

## Ausbau und Leistungen der türkischen Staatsbahnen

Von Heinz Bischoff, Berlin-Karlshorst

Ende 1935 konnte die türkische Regierung zwei wichtige Eisenbahnbauprojekte endgültig vollenden<sup>1)</sup>. Am 12. November 1935 wurde die Bahnstrecke Irmak—Filyos und am 22. des gleichen Monats die Strecke Fevzipaşa—Diyarbakir durch den Minister für öffentliche Arbeiten, Ali Çetinkaya, feierlich dem Verkehr übergeben. Neben der im Jahre 1933 fertiggestellten Nord-Süd-Verbindung Samsun—Sivas—Kayseri—Mersin haben die beiden neuen Linien für die türkische Wirtschaft ganz besondere Bedeutung.

Der Bau der Bahn von Irmak nach Filyos wurde 1927 einer schwedisch-dänischen Gruppe übertragen und gleichzeitig von Norden und Süden begonnen. Im Laufe des vergangenen Jahres wurde der letzte Teil zwischen Çankiri und Eskipazar sowie der äußerst schwierige Bau des Tunnels bei Batibeli fertiggestellt. Die gesamte Strecke hat eine Länge von 391 km mit 27 Stationen. Unter welchen schwierigen Umständen dieser Bahnbau durchzuführen war, beweist die Zahl von 1368 Brücken und anderen Kunstbauten sowie von 37 Tunnels, die für die Überwindung des Geländes erforderlich waren. Der vorerwähnte Tunnel bei Batibeli ist mit 3440 m der längste Tunnel der Türkei; die Gesamtlänge der 37 Tunnels beträgt 8800 m. Die Baukosten für diese Strecke stellten sich auf 45 Mill. Ltqs. Die Linie wird bis nach Zonguldak, dem Zentrum des Steinkohlenbeckens am Schwarzen Meer, verlängert. Man rechnet damit, die erste Etappe bis Çatalağzi am 15. Juni 1936 und den zweiten Teil bis Zonguldak am 10. Mai 1937 in Betrieb nehmen zu können<sup>2)</sup>.

Abgesehen davon, daß die Linie fruchtbare Gebiete Nordanatoliens erschließt, ist sie von außerordentlicher Bedeutung als Verbindung zwischen dem Kohlenbecken Ereğli—Zonguldak und den übrigen anatolischen Gebieten. Die Steinkohle nimmt unter den Mineralschätzen der Türkei eine besonders hervorragende Stellung ein. Das vorerwähnte Becken ist das größte der Türkei. Nach den „Mitteilungen der Türkischen Handelskammer für Deutschland“ vom 8. Juli 1932 handelt es sich hier nicht um ein zusammenhängendes Becken, sondern es gliedert sich im wesentlichen in drei Teile, die zusammen aber sich auf eine Länge von 200 km und eine Breite von 10 km erstrecken. Man vermutet mehr nach dem Innern des Landes hin noch weitere reiche Steinkohlenvorkommen. Im Jahre 1934 belief sich die Förderung auf 2,3 Mill. t. Davon wurden 579 000 t exportiert und 113 000 t von fremden Schiffen gebunkert. Im ersten Halbjahr 1935 wurden 1,2 Mill. t gefördert<sup>3)</sup>.

Im übrigen ist beabsichtigt, die Linie von Zonguldak nach Ereğli zu verlängern, wo ein moderner Kohlenhafen gebaut werden soll.

Einen weiteren wichtigen Abschnitt im türkischen Eisenbahnbauprogramm bildet die Fertigstellung der Strecke von Fevzipaşa nach Diyarbakir. Auch der Bau dieser Bahn wurde wie der der erstgenannten von dem schwedisch-dänischen Konsortium im Jahre 1927 begonnen. Da die zur Verfügung gestellten Mittel (53 Mill. Ltqs.) nicht ausreichten, baute der Staat die restliche Strecke von etwa 70 km für 12 Mill. Ltqs. aus dem Erlös einer Eisenbahnleihe selbst. Die

<sup>1)</sup> Vgl. die Karte in Z. f. V. W. 11. Jg. 1933, S. 122.

<sup>2)</sup> Die ziffernmäßigen Angaben sind den von der Generaldirektion der türkischen Staats-eisenbahnen und Häfen herausgegebenen „Demiryollar Dergisi“ (Eisenbahn-Mitteilungen) vom 1. Dezember 1935 entnommen.

<sup>3)</sup> Türkische Wirtschaftsberichte der Dresdner Bank Nr. 129/1935.

Gesamtlänge der Linie beträgt 505 km mit 37 Stationen. Mit Rücksicht auf das gebirgige Gelände mußten 64 Tunnels sowie 1910 Brücken und andere Kunstbauten gebaut werden<sup>1)</sup>.

Diese Strecke vermittelt den Anschluß des großen Kupfererzvorkommens bei Ergani an das türkische Staatsbahnnetz. Zur Ausbeutung der Kupferminen ist eine Gesellschaft mit 3 Mill. Ltqs. gegründet worden. Man rechnet mit einer jährlichen Förderung von 15—20 000 t, die Mitte 1936 beginnen soll<sup>2)</sup>. Nach Fertigstellung der später beabsichtigten Verlängerung der Bahn nach Van werden auch die östlichen Vilajets an dem wirtschaftlichen Aufschwung der neuen Türkei unmittelbar teilnehmen können.

Außer den beiden oben erwähnten Strecken konnten gegen Ende des Vorjahres noch Teile der im Bau befindlichen Linien Afyonkarahisar—Antalya (Afyonkarahisar—Karakuyu) und Malatya—Çetinkaya dem Verkehr übergeben werden. Ferner ist zu erwähnen, daß der Bau der Strecke Sivas—Erzerum, der seit längerer Zeit von Sivas aus vorgetrieben wurde, nächstens auch von Erzerum aus begonnen werden soll, um die Fertigstellung dieser wichtigen Verbindung mit dem russischen Eisenbahnnetz zu beschleunigen.

Neben dem Ausbau des Liniennetzes wurde der Bereich der Staatsbahnverwaltung durch den Ankauf von Privatbahnen bedeutend erweitert. Am 1. Mai 1934 ging die ehemals französische Izmir—Kasaba-Bahn und am 1. Juni 1935 die englische Aydin-Bahn in den Besitz des Staates über.

Seit Ausrufung der Türkischen Republik, d. h. in den vergangenen 12 Jahren, wurden 2628 km neue Bahnlinien mit einem Kostenaufwand von rund 282 Millionen Ltqs. gebaut. An bereits bestehenden Bahnen wurden 2977 km übernommen bzw. angekauft. Hiernach ergibt sich zum Ende des Kalenderjahres 1935 ein Staatsbahnnetz von rund 5600 km. Die mit Nachdruck betriebene Entwicklung des Netzes ist aus den nachstehenden, den „Demiryollar Dergisi“ (Eisenbahn-Mitteilungen) vom 29. Oktober 1935 entnommenen Angaben ersichtlich:

Finanzjahr:	1923	1926	1928/29	1931/32	1934/35
Kilometer:	1352	1378	2359	3383	4728 <sup>3)</sup>

Nachstehend soll ein Überblick über die in der gleichen Zeitschrift veröffentlichten finanziellen Ergebnisse und Beförderungsleistungen der türkischen Staatsbahnen gegeben werden.

#### Finanzielle Ergebnisse

	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35
	in 1000 Ltqs.				
Betriebs-Einnahmen					
Personenverkehr					
Nahverkehr .....	250	238	239	233	320
Fernverkehr .....	4560	4094	3611	3957	4430
Güterverkehr .....	9422	11108	8779	10941	15400
Gesamtverkehr .....	14232	15440	12629	15130	20150
Betriebs-Ausgaben ....	11706	10929	10259	11067	14062
Betriebs-Überschuß ...	2526	4511	2370	4063	6088

<sup>1)</sup> s. Anmerkung 2 auf Seite 104.

<sup>2)</sup> Aus „Economic Conditions in Turkey“ (Juni 1934) vom Department of Overseas Trade, London.

<sup>3)</sup> einschließlich der Aydinbahn 5343 km.

## Beförderungsleistungen (in 1000):

	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35
Achskilometer:					
Personenwagen .....	66 609	53 732	56 787	73 602	95 861
Güterwagen .....	108 285	122 190	90 491	119 798	184 053
Zugkilometer:					
Personenverkehr ....	1 128	2 139	1 600	2 685	4 284
Güterverkehr .....	1 438	1 507	988	1 177	1 725
Personenverkehr:					
Zahl der Personen					
Vorortverkehr .....	3 551	3 375	3 478	3 523	5 064
Fernverkehr .....	1 902	1 523	1 381	1 739	2 657
Personenkilometer:					
Vorortverkehr .....	31 239	29 773	30 550	30 573	...
Fernverkehr .....	292 006	248 007	238 484	289 228	...
Güter in t:					
frachtpflichtige Güter	1 418	1 263	952	1 211	...
Dienstgüter .....	555	633	837	948	...
Güter tkm:					
frachtpflichtige Güter	321 955	396 277	289 041	361 665	...
Dienstgüter .....	62 501	62 589	72 581	69 967	...
Zahl der Tiere .....	83	72	64	113	140

## Beförderte Mengen wichtiger Güter

	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34
	in 1000 t				
Weizen .....	148	221	320	187	203
Gerste .....	30	18	122	40	45
Zuckerrüben .....	11	15	25	35	120
Zucker .....	18	16	14	14	18
Frische und getrocknete Früchte .	19	20	23	22	29
Frisches und getrocknetes Gemüse	6	7	18	19	26
Orangen und ähnliches .....	5	3	2	2	2
Baumwolle .....	26	19	19	4	6
Wolle, Angorawolle .....	7	5	4	7	11
Tabak .....	13	10	9	11	12
Bauholz .....	69	53	47	52	55
Zement .....	61	27	30	26	44
Dachziegel, Mauersteine u. ähnl...	31	15	13	12	17
Koks .....	10	6	10	12	17
Steinkohle .....	28	21	25	34	62
Holz .....	27	23	27	26	32
Petroleum und Benzin .....	38	29	28	25	28
Chromerz .....	27	20	26	26	37