- und Wagenpark ist veraltet; die Lokomotiven leiden sehr unter dem schlechten Speisewasser. Man hofft jetzt, daß der Zustand sich bessert, nachdem die neuen Werkstätten in Haifa in Betrieb genommen sind.

Aber trotz dieser Mängel sind die Bahnen, wenigstens im Güterverkehr, den Bedürfnissen im allgemeinen gewachsen, denn die Verkehrsmengen sind entsprechend den gesamten wirtschaftlichen Grundlagen recht gering. Es ist daher verständlich, daß England sich bisher offensichtlich noch nicht hat entschließen können, große Mittel für die Verbesserung der Trassen aufzuwenden; man beschränkt sich ansehnlich auf die notwendigen Verbesserungen der Bahnhofanlagen und baut außerdem Anschlußgleise (von teilweise recht großer Länge) nach wirtschaftlich wertvollen Stellen; ferner sollen größere Aufwendungen für den Lokomotiv- und Wagenpark gemacht werden. Uns scheint diese Wirtschaftspolitik richtig zu sein, denn abgesehen davon, daß die Bahnen den Bedürfnissen gewachsen sind, sind die politischen Verhältnisse noch reichlich unklar, und es ist daher noch kaum möglich, weittragende Entschlüsse zu fassen. Hierbei müßte neben andern schwierigen Fragen auch die der Spurweite geklärt werden; Ägypten hat Normalspur, Irak Meterspur, Palästina ein Durcheinander von Normalspur und 1050 mm Spur; hier zu klaren Verhältnissen zu kommen, ist also schwierig; es ist aber lehrreich, daß der Leiter der englischen Eisenbahnverwaltung sich gegen die Normalspur ausgesprochen hat, da die Schmalspur vollständig ausreicht. — Über den Zustand der Eisenbahn in Palästina wird von Einheimischen und Fremden viel „gemeckert“, und es werden dabei oft Kritiken laut, die allgemein eisenbahnfeindlich sind und die Eisenbahn für denartige Länder allgemein für ungeeignet erklären. Vor solchen Verallgemeinerungen sollte man sich hüten. Es ist richtig, daß der Kraftwagenverkehr in Palästina und allgemein in Syrien eine relativ große Rolle spielt, aber das liegt nur daran, daß der Gesamtverkehr so schwach ist und daß man einerseits in die Eisenbahn (vorläufig) noch keine großen Kapitalien hineinstecken darf und daß man sich andererseits mit den hohen Kosten des Kraftwagens abfinden kann. Der Eisenbahnfachmann hat das Empfinden, daß Syrien ein besonders günstiges Feld für den Triebwagen sein müßte, und zwar nicht nur für den Personen-, sondern auch für den Güterverkehr (namentlich für den Verkehr von Früchten). Man könnte dann den Fahrplan, der jetzt auf vielen Strecken zugegebenermaßen (infolge des schwachen Bestandes an Lokomotiven und Wagen) schlecht ist, verichten und außerdem trotz der starken Steigungen größere Geschwindigkeiten erzielen.

#### B. Die anderen Verkehrsmittel.

Bezüglich der Seeschifffahrt ist an die Bedeutung des Suezkanals nur kurz zu erinnern, denn sie ist allgemein bekannt; die geopolitische Stellung dieser Lebensader des Britischen Weltreichs überschattet alle großen Verkehrsfragen des vorderen Orients. Auch auf die Seehäfen braucht nur kurz eingegangen zu werden. Über die Güte und Bedeutung der Häfen, die unmittelbar an der Küste Syriens liegen, sind die erforderlichen Angaben schon gemacht. Neben ihnen spielen im Südwesten Alexandria und Port Said die entscheidende Rolle; zu ihnen wird vielleicht später noch Akaba als Ausgangspunkt eines in das Innere Arabiens strebenden Verkehrsweges hinzutreten (s. u.). Im Osten ist Basra der maßgebende Hafen; am Schatt el Arab 110 km landeinwärts im Staat Irak gelegen, ist es für Schiffe bis 6000 RT erreichbar und mit etwa 50000 Einwohnern das große Eingangstor nach Mesopotamien und der Zielort aller „Bagdadbahnen“. An der Nordspitze des Persischen Golfs haben außer Irak auch Iran und England Anteil, so daß Basra teilweise ausgeschaltet werden kann.

Die Binnenschifffahrt ist in Syrien selbst bedeutungslos. Wichtig ist sie dagegen in Mesopotamien, richtiger gesagt: in dem unteren Mesopotamien, das in die Richtung NW—SO (von Samarra bis zum Meer) etwa 650 km lang ist und eine tief gelagene Alluvialebene darstellt; — Bagdad liegt 530 km vom Meer entfernt, aber nur + 40 m hoch. Gut schiffbar ist aber nur der Tigris, auf dem zwischen Bagdad und Basra regelmäßige Dampfschiffahrt besteht; auf dem Euphrat und im oberen Tigris verkehren nur Barken und Flößschläuche (s. o.).

Die Landstraßen (vgl. Abb. 11) sind im allgemeinen bescheidener, als man aus den Berichten von Journalisten und Touristen herauslesen muß, die den Verkehr nur vom Standpunkt des Personenkraftwagens beurteilen und daher die Güte und Leistungsfähigkeit der Straßen ebenso überschätzen, wie sie die Betriebskosten unterschätzen. Die Engländer teilen in ihren Gebieten die Landstraßen in drei Gruppen; First class motor roads, Second class motor roads, und principal seasonable roads. Von ihnen steht die erste Gruppe etwa unsern älteren Nebenschussen (Straßen zweiter Ordnung im Mittelgebirge) gleich; sie sind schmal, haben starke Steigungen und scharfe Krümmungen; ihr Unterbau ist schwach; da aber die wichtigsten Straßen, wie etwa Beirut—Damaskus, Haifa—Nazareth—Tiberias, Jaffa—Jerusalem—Totes Meer geteert sind, wird der Laie verleitet, ihre technische Anlage für besser zu halten, als sie ist. Der Omnibusverkehr ist auf ihnen aber gut entwickelt; seine regelmäßigen Verbindungen strahlen hauptsächlich aus drei Punkten, nämlich Jerusalem, Haifa und Beirut, aus; sie sind im Reichskursbuch unter 692a angegeben; hinzuweisen ist besonders auf den dichten „Nachbarschaftsverkehr“ zwischen Jerusalem und Jaffa und auf den Wüsten-Kraftwagen-Verkehr von Jerusalem und Damaskus nach Bagdad; erwähnt sei auch die Kraftwagen-Verbindung, durch die das noch fehlende Stück der Bagdadbahn (Tel Katesh—Kirkuk) überbrückt wird, ferner die Verbindung von der Bagdadbahn nach Teheran. — Der Güterverkehr wird auch auf den guten Landstraßen, z. B. zwischen Beirut und Damaskus, noch stark mittels Kamel-Karawanen durchgeführt (1).

In Abb. 11 sind die für Kraftwagen fahrbaren Straßen Palästinas nach der offiziellen Karte dargestellt.

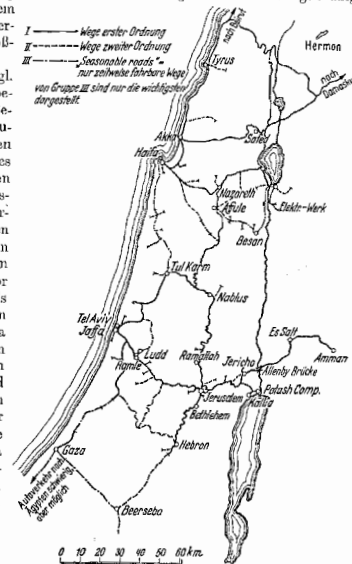


Abb. 11. Die für Kraftwagen fahrbaren Landstraßen regelmäßigen Verbindungen strahlen hauptsächlich aus drei Punkten, nämlich Jerusalem, Haifa und Beirut, aus; sie sind im Reichskursbuch unter 692a angegeben; hinzuweisen ist besonders auf den dichten „Nachbarschaftsverkehr“ zwischen Jerusalem und Jaffa und auf den Wüsten-Kraftwagen-Verkehr von Jerusalem und Damaskus nach Bagdad; erwähnt sei auch die Kraftwagen-Verbindung, durch die das noch fehlende Stück der Bagdadbahn (Tel Katesh—Kirkuk) überbrückt wird, ferner die Verbindung von der Bagdadbahn nach Teheran. — Der Güterverkehr wird auch auf den guten Landstraßen, z. B. zwischen Beirut und Damaskus, noch stark mittels Kamel-Karawanen durchgeführt (1).

In Abb. 11 sind die für Kraftwagen fahrbaren Straßen Palästinas nach der offi-

ziellen englischen Karte entsprechend der obigen Gruppeneinteilung dargestellt; hierbei sind aber von den „Seasonable roads“ nur einige wichtige Verbindungen dargestellt.

Im Luftverkehr nimmt Syrien infolge seiner beherrschenden Stellung als Durchgangsland einen hohen Rang ein. Die von Westeuropa kommenden Linien sammeln sich in Athen und in Ägypten (Alexandria und Kairo) und haben in Syrien Stationen in Beirut, Damaskus, Haifa, Jaffa, Jerusalem und Gaza; sie führen von hier nach Bagdad und Basra und von da nach Iran, Indien und dem Fernen Osten weiter. Zur Zeit werden die Anlagen für das Militär-Flugwesen stark ausgebaut.

Verkehrsanlagen besonderer Art sind die Ölleitungen zwischen dem Mosulgebiet und dem Mittelländischen Meer. Sie beginnen als Doppelleitung bei Kirkuk (östlich des Tigris) und trennen sich nach rd. 200 km bei Haditha (westlich des Euphrat); von hier geht die 600 km lange französische Leitung nach Tripolis, die 750 km lange englische Leitung nach Haifa; wie ergibt sich daraus, daß der höchste Punkt auf rd. + 900 m über, der tiefste auf rd. - 270 m unter dem Meeresspiegel liegt. Die Ölleitungen werden durch Flugzeuge in Verbindung mit Kamel-Kavallerie gesichert.

### C. Die fernere Verkehrserschließung.

Die fernere Verkehrserschließung Syriens wird fast ausschließlich von politischen Rücksichten beherrscht sein; und da diese reichlich unklar sind, ist es schwer, bestimmte Vermutungen anzustellen. Hierbei stehen den beiden westeuropäischen Mächten, Frankreich und England, die Staaten des „mohamedanischen Blocks“ gegenüber; von diesen sind die Türkei, Irak und Arabien unmittelbar, Iran (Persien) nur mittelbar beteiligt; eine Sonderstellung nimmt Ägypten ein, weil es durch seine verkehrsgeographische Lage besonders wichtig ist. Die beiden westeuropäischen Mächte sind, was die Erschließung Syriens anbelangt, stark maritim beeinflusst, denn sie müssen vom Meer aus über die Seehäfen in das Landesinnere vorstoßen, man kann sie daher auch als offensiv bezeichnen; die Staaten des mohamedanischen Blocks sind dagegen als kontinental und defensiv zu kennzeichnen, wobei unter „defensiv“ u. a. auch zu verstehen ist, daß man das fremde Kapital und hiermit auch den Bau von Verkehrsanlagen durch Fremde ablehnt. Indem die Staaten des mohamedanischen Blocks auch im Verkehrswesen den Einfluß der Fremden abzuschüteln suchen, bemühen sie sich, eine Verkehrspolitik zu treiben, die einerseits auf die wirtschaftlichen und militärischen Bedürfnisse des eigenen Landes, andererseits auf den Zusammenschluß der mohamedanischen Länder abgestellt ist. Diese Verkehrspolitik muß also kontinentale Züge zeigen; sie muß große durchgehende Linien im Landesinnern bevorzugen, die den Zugriff eines über das Meer kommenden Feindes entzogen sind; sie darf dagegen Linien vom Meer aus nur insoweit dulden, als diese für den wirtschaftlichen Verkehr unbedingt notwendig sind. Diese Verkehrspolitik entspricht den nationalen Bedürfnissen von Völkern, die einerseits wirtschaftlich, technisch, industriell und militärisch noch schwach sind, die aber andererseits dem Eindringen gegenüber stark sind, weil sie sich auf die lähmende Kraft des „großen Raumes“ stützen können. In harmonischem Zusammenhang mit dem Denken im großen Raum steht bei diesen Völkern das Denken in laugen Zeiten; diese Völker und Staaten können warten; das Wartenkönnen haben wir Europäer aber verlernt, und deswegen können wir auch so manches in der Verkehrspolitik des Orients nicht begreifen.

Indem wir diese großen Gegensätze nur kurz andeuten, sei nun versucht, die verkehrsrechtlichen Richtlinien, denen die verschiedenen Staaten folgen, kurz anzudeuten:

Die Türkei hat gewisse Interessen an der Vervollendung der Bagdadbahn und an der Stärkung ihres Verkehrs durch die von Süden durch Syrien heranzuführende Eisenbahn

Rejak—Homs—Aleppo. Da aber die Vervollendung der Bagdadbahn sichergestellt ist und für die Türkei die großen Aufgaben des Eisenbahnbaus im Innern Anatoliens liegen, so können von ihr keine starken Impulse für die Verkehrserschließung Syriens ausgehen; — auf Arabien und auf eine religiöse Vorherrschaft hat die Türkei bewußt verzichtet; sie ist also heute an dem Verkehr und an der Fortsetzung der Hedschasbahn nach Mekka —Rotes Meer nur noch wenig interessiert.

Dem Königreich Irak sind die großen Richtlinien seiner Verkehrspolitik klar vorzeichnet: Unbedingt betont ist die große Längsachse von NO nach SW, verkehrstechnisch getragen von der Schifffahrt auf dem Tigris und der Eisenbahn Mosul—Bagdad —Basra. Der Anschluß an die beiden Meere ist bei Basra erreicht, bei Alexandria in naher Aussicht. Die Ölgebiete sind bereits an den Weltverkehr angeschlossen. Außerdem bildet Irak ein wichtiges Aufmarschgebiet für das Vortreiben des Verkehrs nach Iran; zunächst wird hier wohl der Bau einer Eisenbahn aus dem Raum Bagdad über Hamadan nach Teheran erfolgen. Syrien ist demnach für das heutige Irak — im Gegensatz zu dem alten Mesopotamien —, abgesehen von der Bagdadbahn, von geringer Bedeutung; der Staat wird lediglich Stellung zu nehmen haben, wenn eine fremde Macht (England) eine südliche Querbahn vom Mittel- oder dem Roten Meer zum Persischen Golf schaffen will (s. u.).

Arabien gliedert sich — nicht nur im engeren Rahmen unserer Untersuchungen, sondern im allgemeinen verkehrsgeographischen und geopolitischen Rahmen — in zwei Gebiete ganz verschiedener Bedeutung; die Grenze zwischen beiden verläuft südlich der Verbindungslinie Akaba—Basra. Der südliche Teil (etwa 2500000 qkm groß, aber von nur etwa 4000000 Menschen bewohnt) ist für den Weltverkehr noch ziemlich belanglos und für unsere Untersuchungen unwesentlich. Der nördliche Teil ist dagegen wichtig als Verbindungsraum zwischen dem Mittelmeer, Ägypten und dem Suezkanal einerseits und dem Persischen Golf andererseits. Dieses Gebiet ist ein Hochland, das größtenteils über + 500 m liegt, in weiten Flächen aber bis zu + 2000 m ansteigt; da es fast durchweg Wüste oder arme Steppe ist, kann es für seine Verkehrserschließung nur geringe Mittel aufwenden. Von großer Bedeutung kann dies Gebiet aber werden, wenn England hier die mehrfach erwähnte Querbahn bauen sollte. Für diese kommen hauptsächlich die noch zu besprechenden Trassen Haifa—Bagdad und Akaba—Basra in Betracht.

Frankreich hat als Mandatsmacht für die jetzt (bzw. in 3 Jahren) „freien“ nord-syrischen Gebiete keine Veranlassung weitere durchgehende Verkehrsverbindungen zu schaffen; denn die Küstenschifffahrt, die Eisenbahnen mit ihrem Anschluß an die (hier unter französischem Einfluß stehende) Bagdadbahn, die Antolinien und die Ölleitung Mosul—Tripolis genügen den Verkehrsansprüchen. Frankreich ist aber darauf bedacht, seinen Hafen Beirut zu stärken; denn diesem großen Handels- und Kulturzentrum wird durch den englischen Hafen Haifa der Verkehr in fühlbarer Weise entzogen.

England ist zur Zeit praktisch gesprochen Herr über die Mandatsgebiete Palästina und Transjordanien; sein Einfluß in verkehrspolitischen Fragen ist bestimmend in Ägypten, groß in Arabien und Irak, obwohl diese Staaten nominell selbständig sind. Die militärischen Sicherungen, die sich England in Irak und Ägypten ausbedungen hat, sind so stark, daß von ihnen (im Rahmen unserer Erörterungen) auch die Verkehrsentwicklung beherrscht werden wird; diese Feststellung ist wichtig, weil das Verkehrswesen Syriens, soweit der Einfluß Englands reicht, nicht nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten entwickelt werden kann, sondern nach politischen (militärischen) Rücksichten entwickelt werden muß. Hierbei sind zwei Probleme von ausschlaggebender Bedeutung:

1. England muß hier die Lebensader seines Weltreichs, den Seeweg nach Indien, an dessen gefahrdrohtester Stelle, dem Suezkanal, verteidigen; und

2. es muß sich die Möglichkeit offen halten, hier einen Landweg nach Indien in Gestalt einer Eisenbahn zwischen dem Mittelmeer und dem Persischen Golf zu schaffen.

Zu 1. Die erste Aufgabe ist die wichtigere und dringlichere. Abgesehen von den politischen Änderungen wird sie stark von den Fortschritten der Technik, und zwar der Waffen- und der Verkehrstechnik beherrscht. Durch diese ist nämlich in geopolitischer und verkehrsgeographischer Beziehung ein Umschwung eingetreten, der offensichtlich in seiner Bedeutung von vielen noch nicht erkannt ist: Bisher haben gewisse kleine Räume (sog. „Punkte“) infolge ihrer hervorragenden Lage eine große Rolle gespielt, vgl. Gibraltar und Malta; heute sind derartige Stützpunkte aber — selbst bei stärkstem Ausbau — nicht mehr ausreichend; heute braucht man vielmehr den großen Raum. Diesen findet England nur im Gebiet Cypern — Palästina — Ägypten. Dieses muß daher von England zu einem einheitlichen Verkehrsraum zusammengeschweißt werden. Da hierbei Ägypten in seinen Häfen und Eisenbahnen gut ausgebaut und in der letzten Zeit noch wesentlich verbessert worden ist, während Palästina stark rückständig ist, wird man annehmen dürfen, daß in nächster Zeit zunächst die Nord-Süd-Klammer Cypern — Haifa — (Jaffa) — El Kantara verbessert werden wird. Da der Hafen Haifa schon gut ausgebaut ist, kann man die Anlage eines leistungsfähigen Stützpunktes auf Cypern und die Verbesserung der Eisenbahn Haifa — Ludd — El Kantara als die wichtigsten Aufgaben bezeichnen. Erst an zweiter Stelle stehen die Verbesserungen und die Verlängerungen der West-Ost-Linien (Haifa — Samak und Jaffa — Jerusalem).

Zu 2. Hiermit sind wir schon zu der zweiten Aufgabe gekommen, dem Bau einer Eisenbahn zum Persischen Golf. Da England in dieser Beziehung in Nordsyrien (trotz seiner vorgelagerten Insel Cypern und seines starken Einflusses im Ölgebiet von Mosul) politisch zurückgedrängt ist, sich also auf die alte Bagdadbahn nicht mehr stützen kann, muß es einen weiter im Süden verlaufenden neuen Weg suchen. Hierbei ergibt sich ein Gegensatz zwischen den natürlichen und den politischen geographischen Verhältnissen.

Da das zu durchführende Gebiet, also das Land zwischen der Küste und dem Euphrat (Syrien — Nordarabien) nach Süden zu immer breiter, höher und wüster wird, wie die Trasse durch die natürlichen Verhältnisse nach Norden gedrängt, und zwar ziemlich eindeutig in die Linie Haifa — Bagdad. Diese Linie würde etwa 900 km lang werden; ihr tiefster Punkt würde (in der schon vorhandenen, aber wesentlich zu verbesserten Bahn Haifa — Samak) auf 247 m unter dem Meeresspiegel liegen; von Samak aus müßte die Bahn in einem gewissen Abstand von dem französischen Mandatgebiet zu der Hochebene hinaufklettern, auf der die Höhen wahrscheinlich nicht viel über +1000 m betragen würden; die Trasse würde noch nicht in der regelrechten Wüste, sondern in einem Übergangsbereich zwischen Steppe und Wüste verlaufen.

Dieser Linienführung widersprechen aber die politischen Verhältnisse: Im Osten hat sich Irak (im Schutz des mohammedanischen Blocks) schon so selbständig gemacht, daß England wahrscheinlich den direkten Weg nach dem Persischen Golf, und zwar nach Koweit (also nicht einmal nach Basra) vorziehen wird. Und im Westen wird sich England lieber auf Ägypten und auf seine neuerdings stark ausgebaute militärische Stellung am Suezkanal stützen als auf das politisch aufgewühlte Palästina. Da außerdem die Küste zwischen Port Said und Haifa, wie oben erwähnt, ungünstig ist und der Syrische Graben ein Herabsteigen der Linie bis auf etwa — 300 m unter den Meeresspiegel erfordern würde, so scheint Akaba (am Roten Meer gelegen und politisch zu Transjordanien gehörig) ein günstiger Ausgangspunkt zu sein. Es müßte in diesem Fall mit dem Eisenbahnnetz Ägyptens verbunden werden, was von der Bahn El Kantara — Gaza oder unmittelbar von der Stadt Suez aus geschehen könnte. Die Luftlinie Akaba — Koweit ist aber 1300 km lang und die Linie müßte sicher weit über +1000 m hinaufklettern, jedoch unter +1500 m

bleiben und sie müßte, wenn sie nicht einen großen Bogen nach Norden macht, auf beinahe 400 km Länge regelrechte Wüste durchqueren; — das ist aber wohl bei dem heutigen Stand der Eisenbahntechnik zu leisten. Schwierig wird auch die Frage der Spurweite sein. Obwohl Ägypten und die Bahn El Kantara — Haifa Normalspur hat, scheint uns Meterspur vorzuziehen zu sein, da sie in Frieden und Krieg allen Anforderungen gewachsen sein würde.

Für eine Bahn Haifa — Bagdad lagen die allgemeinen Vorarbeiten 1932 vor. Die Trasse ist (nach Railway Gazette Jan. 1932) in Abb. 12 dargestellt. Sie folgt von Haifa bis zum See



Abb. 12. Trasse der Bahn Haifa — Bagdad (erkundet 1932).

Gonezareth ungefähr der vorhandenen Bahn, vermeidet dann aber das französische Mandatgebiet und wendet sich daher ziemlich stark nach Südosten; sie führt dann ziemlich gestreckt in Richtung ONO auf Hit am Euphrat zu und von da nach Bagdad. Die Bahn würde rd. 1100 km lang; ihre Bauzeit ist zu 5 Jahren veranschlagt. Die klimatischen und Geländeschwierigkeiten werden in dem Bericht als groß bezeichnet; die Temperaturunterschiede betragen von — 7° Kälte auf dem Wüsten-Hochplateau bis zu +43° (im Schatten) im Jordantal; es müssen Höhen von etwa +1000 m erstiegen werden; besondere Schwierigkeiten bereitet der Aufstieg vom Jordal zu dem Hochplateau, der sieben Tunnel und zehn Viadukte erfordern wird, ferner die Durchquerung eines rd. 240 km breiten Gebiets, dessen Boden von Lavablocken gebildet wird.