

manischen Ländern der Welt flossen die Spenden reichlich zusammen, und Hamid duldete bei seinen Günstlingen auch nicht die geringste Unterschlagung in dieser Angelegenheit. Er selbst spendete Millionen. Izzet-Pascha, der große Dieb, ward plötzlich ehrlich und sogar aufopfernd, und alle anderen hochstapelnden Thronesstützen mußten ihn wohl oder übel nachahmen. Die Verwaltung des Bahnbaus, die fast rein türkisch blieb, war meisterhaft, und die technische Ausführung unter der Oberleitung eines Deutschen und eines Franzosen in jeder Hinsicht der viel gerühmten, der sibirischen Bahn, zehnmal überlegen. Kurz, die Anlage der Hedschasbahn bietet das richtige Bild davon, wessen die türkische Verwaltung überall fähig gewesen wäre, wenn Hamid nicht seine ganze innere Politik auf das Spitzelwesen beschränkt hätte. Und der Beweis ward hier geliefert, daß es ausgezeichnete türkische Organisatoren, Ingenieure und Offiziere gibt.

Die in England und Indien Herrschenden wagten kaum ihren Augen und Ohren zu trauen. Denn hier wurde die „Straße nach Indien“ fast noch schlimmer gefährdet, als durch die Bagdadbahn am persischen Golf. Die Linie führte ja von Damaskus östlich vom Jordan nach Süden, um sich bei Maan dem Golfe von Akaba, dem „rechten Ohre des Roten Meeres“, auf eine ganz geringe Entfernung zu nähern, während das nördliche Ende sofort mit der von Deutschland gebauten Bagdadbahn in Verbindung gebracht werden sollte. Von Maan ging die Bahn nach Südosten, der medinischen Karawanenstraße entlang, zunächst nach der Grabes-