

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Sommer 1914. Bau, aber Jahre mußten noch vergehen, bis Bagdad und darüber hinaus Basra erreicht waren. Zwei schwierige Gebirgsschranken, der Taurus und Amanus, waren zu durchbrechen; einstweilen mußten hier alle Transporte zweimal aus- und eingeladen werden. Zwischen beiden Gebirgszügen führte die Bahn am Golf von Alexandrette nahe an das Meer heran; feindliche Landungen konnten sie gefährden. Südlich des Amanus, im nördlichen Syrien, gabelte sich die Bahn. Ein Strang sollte auf Mosul vorgetrieben werden, um dann dem Tigris bis Bagdad zu folgen. Ein anderer, gleichfalls Vollspur, schloß in Aleppo an das schon vorhandene syrische Bahnnetz an, das mit Spurwechsel in Rajak über Damaskus nach Haifa am Mittelländischen Meer führte. Eine Fortsetzung nach Süden durch Palästina auf die ägyptische Grenze zu gab es nicht. Der von Damaskus nach Medina führenden Hedschas-Bahn kam für Unternehmungen gegen Ägypten, das selbst über gute Bahn- und Schiffsverbindungen verfügte, kaum Bedeutung zu. Wegen dieser schlechten Verkehrsverhältnisse konnten alle in Konstantinopel eingeladenen und für die südlichen Operationsgebiete bestimmten Transporte erst nach Wochen im nördlichen Syrien eintreffen. Weitere Wochen mußten vergehen, ehe in anstrengenden Fußmärschen und Bahnfahrten, nach dem Irak außerdem noch in schwierigen Floßfahrten den Euphrat abwärts, die Aufmarschziele an der ägyptischen Grenze oder im Küstengebiet des Persischen Golfes erreicht wurden.

Die Grenzgebiete in Asien waren dünn besiedelt und wirtschaftlich wenig oder gar nicht erschlossen. Es fehlte an allem, worauf die Kriegführung in Mitteleuropa zu rechnen gewohnt war, an Straßen, Unterkunft und Wasser. Der Bodenertrag reichte kaum für die Bevölkerung aus; von weither mußte der Heeresbedarf herangezogen werden. Die mesopotamische Ebene und das südliche Palästina glichen während der trockenen und heißen Sommermonate Wüsten, das russisch-türkische Grenzgebiet hingegen war Hochgebirge mit Erhebungen bis über 5000 Meter. Hier stellte eisige Kälte, dort glühende Hitze härteste Anforderungen an die Truppe. Dazu kam im Osten eine Bevölkerung, die, größtenteils armenisch und christlich, den Türken versteckte, zuweilen auch offene Feindseligkeit bezeugte. Die südlichen Reichsteile waren von mohammedanischen Arabern bewohnt; aber auch zwischen ihnen und den Türken klappten trotz des gemeinsamen Glaubens starke Gegensätze.

Der europäische Kriegsschauplatz, Thrazien und die Meerengen, bot geringere Schwierigkeiten. Die Entfernungen zur Operationsbasis Konstantinopel waren kurz, Thrazien wurde von der Orientbahn durchzogen, der Bosporus lag in unmittelbarer Reichweite der