

Die Eisenbahn im Nahen Osten

von Wolfgang Hendlmeier

Einführung

In den heutigen Ländern Syrien, Jordanien, Libanon, Palästina und Israel, die bis in den 1. Weltkrieg hinein zum Osmanischen Reich gehörten, sowie auf der Sinai-Halbinsel entstand ab 1889 ein umfangreiches Eisenbahnnetz mit Strecken zunächst in den Spurweiten 1000, 1050 mm und in 1435 mm Normalspur. Es umfaßte mehrere tausend Kilometer Streckenlänge und war, bedingt durch den 1. und 2. Weltkrieg sowie durch Sabotageakte und Bürgerkriege, einem ständigem Wandel unterworfen: Strecken wurden stillgelegt, zerstört, umgespurt, unterbrochen oder verfielen nach der „vorübergehenden“ Stilllegung, andere entstanden neu.

Die Zerschlagung des Osmanischen Reiches nach dem 1. Weltkrieg zerriß das in osmanischer Zeit entstandene Eisenbahnnetz; denn die Grenzziehung nahm aus machtpolitischen Gründen keine Rücksicht auf die dort wohnenden Menschen und auf bestehende Eisenbahnstrecken, so daß in den Nachfolgestaaten und Mandatsgebieten verschiedene längere Abschnitte durchgehender Strecken durch fremde Staaten führten. Die willkürlichste Grenzziehung erfolgte 1923 im Bereich der Bagdadbahn auf über 350 km Länge zwischen Dscharablus und Nusaybin. Dort zog man die Grenze unmittelbar südlich der Strecke, so daß die dort gelegenen Bahnhofsgebäude unbenutzbar wurden und durch Neubauten auf der Nordseite ersetzt werden mußten. Da Aleppo nicht mehr in der Türkei lag, mußte die Türkei als Umgehungsstrecke die 313 km lange, erst 1960 vollendete türkische Bagdadbahn errichten. Nach dem 2. Weltkrieg wurde der nach dem 1. Weltkrieg festgelegte Grenzverlauf der selbständig gewordenen Staaten weitgehend bestätigt, d. h. er blieb willkürlich. Die Grenzen verlaufen teilweise über viele hundert Kilometer schnurgerade, und das nicht nur durch Wüstengebiete.

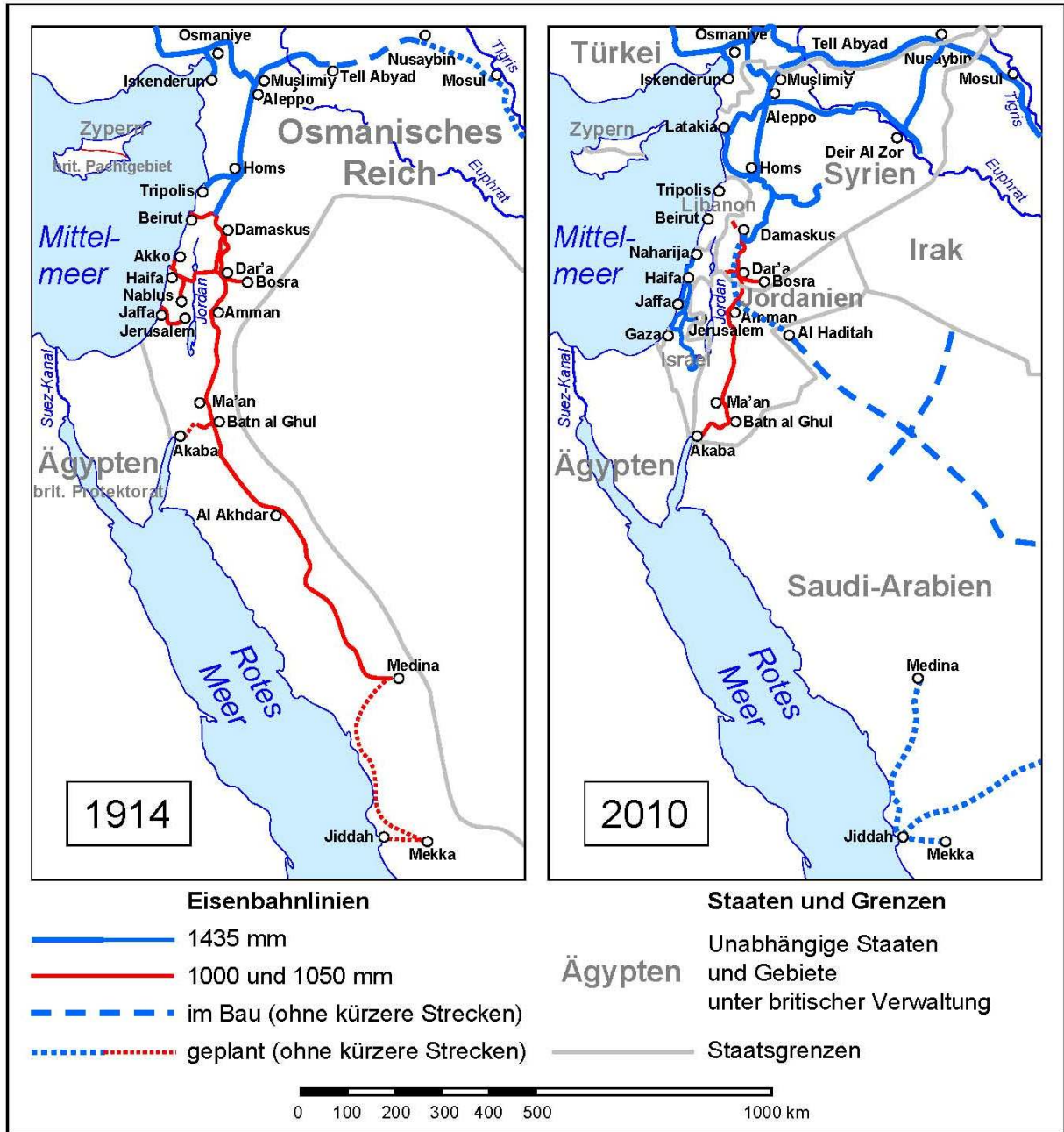
Syrien errichtete nach 1970 ein umfangreiches normalspuriges Streckennetz. Israel baut seit den neunziger Jahren sein jahrzehntelang vernachlässigtes Eisenbahnnetz aus, während die Eisenbahn im Libanon infolge des von 1975 bis 1990 dauernden Bürgerkrieges gänzlich verschwunden ist. Wiederaufbauplanungen sind nicht bekannt. Auch auf der Sinai-Halbinsel und im Gazastreifen ist die dortige normalspurige Eisenbahnstrecke nach 1978 aufgegeben worden. In Jordanien findet seit 2006 nur noch ein Museums- und Güterverkehr auf Teilstrecken der Hedschasbahn statt. Sie war zur Zeit ihrer größten Ausdehnung 1.328 km lang und führte von Damaskus nach Medina. Über diese Schmalspurbahn berichtet ein eigener Beitrag.

Palästina und Israel

Als erste Eisenbahnlinie in dem beschriebenen Gebiet wurde durch eine französische Gesellschaft von 1889 an die rund 68 km lange, zunächst meterspurige Strecke von Jaffa an der Mittelmeerküste nach Jerusalem erbaut, das 790 m über dem Mittelmeer liegt. Sie wurde 1892 eröffnet. Die durchschnittliche Steigung beträgt rund 10‰, die größte Steigung 26,8‰, der engste Radius nur 100 m. Trotzdem konnte diese Gebirgsbahn im 1. Weltkrieg durch die Briten auf Normalspur umgespurt werden, nachdem sie noch in osmanischer Zeit, ebenfalls während des 1. Weltkrieges, auf die Spurweite der Hedschasbahn von 1050 mm umgebaut worden war. Die älteste Eisenbahnstrecke des Nahen Ostens liegt also in Palästina, das am 15.05.1948 mit Gründung des Staates Israel in Israel und Rest-Palästina geteilt worden ist. Rest-Palästina ist das „Westjordanland“, inzwischen häufig als „Westbank“ bezeichnet. Das Westjordanland gehörte nach dem 1948/49 geführten israelisch-arabischen Krieg von 1950 bis zur israelischen Besetzung im Jahr 1967 zu Jordanien (früher: Transjordanien).

Im früheren Palästina wurden vor dem 1. Weltkrieg noch weitere Eisenbahnstrecken in Betrieb genommen, und zwar zwischen 1904 und 1914 die Zweigstrecken der Hedschasbahn, deren Stammstrecke von Damaskus nach Medina zwischen 1900 und 1910 errichtet worden ist. Die Hedschasbahn mit ihren Zweigstrecken besaß die gleiche Spurweite von 1050 mm wie die von französischen Gesellschaften errichteten Strecken Beirut – Damaskus (1895 eröffnet) und Damaskus – Muzeirib (1894 eröffnet). Die in Palästina gelegene Zweigstrecken der Hedschasbahn waren: Haifa – Jordanbrücke, 1904 eröffnet und 1906 bis zum Knotenpunktsbahnhof Dar'a

verlängert. Die Zweigstrecke Haifa – Akko ergänzte das Netz ab 1913, die Zweigstrecke Afula – Nablus ab 1914.



Das Eisenbahnnetz im Nahen Osten
bei Ausbruch des 1. Weltkrieges und heute
(Zeichnung: Wolfgang Hendlmeier)

Im 1. Weltkrieg erfolgte zunächst ein Ausbau des palästinensischen Eisenbahnnetzes für Kriegszwecke durch das Osmanische Reich. Strecken im Eigentum ausländischer Gesellschaften mit Sitz in Feindstaaten wurden beschlagnahmt. Das 1050-mm-Streckennetzes der Hedschasbahn wurde nach Süden über Beerseba bis nach El Quseme auf der Sinaihalbinsel erweitert und durch Feldbahnen ergänzt. Das Material für den Bahnbau beschaffte man u. a. durch den Abbau anderer Strecken und durch die Nutzung der für den Streckenbau zwischen Mekka und Medina angelegten Vorräte. Die längste zu Kriegsbeginn demontierte Strecke war die

1894 eröffnete 95 km lange Hauranbahn von Damaskus nach Muzeirib, die auch nach Eröffnung der Hedschasbahn im Jahr 1908 noch weiterbetrieben worden war. Beide Strecken wiesen einen Abstand von durchschnittlich nur 7 km auf und besaßen keine Gleisverbindung.

Sabotageakte jüdischer Terroristen und der israelisch-arabische Krieg beeinträchtigten seit 1936 immer wieder den Zugverkehr und machten im Lauf der Zeit einzelne Strecken für immer unbenutzbar, u. a. die Zweigstrecke der Hedschasbahn durch die westliche Yarmuk-Schlucht und die Zweigstrecke nach Nablus. Die letzten Schmalspurstrecken wurden 1954 eingestellt.



Zug auf der Strecke nach Jerusalem

Im heutigen Israel führte die Eisenbahn jahrzehntelang ein Schattendasein. Zwar wurden einige Ergänzungstrecken gebaut, als bedeutendste 1953/54 die 47 km lange küstennahe Strecke zwischen Tel Aviv und Haifa, parallel zur alten Strecke von Lod nach Haifa. Aber bis in die neunziger Jahre investierte der Staat überwiegend in den Straßenbau. Die Strecke nach Jerusalem war sogar von 1998 bis 2005 wegen schlechten Gleiszustandes ganz eingestellt. Erst Ende der neunziger Jahre stieg die Zahl der beförderten Personen stark an, weil man begann, das Eisenbahnnetz auszubauen und den Betrieb zu modernisieren. Eine neue Strecke zwischen Tel Aviv und Jerusalem ist im Bau. Weitere Strecken sind geplant, unter anderem zur Südspitze Israels nach Elat am Roten Meer (Golf von Akaba).

Der Gazastreifen wurde von 1948 bis 1967 durch Ägypten verwaltet. Die aus Ägypten kommende Strecke betrieben bis Gaza die Ägyptische Staatsbahn. Die Briten hatten diese Strecke 1948 an Ägypten übergeben. Der Abschnitt Gaza – Lod wurde abgebaut und nach 1967 durch Israel wieder aufgebaut. Seit 1972 verkehrten wieder Reisezüge zwischen Gaza und Haifa. Nach dem Israelisch-ägyptischen Friedensvertrag des Jahres 1978 wurde die Sinai-Halbinsel von Israel geräumt, der formal unter Selbstverwaltung stehende Gazastreifen erst 2005. Wann der Eisenbahnverkehr auf der Sinai-Halbinsel und im Gazastreifen eingestellt worden ist, geht aus der Literatur nicht hervor, vermutlich zwischen 1978 und 1980.

In den autonomen Palästinensergebieten gibt es zwar seit 1996 eine Eisenbahngesellschaft, jedoch keine betriebsfähigen Eisenbahnstrecken. Auch die rund 50 km lange Strecke im Gazastreifen ist seit Jahrzehnten nicht mehr in Betrieb.

Die normalspurige Strecke von Ägypten in den Libanon

Im Jahr 1916 begannen die Briten im Kampf gegen das Osmanische Reich mit dem Bau der Eisenbahnstrecke von El Kantara am Suezkanal nach Palästina. Im heutigen Ägypten wurde die Strecke sogar zweigleisig angelegt. Das zweite Gleis wurde 1923/24 wieder abgebaut. Allerdings waren auf der Sinaihalbinsel die Betriebsbedingungen wegen der Sandverwehungen und der ungenügenden Wasserversorgung sehr schwierig. Die Verbindung zum Ägyptischen Bahnnetz war von 1916 bis 1919 durch eine provisorische Drehbrücke über den Suezkanal gegeben, danach durch eine Fährverbindung. 1942 wurde bei El Ferdan wieder eine Drehbrücke über den Suezkanal errichtet. Sie soll bis 1967 bestanden haben. In Lod erreichte die Strecke das schon bestehende Streckennetz, das später zum Teil auf Normalspur umgespurt oder mit einer dritten Schiene (bis Akko) für den Normalspurbetrieb nachgerüstet wurde.



Grenztunnel der Strecke von Haifa nach Tripolis bei Rosch haNikra

Erst im 2. Weltkrieg schlossen die Briten mit US-amerikanischer Hilfe die Lücke des normalspurigen Eisenbahnnetzes im Nahen Osten durch die 1941/42 gebaute rund 205 km lange, normalspurige Militärbahn von Akko in Palästina über Beirut nach Tripolis im Libanon. Nach 1945 wurde die Neubaustrecke nur zwischen Haifa und Naharija für den Zivilverkehr freigegeben. Einen internationalen Reisezugverkehr zwischen der Türkei und Ägypten (Kairo) lehnten die Briten ab. 1948 übertrugen sie das Eigentum an dem in Ägypten gelegenen Streckenabschnitt an Ägypten. Die Länge der Gesamtstrecke von Ägypten bis Tripolis im Libanon betrug rund 700 km. Seit 1945 waren immer wieder Abschnitte der Strecke außer Betrieb oder abgebaut. 1967 wurde der in Ägypten liegende 150 km lange Abschnitt zwischen dem Suezkanal und El Arisch aufgegeben.

Großbritannien verkaufte 1946 den im Libanon gelegenen Teil der Strecke an den Libanon. Der Grenzübergang zum Libanon wurde geschlossen. Dort waren durch die weißen Kalkfelsen von Rosch haNikra mehrere Tunnels errichtet worden, als längster der 250 m lange Grenztunnel, 50 m davon im Libanon. 1948 sprengten jüdische Freischärler Brücken an der Grenze zum Libanon, damit über die Strecke nicht Züge aus dem Libanon nach Israel fahren konnten. Im Libanesischen Bürgerkrieg wurde nach 1976 der im Libanon gelegene Abschnitt

der Strecke zerstört und nicht mehr aufgebaut. In Israel ist die frühere Strecke vom Suezkanal nach Tripolis und weiter nach Homs in Syrien zwischen Askalon über Haifa nach Naharija noch in Betrieb. Das sind lediglich rund 170 km der früher rund 800 km langen normalspurigen Eisenbahnverbindung vom Suezkanal nach Homs.



Zug auf der Strecke Aleppo – Latakia der Syrischen Staatsbahn

Eisenbahnen im Libanon

Der Libanon besteht als selbständiger Staat erst seit dem 22.11.1943. Er ist ein kleines Land mit einer Fläche von nur von 10.452 km², also etwa so groß wie der bayerische Regierungsbezirk Schwaben. Die erste Eisenbahnstrecke mit der Spurweite von 1050 mm wurde von einer französischen Gesellschaft von Beirut nach Damaskus gebaut und am 03.08.1895 eröffnet. Diese Strecke besaß Spitzkehren und Zahnstangenabschnitte, war also in keiner Weise leistungsfähig. In Rayak schloß ab 1906 eine Normalspurstrecke über Homs nach Aleppo an der damals noch im Bau befindlichen Bagdadbahn, die Aleppo erst 1912 erreichte. Ab 1911 führte eine weitere normalspurige Strecke von Tripolis am Mittelmeer nach Homs.

Im 2. Weltkrieg errichteten die Briten die jüngste libanesische Eisenbahn, eine aus Palästina kommende und über Beirut nach Tripoli führende normalspurige Militär-Eisenbahnstrecke. Sie war 1942 fertiggestellt, ging 1946 an die Libanesische Eisenbahngesellschaft über und wurde zuletzt durch die Libanesische Staatsbahn betrieben. Nach 1976 wurde sie – wie das gesamte Libanesische Eisenbahnnetz – zerstört. Ein Wiederaufbau des einstmals etwa 380 km langen Eisenbahnnetzes des Libanon ist nicht geplant.

Eisenbahnen in Syrien

Die ersten Eisenbahnstrecken im heutigen Syrien wurden durch französische Gesellschaften errichtet. Es waren die Hauranbahn von Damaskus nach Muzeirib, 1894 eröffnet, sowie die Libanonbahn, 1895 eröffnet. Beide Strecken besaßen nur eine Spurweite von 1050 mm. Da die Hauranbahn parallel zur Hedschasbahn verlief, wurde sie schon 1914 abgebaut und das ausgebaute Material für den Weiterbau der palästinensischen Strecken zur Sinai-Halbinsel verwendet.

*Zug auf der
Bagdadbahn
nördlich von
Aleppo*



Vor dem 2. Weltkrieg gab es im damaligen französischen Mandatsgebiet Syrien, zu dem auch der heutige Staat Libanon gehörte, verhältnismäßig wenige Eisenbahnstrecken. Die erst 1940 vollendete Bagdadbahn berührte im Norden das Mandatsgebiet. Dort lag der Bahnknoten Aleppo. Zwischen Aleppo und der syrischen Hauptstadt Damaskus fehlte eine durchgehende Eisenbahnstrecke. Vielmehr mußte man von Norden kommend in Rayak von normalspurigen auf schmalspurige Züge wechseln. Nach 1945 wurde der Knotenpunkt Rayak dem Libanon zugeschlagen, so daß es naheliegend war, das unzulängliche syrische Eisenbahnnetz weitgehend neu zu bauen.

Seit dem Ende der sechziger Jahre errichtete Syrien sein Eisenbahnnetz fast vollständig neu, teilweise mit Hilfe der Sowjetunion. Es besteht aus eingleisigen, normalspurigen und nicht elektrifizierten Strecken. Die Bahnverbindung in den Irak ist seit 1976 über eine direkte Strecke möglich und nicht mehr über die Türkei auf der Trasse der Bagdadbahn. Die beiden Mittelmeerhäfen Latakia und Tartus erhielten 1974 bzw. 1981 Eisenbahnanschluß. Beide Häfen wurden 1992 durch eine Eisenbahnstrecke verbunden. Damaskus erhielt 1983

eine normalspurige Strecke nach Homs ohne den Umweg über den Libanon. Weitere Planungen kommen nur noch langsam voran. Geplant ist u. a. eine normalspurige Bahnlinie von Damaskus nach Amman, parallel zur Hedschasbahn, die seit 2006 nur noch dem Museumsbetrieb dient.

Eisenbahnen in Jordanien

Im heutigen Jordanien liegen nur Teilstrecken der Hedschasbahn, die für Museumsbetrieb und für die Abfuhr von Phosphat genutzt werden. Näheres siehe in einem eigenen Bericht. Eine normalspurige Neubaustrecke von Damaskus über Amman nach Damaskus ist bis jetzt nicht über das Planungsstadium hinausgekommen.

Eisenbahnen in Saudi-Arabien

Die erste Eisenbahnstrecke im heutigen Saudi-Arabien war die 1908 eröffnete Hedschasbahn nach Medina. Während des 1. Weltkrieges oder in den zwanziger Jahren soll auf ihr der Betrieb endgültig eingestellt worden sein. Zuverlässige Angaben lassen sich der Literatur nicht entnehmen. Näheres in einem eigenen Beitrag über die Hedschasbahn. Erst seit 1951 gibt es in Saudi-Arabien wieder Eisenbahnverkehr, zunächst auf einer kurzen eingleisigen normalspurigen Strecke für Zwecke der Erdölindustrie. 1968 wurden diese Strecke und die kurzen ergänzenden Strecken verstaatlicht, später bis Riad verlängert und durch eine zweite Strecke für den Personenverkehr ergänzt. Die längere Strecke über Harad dient dem Güterverkehr. Zur Zeit beträgt die Streckenlänge über 1.300 km.

Seit einiger Zeit ist eine umfangreiche Erweiterung des bisher eher bescheidenen Eisenbahnnetzes geplant. Es soll auf über 3.000 km erweitert werden. Im Bau ist eine für den Phosphatabbau genutzte Strecke zwischen Persischen Golf und Al Jalamid nahe der irakischen Grenze. Bahnlinie Nach Vollendung des Netzes wird es eine Eisenbahnverbindung zwischen Persischem Golf und Rotem Meer geben. Riad soll zum Bahnknoten des Landes ausgebaut werden. Von dort wird es eine rund 1.400 km lange Schienenverbindung nach Nordwesten bis zur jordanischen Hauptstadt Amman und eine weitere Strecke nach Westen zur Hafenstadt Dijdda am Roten Meer geben. Letzteres Vorhaben nennt sich „Saudi Landbridge“. Außerdem ist die „Westbahn“ zwischen Medina und Mekka über Dijdda geplant. Mit ihr wird die schon vor über 100 Jahren geplante Bahnstrecke zwischen beiden Städten endlich verwirklicht.

Wichtigste Literatur:

- [1] Brockhaus-Enzyklopädie, 17. Aufl. von 1969, Stichwort: Hedschasbahn;
- [2] <http://de.wikipedia.org/wiki/Hedschasbahn>;
- [3] <http://www.uqp.de/ime/fachartikel/ems-197.htm>;
- [4] <http://de.wikipedia.org/wiki/Bagdadbahn>;
- [5] http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Haifa-Dar'a;
- [6] http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Jaffa-Jerusalem;
- [7] http://de.wikipedia.org/wiki/Israel_Railways;
- [8] http://de.wikipedia.org/wiki/Osmanische_Militärbahn_in_Palästina;
- [9] http://de.wikipedia.org/wiki/Palästine_Railways;
- [10] http://de.wikipedia.org/wiki/Rosch_haNikra;
- [11] http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahn_in_Saudi-Arabien;
- [12] http://de.wikipedia.org/wiki/Schienenverkehr_im_Libanon;
- [13] <http://de.wikipedia.org/wiki/Sinai-Bahn>;
- [14] http://de.wikipedia.org/wiki/Schienenverkehr_in_Syrien#Normalspur;
- [15] Großer Illustrierter Atlas der Welt, Verlag Wolfgang Kunth GmbH & Co. KG, München 2008.