

**Zeitschrift:** Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen  
**Herausgeber:** Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft  
**Band:** - (1895)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Die neuen Eisenbahnen in Syrien  
**Autor:** Frei, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1092505>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Die neuen Eisenbahnen in Syrien.

Von Prof. A. Frei, St. Gallen.

---

Es ist immer von allgemeinerem Interesse, wenn in einer mehr oder weniger abgeschlossenen Gegend ein modernes Verkehrsmittel seinen Einzug hält. Geschieht es gar in einem von der Civilisation gering oder gar nicht berührten Lande, so steigert sich die Aufmerksamkeit: Man ist auf die kommerziellen Wirkungen der Neuerung gespannt, indem Export und Import voraussichtlich einen grössern Umfang annehmen als bisher; man erwartet als Folge des bequemer gewordenen Reisens eine genauere Kenntnis von Land und Leuten, also eine Bereicherung der Geographie und Ethnographie; man hofft endlich, die engere Berührung verschiedener Völker werde auch für ihren geistigen Fortschritt, ihre Verständigung und Verbrüderung etwas abtragen.

Von diesen Erwägungen sind die nachfolgenden, auf direkten und indirekten Nachrichten fussenden Mitteilungen über die in Syrien teils kürzlich vollendeten, teils noch im Bau begriffenen Eisenbahnen eingegeben, wobei den Verfasser die aus eigener Anschauung gewonnene Kenntnis des Landes unterstützte. Es handelt sich freilich nicht um Weltlinien, sondern nur um Teilstücke, die aber sicher mit der Zeit einem grössern Ganzen werden einverleibt resp. angegliedert werden. Auch ist über die Einflüsse gegenwärtig noch nicht viel zu sagen; es lassen sich bloss mehr oder minder begründete Vermutungen aussprechen. Der Berichtstatter hält sich aber lieber an das Tatsächliche und wird darum vorwiegend die Geschichte und den gegenwärtigen Stand der genannten Unternehmungen vorführen.

Der Gedanke, im türkischen Reiche — und zwar zunächst auf der Balkanhalbinsel — Eisenbahnen zu bauen, ist vor Jahrzehnten schon aufgetaucht. Aber es sollte lange dauern, bis er zur Verwirklichung gelangte. Dass die Initiative von Europa ausgehen musste, versteht sich von selbst. Leider war es aber eine sehr unlautere und die schlimmste Spekulation bemächtigte sich der Sache. Der berüch-

tigte Baron Hirsch in Paris übernahm die Auftreibung der nötigen Kapitalien. Die sog. Türkenlose wurden vornehmlich in Oesterreich-Ungarn und Deutschland massenhaft an Mann gebracht, aber nur ein Teil der Einzahlungen kam wirklich dem Bahnbau zu gute. Die Arbeit stand bald still. Die Losbesitzer erhielten keinen Zins und die eingezahlten enormen Summen waren auf Nimmerwiedersehen verschwunden. Erst in den Achtzigerjahren konnte die durch eine solche, damals noch unerhörte Korruption geschädigte Unternehmung auf soliderer Basis fortgesetzt und zu einem glücklichen Ende geführt werden.

Es liegt auf der Hand, dass solche Vorgänge andern Projekten, die sich auf noch entlegenere Gegenden des Reiches bezogen, Schaden zufügen mussten. Da die Pforte überdies eine Abneigung zeigte, so schienen die syrischen Eisenbahnen, von denen man bereits viel gesprochen hatte, eine Utopie bleiben zu sollen. Es machte fast einen komischen Eindruck, wenn man vor 14 Jahren auf Specialkarten des bekannten Küstenplatzes Jafa einen grossen, weit ins Meer hinausreichenden Zukunftsmolo verzeichnet fand, der einerseits den kleinen, schlechten Hafen zu einem Anlandeplatz auch für grosse Schiffe machen, anderseits die Anfangsstation einer Eisenbahn nach Jerusalem aufnehmen sollte. Aber die interessierten Kreise, in erster Linie die in Jerusalem ansässigen Europäer, setzten ihre Bemühungen unermüdlich fort. Von jenen hat ein Schweizer, der Mitinhaber der ottomanischen Bankfiliale, Namhaftes geleistet. Man wandte sich wiederholt an die Geldinstitute des Abendlandes, wobei es an Enttäuschungen nicht fehlte. So hatte man einmal mit dem Comptoir d'escompte in Paris schon die Finanzierung vorbereitet, da geriet diese Bank ins Wanken und die Geduld wurde auf eine neue Probe gestellt. Aber die Ausdauer belohnte sich, das Geld wurde beschafft, hauptsächlich in Frankreich, und die vertrauensvollen Initianten gingen dabei ehrenhaft voran. Zwar steht der Molo von Jafa auch heute noch nicht, aber am Nordende des Städtchens, unweit dem Meeresstrand, beginnt der Schienenstrang, der es mit Jerusalem verbindet. Der Anfang war damit gemacht.

### I. Jafa-Jerusalem.

Die Linie Jafa-Jerusalem ist ein Unternehmen für sich und steht in keinem Zusammenhang mit den übrigen noch zu besprechenden syrischen Bahnbauten. Ausgeführt wurde sie von einer französischen Gesellschaft, in deren Dienst ein Zürcher Ingenieur, Eberhard, die technischen Arbeiten leitete. Nachdem das Tracé endgiltig festgestellt und vermessen war, begann die Ausführung im April 1890.

Eine darauf hindeutende Gedenktafel in Jafa zeigt, dass man im Lande selbst der Wichtigkeit des Werkes bewusst war. Vollendet wurde die relativ kurze Strecke nach  $2\frac{1}{2}$  Jahren, denn erst am 24. September 1892 konnte sie der erste Zug befahren. Ein Grund der Verzögerung lag in dem unzureichenden Arbeitermaterial, ein anderer in dem sehr unebenen Terrain, das allerlei Schwierigkeiten bot, verteilen sich doch auf die 87 Kilometer, die die Linie misst, nicht weniger als 146 Brücken und Durchlässe. Die Anlage ist nach fachmännischem Urteil durchaus solid und wenn seither Klagen selbst bis in unsere Tagesblätter gedrungen sind, so sei von vornherein bemerkt, dass sie den Oberbau nicht treffen.

Die Luftlinie zwischen Jafa und Jerusalem beträgt 52 km, die Bahn dagegen legt 35 km mehr zurück. Sie gelangt demnach auf ziemlich krummem Weg an ihr Ziel. Zuerst geht sie nordostwärts, um nicht die kostbaren, berühmten Orangengärten von Jafa durchschneiden zu müssen. Der Reisende wirft hier einen Blick auf die anheimelnden roten Ziegeldächer von Saron, einer Ackerbau-Kolonie der sog. Templer, meist Württemberger, die sich als religiöse Sekte hier und an noch zwei Punkten des Landes niedergelassen haben. Dann läuft die Linie 10 km weit in südöstlicher Richtung, bis sie beim Städtchen Ludd, dem alten Lydda, den Saum des Berglandes berührt. Noch wagt sie aber nicht die Höhen hinaanzuklimmen, sondern geht mit Berührung der bedeutenden Ortschaft Ramle abermals 10 km direkt südlich. Hernach erst schickt sie sich zum Aufstieg an. Sie benutzt dazu das Wadi Sarar, eine stellenweise wilde Schlucht, die auch im Sommer noch, wo das Bett in ihrem Grunde trocken ist, die Spuren der winterlichen Wasserfluten zeigt. Dergleichen Bachtäler giebt es im südlichen Syrien hunderte. In der Regenzeit nehmen sie von allen Seiten Rinnsale auf. Die kahlen Abhänge lassen die Niederschläge rasch abfließen und im Nu entsteht ein wilder Strom, der seine schmutzigen Fluten tosend der Meeresebene zuwälzt. Scheint die Anlage der Bahn in dieser Hinsicht ungünstig zu sein, so empfahl sie sich durch den Umstand, dass das Wadi Sarar mit mässiger, gleichförmiger Steigung bis in die Nähe Jerusalems hinaufreicht. Schlimmen Eventualitäten vorzubeugen, hat man die Linie in einiger Höhe über dem Talgrund hingeführt. Jedes andere Tracé hätte bedeutende Schleifen und Tunnels nötig gemacht, es sei denn, man hätte auf die Vorteile einer Adhäsionsbahn verzichtet. Beständig ansteigend überschreitet die Linie 13 km vor Jerusalem die Wasserscheide zwischen dem Mittelländischen und Toten Meer und tritt dann auf das von Höhen

eingerahmte Plateau, welches sich zwischen der heiligen Stadt und Bethlehem erstreckt. Sie endet am nördlichen Rand der Ebene bei der zweiten Kolonie der Templer. Von der Stadt selbst ist die Station durch das Wadi er-Rababe, die Hinnomschlucht der Bibel, getrennt, aber auf einer neuen Kunststrasse binnen wenigen Minuten zu erreichen. Der Bahnhof liegt 740 Meter über Meer, und so ziemlich die gleiche Steigung muss die Bahn überwinden, da sie ja am Meer ihren Anfang nimmt. Davon entfallen fast 700 Meter auf die zweite Hälfte im Bergrevier. Als naheliegender Vergleich dürfte für diese Strecke die Route Flüelen-Göschenen am ehesten zutreffen. — Hinter Ramle folgen nur noch drei unbedeutende Stationen. Ihre einfach, aber solid aus Kalkbruchsteinen, dem gewöhnlichen Baumaterial des Landes, erstellten Gebäude machen einen guten Eindruck. In der Nähe befinden sich einstweilen noch recht armselige Fellachendörfer. Nichtsdestoweniger ist es historischer und zum Teil altgeheiliger Boden, den die Bahn hier durchzieht. Da liegen links die Trümmer von Thimna, rechts die von Zorea, wo in grauer Vorzeit Held Simson sein Wesen trieb. Die erwähnte Ebene vor Jerusalem, ehemals Rep-haim geheissen, war unter David schon ein Schauplatz erfolgreicher Unabhängigkeitskämpfe der Juden. Und vollends die heilige Stadt selber: Wie viele Erinnerungen, heilige und profane, rufen ihre herübergrüssenden gelbgrauen Mauern in dem Geschichts- und Bibelkundigen wach. Und doch, gerade dieser uralten Vergangenheit gegenüber, die auf Schritt und Tritt vor dem Besucher des Landes wieder lebendig wird, muss die Eisenbahn, das Werk der Neuzeit, wie ein ungeheurer Anachronismus erscheinen. Wer bisher Palästina besuchte, fand den Reiz gerade darin, dass es im grossen und ganzen in Natur, Lebensweise und Sitten der Bewohner gleich geblieben ist wie vor zwei oder drei Jahrtausenden. Aber was auf der einen Seite mag bedauert werden, ist auf der andern zu begrüßen. Auch in jenem Lande hat die Gegenwart mehr Recht als die Vergangenheit. Ist das moderne Verkehrsmittel ein Segen für seine Bevölkerung, warum sollten wir uns nicht seiner Einführung freuen?

Freilich hat es mit diesem Segen vor der Hand noch seine Wege. Viele bittere Klagen hört man seit der Eröffnung des Schienenweges nach Jerusalem führen. Sie beziehen sich, näher besehen, auf den Betrieb, der mit beispielloser Leichtfertigkeit gehandhabt zu werden scheint. Nach einer Meldung ist das Wagenmaterial gering; die Lokomotiven seien zum Teil alt — sollen sie doch aus der Panama-liquidation herkommen. Dem infolge der starken Winterregen doppelt

gebotenen Unterhalt des Bahnkörpers scheint nicht die nötige Sorgfalt gewidmet zu werden. Darauf ist wohl die Beschwerde zurückzuführen, dass man sein Testament zu machen habe, ehe man sich der neuen Eisenbahn anvertraue. Endlich verleidet dem Reisenden noch ein anderer Uebelstand die Benützung derselben. Ein Fahrplan existiert nur auf dem Papier, aber ausgeführt wird er nicht. Man wartet in Jafa oder Jerusalem, bis genug Frachtgüter aufgegeben sind, um eine Fahrt zu rentieren. Die Passagiere müssen sich danach richten. Man möchte wohl versucht sein, den Grund für diese Zustände in der bekannten morgenländischen Indolenz und in der Ungewohntheit des Dienstpersonals zu erblicken. Allein die Gesellschaft, welche die Bahn erstellte und betreibt, hätte es doch wohl in ihrer Macht, den schreiendsten Uebelständen abzuhelfen. Da es nicht geschieht, so muss man geradezu am guten Willen zweifeln. Von jemand, der den Dingen näher steht, wurde die Meinung geäußert, man arbeite durch diese schlechte Bedienung der Bahn auf die Liquidation hin, und dann werden sie einige wenige um einen Spottpreis erwerben, um sie solider und mit Vorteil weiterzubetreiben. Die Ehrlichen, die mit ihrem guten Namen und Vermögen einstanden, das Werk ins Leben zu rufen, sind inzwischen ruiniert worden. Unser Rechts- und Billigkeitsgefühl empört sich über dergleichen Praktiken. Dass es der Boden des heiligen Landes ist, der bei dem ersten wichtigen Verkehrsunternehmen von abendländischer List und Treulosigkeit befleckt werden soll, lässt die Sache noch hässlicher erscheinen. Doch wird auch auf diesem bösen Weg die Bahn vor völligem Zerfall bewahrt und mit der Zeit dürften dem Lande diejenigen Vorteile daraus erwachsen, die unter den bestehenden Verhältnissen überhaupt zu erwarten sind.

Was die Verkehrs-Bedeutung des neuen Schienenweges betrifft, kann sie allerdings nicht hervorragend genannt werden. Dafür ist er viel zu kurz und zu isoliert. Auch erzeugt Süd-Syrien oder Palästina weder Boden- noch Industrieprodukte in einer Quantität, dass die Ausfuhr allein das Unternehmen erhalten könnte. Jerusalem selbst war zu keiner Zeit eigentliche Handelsstadt und wird es nie werden. Immerhin besitzt ein Ort von über 40,000 Einwohnern, darunter einige hundert Europäer, ein Anrecht auf eine Verbindung mit dem nahe gelegenen Meer. Dazu kommt, dass jährlich etwa 80,000 Pilger der griechischen und römisch-katholischen Kirche die Wallfahrt nach Jerusalem machen, die in Anbetracht der viel raschern Beförderung gern das Fahrgeld auslegen würden. Schade nur, dass der Fahr-

preis in der für Abendländer allein in Betracht fallenden ersten Wagenklasse unverhältnismässig hoch ist (15 Fr. die einfache Fahrt, 30 Fr. die Hin- und Rückfahrt). Die gebotene Erleichterung der Reise wird den Pilgerstrom noch verstärken und gewiss auch andere, die sich um das Land interessieren, in grösserer Zahl hinführen. Davon hängt wiederum eine günstige Wirkung auf die Bodenkultur ab, denn um den Bedürfnissen der wachsenden einheimischen Bevölkerung und der periodisch erscheinenden Fremden zu genügen, muss das Land rationeller bepflanzt werden als bisher. Die wenigen geschätzten Produkte aber, die über den einheimischen Bedarf hinausgehen, wie feines Olivenöl und Wein, finden leichtern Absatz, wenn die Transportmittel bequemer sind. Besonders der Weinbau, von den ansässigen Christen schon lange betrieben, dürfte grössere Dimensionen annehmen, und der vielfach begehrte Jerusalemer, statt wie bisher in Kamellasten, einmal in ganzen Wagenladungen exportiert werden. Wolle und Häute werden ebenfalls ihren Weg ins Ausland nehmen. — Die Berührung mit dem Westen wird, wenn auch zunächst in geringem Masse, etwa beim Betrieb der Landwirtschaft und im Kleingewerbe, einem Fortschritt rufen, denn der Araber ist intelligent und geschickt im Nachahmen, besonders wenn er einen materiellen Vorteil gewahrt. Allerdings bildet die im allgemeinen dürftige ökonomische Lage der Bevölkerung ein grosses Hindernis. So lange die ausbeuterische türkische Verwaltung andauert, wird's nicht wesentlich besser. Daran scheidert auch die Hoffnung, dass die europäische Einfuhr einen nennenswerten Vorteil aus der Bahn Jafa-Jerusalem ziehen werde. — Eine Schattenseite ist ferner der Mangel eines Hinterlandes. Oestlich von Jerusalem beginnt die unbebaubare Hügelsteppe und senkt sich in drei Absätzen in die bis auf 400 Meter unter Meer liegende Jordanspalte hinab. Aus dem breiten Flusstal liesse sich nur unter ungeheuren Kosten eine bewässerte, reiche Oase machen. Jenseits beginnt ein Hügelland, das zwar fruchtbaren Ackerboden besitzt, aber zum grössten Teil noch von streifenden Beduinen bevölkert ist. So lassen die schwierigen Verhältnisse nie an eine östliche Fortsetzung der Linie denken. Gleichwohl bleibt sie auch hier nicht ganz einflusslos. Die eigentümlichen Produkte des Toten Meeres hat man dank der Möglichkeit, sie wenigstens in Jerusalem einer Bahn aufgeben zu können, besser auszubeuten begonnen. Das neue Verkehrsmittel diente sogar zur Herschaffung des Werkzeuges. Ein paar Boote wurden nämlich von Jafa nach Jerusalem befördert und von dort mit Mühe noch sieben Stunden weit ans Tote Meer hinuntergebracht. Sie sollen das-

selbe in allen Richtungen nach Asphalt oder Erdpech absuchen. Diese merkwürdige Substanz kommt nämlich auf dem Grund des in der Grösse dem Bodensee entsprechenden Binnenmeeres sehr reichlich vor. Häufig lösen sich Stücke los und steigen vermöge ihrer geringen specifischen Schwere schnell an die Oberfläche. Am Südwestrand des Gewässers erhebt sich ein Berg von purem Kochsalz. Gewiss wird man nun auch dieses gesuchte Mineral mehr als bisher sich nutzbar machen.

## II. Haifa-Damaskus und Damaskus-el Muzerib.

Grössere Bedeutung als die besprochene Strecke besitzt eine zweite, welche gegenwärtig noch im Bau begriffen ist und ebenfalls einen Teil des heiligen Landes durchzieht. Sie soll nämlich das aufblühende Städtchen Haifa mit Damaskus verbinden. Haifa liegt lieblich am Südende der schön geschweiften Bucht von Akka, unmittelbar am Fusse des mit Buschwald bestandenen Karmelrückens. An dasselbe schliesst sich die dritte Templer-Kolonie, ein sauberes schwäbisches Dörfchen, hinter dem anmutige Rebenhänge bergwärts steigen. Bereits seit Jahren ist Haifa Schiffsstation und wenn stürmisches Wetter die Landung in dem klippenreichen Hafen von Jafa hindert, so setzen die Dampfer ihren Weg nordwärts bis Haifa fort und bringen dort Personen und Waren ans Ufer. Sie nehmen aber auch Frachten mit, hauptsächlich Weizen. Daneben besteht immer noch der nahe altberühmte Hafenort Akka (einst Akko). An beiden Plätzen zusammen bezifferte sich der Export schon vor Jahren auf 12 Millionen Franken. In endloser Linie ziehen Kamele, mit Säcken Getreide beladen, aus dem Hinterland an die Küste. So hatte es seinen guten Grund, wenn ein Eisenbahnprojekt auftauchte.

Gleich östlich von Haifa, nur durch eine Hügelbarriere von der Strandebene getrennt, dehnt sich die fruchtbare Fläche Merdsch Ibn Amir aus. Es ist die in der Bibel oft erwähnte Ebene von Jesreel, die grösste in Palästina, wenn man das Jordantal ausnimmt. Von West nach Ost misst sie etwa acht Stunden, während die grösste Breite drei bis vier Stunden beträgt. Durch den südwestlichen Teil fliesst der Kison, der jedoch nur zur Regenzeit den Namen eines Flusses verdient. Die Ebene ist noch wenig bebaut. In neuerer Zeit erwarben die syrischen Grosshändler Gebrüder Sursuk in Beirut ein bedeutendes Areal und bepflanzten es mit Getreide. Hübsch nehmen sich in der weiten baumlosen Fläche die dazugehörigen Verwaltungs-

und Vorrathshäuser aus. Das Geschäft war rentabel. In den Herren entstand der Wunsch, auch andere Teile der Ebene zu kultivieren und die Ernte auf dem Schienenweg zur Küste zu befördern. Die Gebr. Sursuk zogen englische Kaufleute ins Interesse und gewannen in Herrn Oliphant, einem in England wohlbekannten ehemaligen Mitredaktor der Times, welcher sich in Haifa niedergelassen hatte, einen wertvollen Fürsprecher. Die türkische Regierung erteilte die begehrte Konzession, liess aber die Gesellschaft vorsichtshalber eine Garantiesumme von 50,000 Fr. hinterlegen. Wenn bis zu einem vereinbarten Zeitpunkt das Werk nicht angefangen wäre, sollte das Geld als Konventionalstrafe verfallen sein. Die Frist verstrich und die Summe ging verloren. — Aber was sonst nicht geworden wäre, brachte die Rivalität zwischen England und Frankreich zu Stande. Als nämlich die Franzosen ernstlich von einer Linie über den Libanon sprachen, deren Endziel Damaskus sein sollte, kam 1890 neuer Schwung in die Sache. Zugleich erfuhr das ursprüngliche Projekt eine bedeutende Erweiterung, indem man auch die transjordanische Gegend in dasselbe einbezog. Anlass dazu gab die rührige Tätigkeit einer belgischen Gesellschaft. Ein türkischer Staatsangehöriger diente ihr als Strohmann, um die Konzession für eine Bahn von Damaskus südwärts in den Hauran bis zum wichtigen Ort el Muzerib zu erwerben, ein Recht, das sie nachher der französischen Gesellschaft für die Libanonbahn abtrat. Nichts war natürlicher, als dass man für die von Haifa ausgehende Linie einen Anschluss an diese Hauran-Bahn wünschte, erstlich um die Ausfuhr eines reichen und weiten Gebietes zu erhalten und sodann um mit der syrischen Metropole ebenfalls eine Verbindung herzustellen. Die Belgier resp. Franzosen schritten alsbald ans Werk. Ende 1893 wurde die 104 km lange Bahn Damaskus-el Muzerib fertig. Es fehlten nur noch die Stationsgebäude und das genügende Rollmaterial. Seither ist auch diesem Mangel abgeholfen und der regelrechte Betrieb eröffnet worden, wie er auf Mai 1894 in Aussicht genommen war. Diese prompte Ausführung wurde u. a. natürlich auch durch das ebene Terrain möglich gemacht, das dem Techniker keine Schwierigkeit bereitete. Die Linie hat 13 Stationen: 5 erster, 5 zweiter und 3 dritter Klasse. Sie deckt sich völlig mit dem Mekkapilgerweg. Der Bahnhof für Damaskus steht etwas südlich von der Stadt.

Inzwischen hatte man am 12. Dezember 1892 auch in Haifa zu bauen begonnen. Neben englischen Ingenieuren arbeitet ein dort ansässiger Deutscher, Schuhmacher, am Werke. Man hat für gut

befunden, das wichtige Akka nicht abzuschneiden, sondern mit Haifa durch einen dem Meeresstrand entlang führenden, 18 km langen Schienenstrang zu verbinden, so dass eigentlich Akka, nördlich von Haifa, als Anfangspunkt gelten muss. Hinter Haifa geht das Tracé über den Kison, der trotz seiner Kleinheit einer starken Brücke bedurfte. Dann durchzieht es die schon beschriebene Ebene von Jesreel und findet östlich davon durch ein schmales Tal am Berg Gilboa den Ausgang nach der Jordanniederung. Bei Beisan, dem biblischen Bethsean, erreicht es sie. Von den 60 km, die die Bahn bis dahin zurücklegen muss, weist die letzte Partie eine erhebliche Senkung auf, liegt doch Beisan schon 98 m unter Meer. Die Linie geht von da nordwärts, nähert sich allmählich dem Strom und passiert ihn nahe der alten Steinbrücke Dschir el Medschamia, 258 m unter Meer. Es ist dafür eine solide Eisenkonstruktion vorgesehen. Am andern Ufer geht es wieder nordwärts. Ein bedeutendes Hindernis bildet aber der Jarmuk oder Scheriat el Kebir, der mächtigste Zufluss des Jordan, der ebenfalls eine grosse Brücke erfordert. Dann erreicht das Tracé das Südufer des Sees Genezareth. In grossen Windungen muss hernach die Ostrampe erklommen werden. Auf 20 km kommt hier eine Steigung von 600 m. Damit ist die syrische Hochebene erreicht und wenn es auch hie und da noch eine Erdwelle zu überwinden giebt, so verläuft die Linie im ganzen doch eben und zwar zunächst nordöstlich, dann nördlich. Bei der Station es-Sanamen mündet sie in die Bahn Damaskus-Muzerib ein, 50 km von der Hauptstadt entfernt. Die ganze Länge zwischen ihr und Akka beträgt 233 km; der Anteil der englischen Gesellschaft somit 183 km. Die Zahl der Stationen macht 21, beziehungsweise 13. Leider rückt die Arbeit sehr langsam vorwärts. Letztes Frühjahr waren erst 8 km ganz, 5 km nahezu vollendet. Generalunternehmer ist eine Firma aus Chicago. Das Anlagekapital soll 1 Million L. Sterl. betragen, wozu noch weitere 200,000 bis 300,000 £ für Hafengebauten in Haifa und Akka kommen. Vor sechs Monaten langte die Nachricht an, das Werk stehe ganz still und die Gesellschaft sei dem Konkurs nahe. Das würde freilich schlecht zu jener bedeutenden Summe stimmen. Hoffen wir, auch im schlimmern Fall erwachse der Bahn weiter nichts als eine Verzögerung. Nach dem Firman sollte sie zwar bis im September 1895 dem Verkehr übergeben werden. Das wird auf keinen Fall möglich sein. Das Werk aber mag doch zu Ende geführt werden, wenn auch vielleicht von einer andern Gesellschaft.

Unter den Stationen sei ausser den schon erwähnten noch Nazareth genannt. Das blühende Städtchen liegt freilich  $2\frac{1}{2}$  Stunden seitab in den nördlichen Höhen versteckt. Bemerkenswert ist auch die Station für Tiberias am Süden des Sees Genezareth. Der ansehnliche Ort selbst liegt, ebenfalls 2 Stunden entfernt, am Westufer. Er dürfte jedoch seiner Zeit eine bequemere Verbindung zu Wasser erhalten. Ein Deutscher hat bereits die Erlaubnis für einen Dampferbetrieb eingeholt.

Im Vergleich zu der Linie Jafa-Jerusalem bietet diejenige zwischen Akka und Sanamen resp. Damaskus ungleich mehr. Dem Freund der Natur empfiehlt sie sich durch eine grosse Mannigfaltigkeit der Scenerie, berührt sie doch Meer, Ebene, Strom und Berge. Den Geschichtsfreund und den Pilger führt sie an mehr als einer altberühmten Stätte vorbei: Da ragt aus dem blauen Meer das mauerumwallte Akka, so lang und heiss umstritten von Kreuzfahrern und Saracenen; am andern Ende der Küste, auf dem Vorgebirge des Karmel, schaut das festungsähnliche Eliaskloster trotzig in die See hinaus, an das Walten des stürmischen Propheten erinnernd. Und erst die weite Ebene Jesreel! Dort der Kison, der sich vom Blute erschlagener Feinde rötete, nachdem die mannhafte Debora Alt-Israel zum Kampf begeistert hatte; daneben Megiddo, das den letzten guten Herrscher aus dem Davidshause fallen sah. Aegypter einerseits, Assyrer und Babylonier anderseits — sie zogen über die Ebene Jesreel, wenn sie sich gegenseitig bekriegten. Aber anziehender als diese blutigen Erinnerungen ist das Andenken des Menschensohnes, der drüben im nahen Nazareth der Erde den Frieden zu verkünden begann. An den kahlen Höhen des Gilboa wiederum haftet König Sauls Heldenname: dort fiel er samt den Söhnen im letzten Strauss mit den Philistern, und in Beisan unten hefteten die Barbaren seine Leiche an die Mauer. Der blaue See Genezareth ruft dagegen nochmals die heiligen Erinnerungen des Christen wach. — Dann geht's in ein Gebiet, das bis vor kurzem noch unerforscht geblieben ist: das Dscholan, die Hochfläche Nukra und der Hauran, für den Geographen und Naturforscher ein Gegenstand besonderen Interesses. Eine Stunde östlich von der Station Sanamen beginnt schon die Ledscha, eine unglaublich zerrissene Lavaregion von vielen Quadratmeilen Ausdehnung. In gigantischen, abenteuerlichen Formen präsentiert sich das dunkle Eruptivgestein: Gipfel, Nadeln, Kuppen in wirrem Durcheinander, wie es die verwegenste Phantasie sich kaum vorstellen kann. Die riesigen Ergüsse kamen vom Süden her, aus den jetzt erloschenen Kratern des

Haurangebirges. In diesem Reiche des Todes ist für den Menschen kein Bleiben. Nur die kundigsten Leute der Umgegend können sich in dem Labyrinth zurechtfinden. Daher haben unbotmässige Beduinestämme bis heute hier eine Zuflucht vor den Truppen der Regierung gefunden und sich sicherer gefühlt, als hinter den stärksten Festungsmauern. — Der neue Verkehrsweg bringt den Forschungsreisenden mit den echten Beduinen in direkte Berührung und ihre Sitten und Gebräuche können noch ihre zuverlässigen Beobachter und Schilderer erhalten, vorausgesetzt, dass man nicht lange säumt. Denn das unverfälschte Leben der Steppensöhne wird bald genug unter dem Einfluss der Eisenbahn sich ändern, oder noch wahrscheinlicher ist es, dass sich die Stämme weiter nach Osten ziehen werden, wo noch lange die Wüste ihr unbestrittenes Gebiet bleiben wird. Schwierigeren Stand haben sie nun auch gegenüber der Regierung, die in kurzer Frist von Damaskus aus ihre Soldaten in die unzuverlässigen Reviere werfen kann. — In wirtschaftlicher Beziehung endlich berechtigt die Bahn zu den schönsten Hoffnungen. Es wurde bereits die Fruchtbarkeit der Ebene Jesreel erwähnt, die sich durch kunstgerechten Anbau ganz erheblich steigern lässt. Mehr noch fällt das Plateau zwischen dem Jordantal und Haurangebirge in Betracht. Da findet sich überall trefflicher verwitterter Lavaboden. Die vielen Dörfer mit bedeutender Einwohnerzahl zeugen schon für die günstigen Existenzbedingungen. Der harte syrische Weizen, für gewisse Verwendungen gesucht, wächst hier in grosser Menge, so dass er schon bisher trotz der Abgelegenheit dieser Gegend einen Abfluss nach aussen gefunden hat. Die Eisenbahn wird den Anbau und den Export des Getreides erheblich vermehren, auch zur Produktion noch anderer Erzeugnisse ermuntern, den Preis des Bodens erhöhen und damit eine noch bessere Ausnützung desselben veranlassen. Manche kleinere Ressourcen tun sich daneben auf, so werden die trefflichen Fische, von denen der See Genezareth wimmelt, den Transport bis zu den grössern Orten der Bahnlinie wohl aushalten. Bisher ernährten sie einzig die Bewohner von Tiberias, und das Fischergewerbe war mangels an Absatz kein lukratives.

### III. Beirut-Damaskus.

Endlich bleibt noch eine andere Linie nach Damaskus zu nennen, welche in Beirut den Anfang nimmt. Die Franzosen haben seit 1860 hier einen überwiegenden Einfluss. Damals waren sie es, die in dem furchtbaren Aufstand der Mohammedaner gegen die Christen Syriens

einschritten. Sie besetzten das unruhige Gebiet mit Militär und haben von jener Zeit an nie mehr ganz die Hand davon gelassen. Besonders gefiel ihnen der schöne Libanon. Zur Förderung der Handelsinteressen baute eine französische Gesellschaft die Kunststrasse über das Gebirge nach Damaskus und unterhielt darauf einen regelmässigen Postverkehr. Auch andere, kürzere Wege wurden im Küstengebiete hergestellt und der Anbau des Landes nahm im selben Masse zu. Die Libanonbewohner betrachten darum die Franzosen als ihre Wohltäter. Ihr Lob konnte der Verfasser sogar nahe den Schneefeldern, im obersten Dorfe des Gebirges hören. Der Wunsch, statt des Postwagens ein schnelleres und billigeres Verkehrsmittel zu besitzen, regte sich indessen auch in Syrien. Die französische Politik, die auf eine schliessliche Besitznahme des Landes tendiert, hatte ebenfalls ein Interesse daran. Niemand aber konnte geeigneter sein, die Sache an Hand zu nehmen, als die mit allen Verhältnissen vertraute Compagnie ottomane de la route de Beyrouth à Damas. Als Vorarbeit unternahm sie den Bau des Kunst-Hafens von Beirut, ein Werk, das diesen Platz allen andern syrischen Küstenstädten weit überordnete. 1891 erwarb dann ein Türke den Firman für eine Bahn nach Damaskus, um ihn sofort an jene französische Gesellschaft abzutreten. Diese kaufte zu gleicher Zeit dem früher erwähnten belgischen Konsortium die Konzession für die Route Damaskus-el Muzerib ab und konstituierte sich als Société des chemins de fer ottomans économiques de Beyrouth-Damas-Hauran en Syrie. An die Spitze des Unternehmens trat als Leiter und Administrator der energische Graf Perthuis, ein trefflicher Kenner des Landes. — Noch im Jahre 1892 begann der Bau in Beirut. Ein Durchstich durch den Libanon wäre zu kostspielig gewesen. Die bedeutende Höhe liess sich anders nicht überwinden als durch das Zahnradsystem. Es kam auf einer Strecke von 30 km zur Anwendung. Der bekannte schweizerische Ingenieur Abt wurde mit der Lieferung der Zahnstangen und Maschinen beauftragt. Die Maschinen übergab er der Lokomotivfabrik Winterthur zur Erstellung. Die zwei ersten, die abgeliefert wurden, hatten leider arges Missgeschick. Sie ruhen auf dem Meeresgrund vor Alexandria. Das Antwerpener Schiff, das sie beförderte, sank infolge einer Kesselexplosion unter. Aber der Bahnbau rückte nichtsdestoweniger vorwärts. Letzten Herbst wurden die 55 km von Beirut bis Zachle am Ostabhang des Libanon vollendet und damit war das schwerste Stück getan. Bis hieher geht die Linie so ziemlich mit der Poststrasse. Bei der Station Ain Sofar, ungefähr

in der Mitte, erreicht sie die Passhöhe von 1542 m (etwa wie Davos). Die nächsten 16 km fällt sie 700 m und durchschneidet dann, von der südöstlich laufenden Strasse sich abwendend, direkt östlich die sanft gewellte, 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden breite Ebene Bika, das alte Cölesyrien oder Hohlsyrien. Auf einer Brücke wird der Litani, der Löwenfluss, überschritten. Nach 18 km beginnt wieder die Steigung und nun geht's rasch ins Herz des Antilibanon hinein. Die Bahn windet sich durch ein Tal empor und streicht dann südwärts am Fuss der Hauptkette hin. 22 km von der Ebene weg erreicht sie wieder die Höhe von 1400 m. Beständig folgt sie dann dem Flusse Barada, wendet sich mit ihm bald südöstlich nach dem stattlichen Orte Zebedani, erreicht nach fernern 47 km die Poststrasse wieder, und trifft 10 km weiterhin in Damaskus ein. Der Bahnhof liegt westlich von der Stadt, ist also getrennt von demjenigen der Linie nach Muzerib, doch wird wohl mit der Zeit eine Verbindung hergestellt werden. Die ganze Strecke von Beirut bis dahin misst 144 km. Es verteilen sich darauf 22 Stationen, worunter 14 erster und 8 zweiter Klasse.

Landschaftlich wird die Linie sehr interessant werden. Der Libanon ist ein malerisches Gebirge, bis hoch hinauf mit Grün bekleidet und mit weithin sichtbaren Dörfern besetzt, während von den höchsten Gipfeln auch im Sommer Schnee herniederleuchtet. Allerdings fährt die Bahn gerade durch eine der unfruchtbarsten Strecken, aber dafür entschädigt der Rückblick aufs Meer und der Ausblick zu den Bergeshäuptern. Unweit vom Pass erheben sich gleich einige der ansehnlichern: links der Dschebel Kenise (2032 m) und weiterhin der Sannin (2608 m); rechts der Baruk (2322 m). Hat man den Pass überwunden, so öffnet sich dem überraschten Blick die schon genannte Ebene Bika; an ihrem Ostrand streckt sich der Antilibanon lange hin, dessen südlicher Ausläufer, der 2759 m hohe schneebedeckte Hermon, besonders die Aufmerksamkeit herausfordert. Der Antilibanon, in den die Linie hernach eindringt, ist in seinen Tälern und an den Vorbergen ziemlich bewachsen, dagegen bildet der Hauptkamm, dessen höchste Erhebung 2539 m beträgt, einen Riesenleib aus nacktem gelbrottem Kalkfels. Eine Erquickung für Auge und Ohr sind dafür die rauschenden Wasser des Barada und vollends lacht das Herz, wenn die Bergschlucht, durch welche zuletzt Fluss, Strasse und Bahn sich hindurchzwängen, plötzlich auseinandertritt und das Werk des Baradawassers, die tippigen Gärten von Damaskus, sich scheinbar endlos vor dem Auge ausdehnen, woraus wie ein Juwel aus grünsamtem Untergrund die vieltürmige Stadt selber emporragt.

Um die Rentabilität der Bahn braucht man keine Sorge zu hegen. Schon die alten Verkehrsmittel haben per Jahr 1 Million Metercentner Waren zwischen den zwei Endpunkten befördert. An Ausfuhrprodukten kommen die Libanonerzeugnisse besonders in Betracht. Die Seidenzucht erstreckt sich über das ganze Gebirge: Kokons, Abfälle, Gespinste und fertige Stoffe wurden schon in besseren Jahren bis zum Wert von 12 Millionen Franken nach Beirut geliefert. Die syrische Seide geht meist nach Frankreich. Kenner stellen sie der italienischen gleich. Der Weinexport ist ebenfalls sehr erheblich. Die Reben von Shtora am Ostabhang des Libanon, wo nunmehr eine Bahnstation sich befindet, lieferten schon lange ein treffliches Gewächs, das bis nach Aegypten gebracht wurde. Aus dem Hinterland kommt Getreide. Die köstlichen Früchte von Damaskus werden, getrocknet oder eingemacht, in Masse versandt werden. Die Steppe hinter Damaskus liefert Schafwolle, auch lebendes Vieh, besonders Ochsen und Schafe. Oel, Butter und Oliven haben schon lange ihren Weg nach aussen gefunden. Gewiss ruft die Bahn schnell einer intensivern Bodenkultur, so dass alle die genannten Produkte in grösserer Menge als bisher das Land verlassen werden. — Was die Einfuhr betrifft, so darf man auch günstige Erwartungen hegen. Damaskus ist eine Stadt von über 150,000 Einwohnern, die sich an europäische Gebrauchsartikel gewöhnt haben. In den Häusern der Vornehmern findet man eine luxuriöse Ausstattung. Den Haupteinfuhrartikel bilden Kleiderstoffe. Für das Volk kommt natürlich nur billige Ware in Betracht. Die einst berühmten Bazare zeigen denn auch zum grössten Teil geringwertige Fabrikate, besonders bedruckte Baumwolltücher. Solche, sowie Säcke, Tuch, rote Kopfbedeckungen, genannt Fez oder Tarbusch, auch fertige Kleider — exportieren England, Deutschland, Frankreich und die Schweiz. Wenn der Absatz der Landesprodukte reichlicher geworden ist, wird sich voraussichtlich auch die Lebenshaltung steigern und damit die Einfuhr in Bezug auf Quantität und Geldwert zunehmen — ein Resultat, das im Interesse der neuen Eisenbahn wie des ausländischen Handels gleicherweise zu begrüessen ist. Endlich darf für das Unternehmen der Personenverkehr nicht unterschätzt werden. Viel leichter wird man sich künftig entschliessen, von Beirut nach Damaskus zu fahren oder umgekehrt. Der regere Handel mag dafür sorgen, dass recht viele in diesen Fall kommen.

Das Bestreben der Gesellschaft geht aber dahin, ein noch grösseres Gebiet in ihren Bereich zu ziehen. Als der Bau schon begonnen hatte, liess sie sich auch die Vollmacht zur Erstellung einer Linie erteilen,

die von Damaskus nach den Städten Hims und Hama am Orontes, dann nach Aleppo und zuletzt nach Biredschik am Euphrat führen soll, — eine Strecke von 560 km. Dadurch würden die grossen, angebauten oder doch des Anbaues fähigen Ebenen Nordsyriens in den Verkehr einbezogen. Die Gesellschaft fand es nachträglich vorteilhafter, die Linie von der Station Rejak an der Libanonbahn ausgehen zu lassen und über das berühmte Baalbek und Rible in der fruchtbaren Ebene zwischen den beiden Libanonketten Hims zu erreichen. Das rief freilich dem Protest der türkischen Behörden, die am ursprünglichen Plan festhielten. Aber auch wenn die Gesellschaft nachgeben muss, erwächst ihr kein Schaden, da die Gegend östlich vom Antilibanon ebenfalls reich genannt werden darf. Ein weiteres Projekt ist die Einrichtung eines Dampferbetriebs auf dem Euphrat, so dass Biredschik, der Endpunkt der Bahn, ein rechtes Verkehrszentrum abgäbe. Aus weitem Umkreis werden hier und in Aleppo die Produkte zusammenströmen, um auf dem bequemen Schienenweg nach Damaskus und an die Küste befördert zu werden. Wohl existiert zwischen Aleppo und dem Hafen Alexandria eine Strasse ungefähr von gleicher Länge wie die zwischen Beirut und Damaskus, aber sie ist ungeschickt angelegt und darum wenig benützt. Jedermann wird den etwas weitem, aber durch schnellere Beförderung doch wieder vorteilhafter Eisenbahnweg nach Beirut vorziehen.

Inzwischen dürfte die Linie durch Kleinasien nach Bagdad, die bekanntlich jetzt bis Angora fertiggestellt ist, weiterrücken, so dass die nordsyrischen Bahnen Anschluss an diesen länder- und völkerverbindenden Verkehrsweg erhielten.

Im Süden hofft man ebenfalls auf eine Erweiterung. Wenn sich der Stand des dortigen Unternehmens einmal abgeklärt hat, so will man durch eine Zweigbahn von Jerusalem nach Haifa die Verbindung mit den andern Linien herstellen. Ein weiterer Wunsch bezieht sich auf einen Schienenweg von Jafa südwärts nach dem bedeutenden Städtchen Gaza. Doch auch das erscheint weitsichtiger Eisenbahnpolitikern als Stückwerk. Schon macht ein reicher Aegypter für die Verbindung zwischen Syrien und dem Land der Pyramiden Propaganda. Die Bahn sollte nach seiner Meinung von Beirut der Küste entlang bis Port Said und Ismailia führen, wo sie in die Linie Ismailia-Kairo einmünden würde. Das Werk käme voraussichtlich teuer zu stehen, denn nicht bloss wären im Libanongebiet zwei felsige Vorgebirge zu durchbohren, sondern auf dem ganzen Weg unzählige Fluss- und Bachmündungen zu überbrücken.

Der Leser sieht, dass man auch im Orient mit weittragenden Plänen umgeht. Ob wir ihre volle Verwirklichung noch erleben, ist sehr die Frage. Aber es werden doch allen Ernstes Studien gemacht und Leute sind von der Bedeutung der Eisenbahnen überzeugt, die vor kurzem noch den Errungenschaften der Neuzeit fremd und verständnislos gegenüberzustehen schienen. Ein Anfang ist da. Man kann und wird dabei nicht stehen bleiben. Wenn das europäische Kapital, das unlängst auch in unseren Zeitungen zur Beteiligung aufgefordert wurde, nicht zurückhaltend ist, kann man in Bälde von neuen orientalischen Linien hören.

So schauen wir mit begründeten Hoffnungen der Erschliessung eines Landes entgegen, das zwar nicht zu den gesegnetsten gehört, dessen natürliche Hilfsquellen aber keineswegs zu unterschätzen sind, ja eben durch die modernen Verkehrsmittel erst recht aus dem latenten Zustande befreit und der Kultur nutzbar gemacht werden können. Möge die Zukunft ein Friedensband zwischen Orient und Occident schlingen und neben dem materiellen Gewinn auch einen geistigen Segen erblühen lassen!

---

## Land, Leute und Handel in Westafrika.

Vortrag in der Monatsversammlung der ostschweiz. geograph.-kommerz. Gesellschaft

am 11. Dezember 1894

gehalten von

J. Stadelmann, Kaufmann in St. Gallen.

---

Auf wiederholte Einladung hin erlaube ich mir, Ihnen von meinen Reiseeindrücken aus Westafrika, das ich Geschäfte halber in den Jahren 1890 und 1891 besuchte, ein getreues, kurzes Bild zu geben. Das Gebiet, von dem ich berichten werde, erstreckt sich vom Flusse Gambia bis zum Benin und wird im Handel und von den Eingebornen allgemein Westafrika genannt.

An einem kalten Februartage verliess ich die Heimat und reiste über Paris und London nach Liverpool, von wo jeden Samstag ein Dampfer dorthin abgeht. Der 15. war der Einschiffungstag. Vormittags fuhr ich mit meinem Gepäck zur Landing Stage, wo der Tender der Schiffscompagnie bereit lag, um die Post und acht Passagiere in ca. 1 Stunde Fahrzeit zum Dampfer „Lagos“ zu bringen. Aus einem Frachtschiff nahm derselbe noch einige 1000 Fässchen Pulver entgegen,