

Nacht des Weltkrieges in seinem gewaltigen Streben nach Osten einem neuen schaffensfreudigen Morgen entgegenging.

Quellen: Schneller, Bote aus Zion. Dr. Heinrich Pudor, Der Landweg nach Indien und die Bagdadbahn; Von Amsterdam nach Basra. Jäsch, Deutsche Orientbücherei; Deutschland im Orient nach dem Balkankrieg. Rohrbach, Um Bagdad und Babylon. Lamprecht, Zur jüngsten deutschen Vergangenheit, II. Band, 2. Hälfte. Ewald Banje, Auf den Spuren der Bagdadbahn. Reinhold Menz, Deutsche Arbeit in Kleinasien. Sammlung aus Grothe, Land und Leute aus der Türkei. Hennig, Deutsche Bahnbauten in der Türkei. Hauptmann, Nationale Erdkunde.

8. Einzelbilder einer Fahrt auf der anatolischen Eisenbahn.

1. Bild: Fahrt zur Gartenstadt Ismid.

Der verhältnismäßig kleine Flecken Haidar-Pascha mußte Kopfstation der Anatolischen Bahn werden, nicht das bevölkerte, der europäischen Zentrale gegenüberliegende Skutari. Nur durch kostspielige Tunnelbohrungen und durch Rampenbauten am jähen Absturz der Berge hätte die Bahn von dort in die kleinasiatische Landschaft hinausgeführt werden können.

Nähern wir uns dem Stationsbereich, so sehen wir auf den Molen lange Reihen von Güterwagen, von denen mittelst Rinnen das in loser Schüttung verladene Getreide in die Mahones, die flachen länglichen türkischen Boote, hineinfließt. Große Körbe von Zylinderform, gefüllt mit verschiedensten Gemüsearten, der Ernte der Gefilde des Golfes von Ismid und des Sabandjasees türmen sich in den Fahrzeugen. Mächtige Ahornkronen beschatten die Bahnhofsanlagen.

Der Wagen, den wir zu unserer Fahrt ins Innere besteigen, fällt uns durch seine Höhe sowie die leuchtende weiße Oberfläche in die Augen. Ein Doppeldach krönt ihn. Die zwischen dem oberen Eisendach und dem unteren Holzdach frei durchstreichende Luft, die Reflexionskraft, welche die weiße Fläche des Plattdaches gegenüber den Sonnenstrahlen besitzt, hat die wohlthuende Wirkung, daß wir unter der schon ansehnlichen Maihitze wenig zu leiden haben. Von der Hundstagschwüle, die im Innern unserer deutschen, von der Sonne durchglühten Waggons zur Sommerzeit erstickend waltet, ist auf der Anatolischen Bahn glücklicherweise nichts zu spüren. In dem geräumigen und bequemen Wagen fühlen wir uns bald heimisch. Die breiten Fenster und die angefügte Plattform versprechen uns freiesten Ausblick in die Landschaft.

Ein paar hohe türkische Würdenträger mit großem männlichen wie weiblichen Gefolge stellen sich als Passagiere ein. Wir werfen einen Blick in die Waggons erster Klasse, welche die Anatolische Bahn für ihr vornehmes mohammedanisches Publikum führt: buntgemusterte Tapeten an den Wänden, üppige Diwans an den Längsseiten, auf denen sich mit untergeschlagenen Beinen mit der rechten Muße sitzen läßt.

Den Sitten des Orients hat sich mit Recht die Anatolische Bahn in ihren Einrichtungen soweit als möglich angepaßt und durch diese Rücksichtnahme das Wohlwollen aller Mohammedaner — Grundbedingung für Gedeihen des Unternehmens — in kürzester Zeit erworben.

Ebenso ist einer anderen mohammedanischen Gepflogenheit im Betriebe der Anatolischen Bahn Rechnung getragen worden: der Geschlechtertrennung.