

Deutsche Arbeit

in

Kleinasien.

Reise-skizze und Wirtschaftsstudie

von

Reinhold Menz,

Regierungsrath.



Springer Verlag Berlin Heidelberg GmbH

1893.

Deutsche Arbeit

in

Kleinasien.

Reise-skizze und Wirtschaftsstudie

von

Reinhold Menz,
Regierungsrath.



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH
1893.

ISBN 978-3-662-32491-2 ISBN 978-3-662-33318-1 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-662-33318-1
Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1893

Nach fünftägiger Fahrt von Alessandria über Athen stoppte am 13. April 1892 bei Sonnenaufgang die Schraube des „Cesarewitsch“, und das Rasseln der Ankerkette erweckte die seegewohnten Reisenden in den Kabinen. Schnell angekleidet eilte man auf Deck.

Da lagen links das alte Stambul, rechts die Christenstädte Galata und Pera und drüben in Asien Scutari, im Glanze der Morgensonne in blendender landschaftlicher Schönheit.

„Ja,“ sagte Herr Generaldirektor von Kühnmann, der seit Jahrzehnten in Konstantinopel lebt, als wir einige Tage später zusammen den blauen Bosporus durchfurchten und ich die Schönheit der Scenerie pries, „es ist wahrhaftig paradiesisch!“ So großartig, so berauschend ist dieser Anblick, daß selbst diejenigen, die ihn täglich genießen, die Empfindung davon nicht verlieren. Ich weiß nicht, was es dahinten in Asien und Amerika noch geben mag, aber im Dunstkreise von Europa, vom Nordcap bis zur rothen See, giebt es drei Punkte vor allen anderen, die den Menschen erheben und berücken: das ist St. Elmo bei Neapel, das ist die Citadelle in Cairo, das ist der Dschamilikaberg bei Konstantinopel.

Ankunft und Abreise in Konstantinopel haben für

die Fremden ihre Schwierigkeiten; die Meisten liefern sich wegen der vielfach ungenauen Angaben der Fremdenbücher den Hotelkommissionären aus; die Preise der Expedition durch diese Dragomane sind übertrieben, doch scheinen die Gasthöfe diese Gewohnheiten und Preise sorgfältig zu erhalten, da der Tourist in der Regel doch nur ein Mal nach Stambul kommt. Unbekümmert um all' das Volk, welches an Bord steigt und die Reisenden bestürmt, winkte ich auf Grund älterer Praxis und einiger allerdings denkbar bescheidenster Sprachkenntniß einem türkischen Kaikdshi oder Bootführer, überstand mit Hülfe eines kleinen Bakschisch die Dogana ohne Weiterungen, nahm einen Hamâl oder Lastträger für meine zwei Koffer und war in 20 Minuten um billiges Geld im Gasthause zu Péra in der grande rue de Péra. Die hohen Taxen, welchen die Fremden in Konstantinopel vornehmlich mit Hülfe der Herren Dragomane unterworfen zu werden pflegen, sind nach Allem, was ich gesehen und gehört habe, durchaus ungerechtfertigt, da in Konstantinopel die Lebenshaltung mit Ausnahme guter herrschaftlicher Wohnungen billig ist. Lebensmittel, wie Fleisch, Gemüse, Obst, sind in reichlicher Fülle und vorzüglicher Qualität erhältlich. Große Zufuhren liefert insbesondere Kleinasien durch die anatolische Eisenbahn, mit der Entwicklung der Bahn und ihres Gebietes und bei der Produktionsfähigkeit des Bodens, der vielfach noch brach liegt, werden sie unzweifelhaft noch erheblich zunehmen und die Preise noch mindern.

Diese Eisenbahn kennen zu lernen, war der Hauptzweck meines Besuches von Konstantinopel. Au den

Weiter des Betriebes, Herrn v. Kühlmann, und den Leiter des Baues, Herrn Kapp, hatte ich gute Empfehlungen, und beide nahmen mich ausgezeichnet liebenswürdig auf und erleichterten in jeder Weise mein Vorhaben.

Der Plan, eine Eisenbahn von Haidar-Pascha, einem Vororte von Skutari, in das Innere Kleinasiens zu führen, ist gelegentlich anderer Verhandlungen mit der Türkischen Regierung von der Deutschen Bank in Berlin gefaßt. Von Haidar-Pascha nach Ismid — auf eine Länge von 90 km — bestand schon eine schlecht gebaute und nachlässig betriebene Bahn. Sie wurde mit der Concession zur Weiterführung bis Angora und einem Vorzugsrechte für den Weiterbau über diesen Ort hinaus erworben und eine Gesellschaft gegründet, welche die Concession übernahm und den Bau gegen eine feste Summe per Kilometer an eine in Frankfurt a. M. domicilirte Baugesellschaft vergab. Als Generaldirektor der ersteren Gesellschaft wurde Herr v. Kühlmann, der zuvor Repräsentant der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen in Konstantinopel gewesen war, gewonnen; die Bauleitung übernahm für die Baugesellschaft Herr Kapp, der durch frühere Betheiligung bei dem Bau der Serbischen Bahnen ebenfalls schon Erfahrungen im Orientalischen Eisenbahnwesen gemacht hatte.

Das Unternehmen war keineswegs leicht. Ein großer Theil des von der Bahn zu durchschneidenden Gebietes ist sehr gebirgig, und 600 km weit in das Innere eines Landes hinein, welches selbst fast gar keine Hülfsmittel für den Bau bot, eine Linie zu führen, bot große Schwierigkeiten.

Aber das Werk ist mit großer Energie und Schnelligkeit durchgeführt. Begonnen ist der Bau im Winter 1889—1890, und wenn diese kleine Schrift das Licht der Welt erblickt, ist der Endpunkt Angora schon erreicht, die Bahn vollendet. Bis auf eine Verzögerung von wenigen Wochen ist die concessionsmäßige Frist inne gehalten. Dabei ist die Bahn nicht allein den von der Regierung festgestellten Plänen entsprechend, sondern sogar noch solider ausgeführt, und mehr als ein deutscher Techniker, der sie genau untersucht hat, hat ihren vorzüglichen Zustand anerkannt.

Die oberste Leitung der Bahngesellschaft ist in deutschen Händen und in Deutschland. Die Gesellschaft der anatolischen Bahnen ist allerdings eine Aktien-Gesellschaft nach türkischem Rechte, sie wird durch den Verwaltungsrath geleitet, welcher die volle Verantwortung für die ganze Verwaltung der Gesellschaft und ihrer Unternehmungen hat. Den Vorsitz im Verwaltungsrathe hat Herr Dr. G. Siemens, Direktor der Deutschen Bank in Berlin. Die lokale Verwaltung hat sehr weit gehende Befugnisse. Der Verwaltungsrath hat, ohne sich seiner Rechte zu begeben, dem Herrn von Kühlmann, welcher zugleich Mitglied des Verwaltungsrathes und Generaldirektor ist, als seinem besonderen Vertrauensmann die Leitung des Betriebes fast selbständig überlassen. Der Verwaltungsrath besteht übrigens zum großen Theil aus Deutschen, welche theils in Deutschland, theils in Konstantinopel ansässig sind.

Die in dieser Gestaltung der Verwaltung liegende Garantie ist um so wichtiger, als eine weitere Fortsetzung der Bahn in Aussicht steht.

Nach einigen Tagen guter Pflege im Club de Constantinople, in welchen Herr von Kühlmann mich freundlichst einführte, trug uns einer der uralten Rasten von Dampfschiffen, wie man sie nur noch im Konstantinopolitaner Lokalverkehr auf dieser Erde sehen kann und die eigentlich schon museumsreif sind, hinüber nach Haidar-Pascha, dem Anfangspunkt der anatolischen Bahn. Gerade gegenüber Konstantinopel liegt Scutari. Dieser Ort wäre der gewiesene Anfangspunkt für eine Bahn nach Kleinasien hinein. Haidar-Pascha liegt etwa $4\frac{1}{2}$ km weiter südlich oder rechts, wenn man nach Asien hinüber sieht, und dieser Punkt ist bei Erbauung der ersten Strecke der kleinasiatischen Bahn bis Isniid wohl der Kostenersparniß halber als Anfangspunkt gewählt worden. Hinter Scutari, das amphitheatralisch aufsteigt, steigen erhebliche Höhen auf, so daß dort eine Bahn nur unmittelbar längs des Meeres an den steilen Abstürzen der Küste entlang geführt werden kann.

„Wir wollen jetzt nach Scutari gehen“, sagte Herr von Kühlmann, „es ist beschlossene Sache, allein es wird nicht billig werden. Die Entfernung ist freilich nur $4\frac{1}{2}$ km. Die Grundeinlösung ist aber theuer, und wir müssen über 2 Dampfschiffsanlegebrücken (échelles) die Bahn überführen, auch einige Tunnels bohren; auf $4\frac{1}{2}$ Million Franken veranschlagen wir doch die Kosten.“ Dieses Kapital ist aber gewiß wohl angelegtes Geld, denn die Bahn rückt damit der großen Hauptstadt mit ihren Volksmassen näher und befindet sich außerdem im Herzen von Scutari, das doch auch seine 20—30 000 Einwohner hat. Es fahren zwar jetzt zu allen Zügen

von der neuen Brücke zwischen Galata und Stambul direkte Schiffe nach Haidar=Pascha, allein die Fahrzeit derselben beträgt etwa 40 Minuten; durch die Verlegung der Personenstation nach Scutari wird die Ueberfahrt auf höchstens 10 Minuten abgekürzt. Auch hindern Südwinde häufig die Landung der Dampfschiffe in Haidar=Pascha, so daß der Verkehr zeitweise völlig lahmgelegt wird. Haidar=Pascha soll dann später als Güterstation beibehalten, ausgebaut und mit Lagerhäusern ausgestattet werden.

Ich fragte nach dem Projekt einer Ueberbrückung des Bosphorus. „Kein Gedanke!“ jagte Herr von Kühlmann. Die anatolische Bahn sei vorwiegend Exportbahn für Bodenerzeugnisse, der Import sei geringer. Die angebrachten Güter Kleinasiens verblieben aber zum größten Theil in Konstantinopel, sodaß von Verkehrsmengen, die von der anatolischen auf die orientalische Bahn und umgekehrt übergingen und den Bau einer theuren Brücke rechtfertigen würden, auch nicht entfernt die Rede sein könne. Allenfalls sei später an ein Dampftrajekt zu denken. Das Getreide insbesondere würde in Konstantinopel verzehrt oder mindestens vermahlen.

Es kann nun nicht meine Aufgabe sein, eine erschöpfende technische Beschreibung und eine vollständige Darstellung der wirthschaftlichen und administrativen Verhältnisse dieser Bahn zu geben, ich muß bei der Kürze meines Aufenthalts mich darauf beschränken, meine beobachteten Beobachtungen und das, was mir in glaubwürdigster Weise von unterrichteter Seite mitgetheilt wurde, wiederzugeben.

Von Haïdar-Pascha werden die für Konstantinopel und weiter bestimmten Güter in einer Art großer Boote (mahone) über den schmalen Arm des Marmarameeres resp. den Bosphorus befördert. Eigenthümlich ist die Art, wie die mahone gerudert werden. Wenn die Ruder ins Wasser tauchen und Wasser fassen, stehen die wie gewöhnlich mit dem Gesicht nach rückwärts arbeitenden Ruderer aufrecht und werfen sich dann, die Ruder anziehend, rückwärts auf den Sitz, so daß die Schwerkraft des Körpers mitarbeitet; recht rationell, denn der Körper wird durch die Beinmuskeln wieder gehoben, und so wird nicht nur die Kraft der Arme, sondern auch die der Beine verwerthet. Es ist ein Molo ins flache Meer gebaut, auf welchem zur Zeit 47 Wagen täglich entladen werden können, und dessen Verlängerung in Eisen in Aussicht genommen ist. Das Getreide wird in loser Schüttung (en wrack) befördert; die Wagen sind mit Vorfabrettern gedichtet, Verluste sollen nicht vorkommen. Aus den Wagen läßt man das Getreide mittelst Rinnen in die mahone laufen. Das anatolische Getreide, dessen Entladung ich beobachtete, war außerordentlich schlecht gereinigt. Die Eisenbahn hat selbstverständlich gegen diese Vermehrung der Fracht nichts einzuwenden. Der Erdrißch erfolgt in Anatolien durchweg noch ohne Maschinen mittelst Steinschlitten, die unten mit Feuersteinen besetzt sind und durch Ochsen oder Büffel geschleift werden; gute Aussichten für deutsche Fabrikanten, die sich allerdings der Mühe unterziehen müßten, zunächst irgendwo gegen geringes Entgelt Maschinen selbst betreiben zu lassen, um die Bevölkerung die Vortheile dieses Betriebes

zu zeigen. Die mahone fassen nur einige Tonnen und das Meer bei Haidar-Pascha ist viel zu flach, um Seeschiffen die Annäherung an die Küste zu gestatten. Als es sich nun darum handelte, die Massengüter für den Bahnbau zu löschen, machte Herr Baudirektor Kapp einige Kilometer von Ismid bei Derindje, ganz nahe an der Linie, eine Stelle im Golf von Ismid ausfindig, die hinreichende Tiefe unmittelbar an der Küste bot, um Seeschiffe bis dicht an das Land heranführen zu können. Ein der Küste paralleler, nur 16 m vom Ufer entfernter Molo zum Anlegen war für 25 000 Franken schnell gebaut und mit dem Lande und der Bahn durch einen Anschluß verbunden. Bei 8½ m Wassertiefe können 2 Dampfer gleichzeitig löschen. Gegen die Entladung der Schienen, Hölzer, Brückentheile u. s. w. mittelst der mahone oder Krähne ergab sich durch diesen Kapitalsaufwand eine Ersparniß von 2 Franken 50 Cts. pro Tonne, und überdies besitzt die Gesellschaft diese Hafenanlage, die für alle Zukunft dient. Neunzigtausend Tonnen Baumaterial sind bis jetzt hier ausgeladen.

Außer dem Getreide sah ich in Haidar-Pascha in erster Reihe gerade mächtige cylindrische Körbe (Koufs) mit Gemüse entladen, welche vornehmlich die Strecke bis Ismid liefert. Das Hervorbringen dieser Gegend ist so groß, daß die Verwaltung im Sommer Nachts besondere Gemüse- und Obstzüge fahren läßt, die die Güter sammeln und Morgens früh nach Haidar-Pascha für den Markt in Konstantinopel bringen. Diese Züge halten vielfach an bestimmten Punkten der freien Strecke, wo die Gärtner ihre Früchte direkt in den Zug laden dürfen, eine Ein-

richtung, die gewiß für landwirthschaftliche und forstwirthschaftliche, sowie manche gewerbliche Betriebe auch bei uns nicht unerwünscht wäre. Da giebt es eine Saison der Artischocken, der Kirichen, der Melonen, Gurken, Tomaten, Fijolen, Mohrrüben und Trauben.

In Haïdar-Pascha standen viele neue Güterwagen, welche die Verwaltung ange schafft hat; Alles, soweit ich es zu beurtheilen vermag, vortreffliches Material und Alles aus Deutschland. Bei einer Länge der Linie bis Angora von rund 577 km — einer Strecke, wie die Entfernung zwischen Berlin und Köln —, von denen heute nahezu zwei Drittel im Betriebe sind, und welche voraussichtlich bis Ende 1892 in voller Länge im Betriebe sein werden, hat die Gesellschaft bisher zur Vervollständigung des von der türkischen Verwaltung mit den 91 km bis Ismidt übernommenen Fahrmaterials (13 Maschinen, 68 Personenvagen und 80 Güterwagen) folgendes Material beschafft. 14 Lokomotiven aus Esslingen, 60 offene Wagen ebendaher, 80 Viehwagen aus Nürnberg, 260 gedeckte Viehwagen aus Düsseldorf-Oberbilk, 25 Hochbordwagen ebendaher, 6 Langholzwagen aus Köln-Deutz, 12 Gepäckwagen aus München; ferner an Personenvagen 6 Wagen I. Klasse, 12 Wagen II. Klasse, 14 Wagen I. und II. Klasse, 53 Wagen III. Klasse aus Görlitz, Esslingen, München und Köln-Deutz. Da auch die Schienen und Schwellen von deutschen Werken stammen, so ersieht man, welches Interesse das Deutsche Reich an solchen Unternehmungen zu nehmen hat. Die anatolische Bahn ist wirthschaftlich eine deutsche Kolonie! Wer vermag zu sagen, ob nicht dieser Weg und Beginn deutscher

Kolonisation ungeahnte politische Früchte hervorbringen wird.

Die beschafften Maschinen sind sämtlich von gleichem Typus, für gemischte Züge bestimmt, doch vermögen sie bis zu 50 km die Stunde zu leisten. Eine eigenartige Wagenart hat die Verwaltung bei Cramer-Klett in Nürnberg bauen lassen. Diese Wagen sind bedeckte Stagenwagen für Schaftransporte mit durchbrochenen Wänden; der obere Stageboden ist zum Einziehen eingerichtet und kann herausgenommen werden; dann wird der Wagen zum bedeckten Güterwagen. Besonders sinnreich ist die Thürkonstruktion: die Stagen haben Schiebethüren, und die zweite Stage eine Laufschiene für ihre Thür zum Aufklappen, so daß man nach Entfernung des Bodens durch Aufklappen auch der Laufschiene die volle Thüröffnung herstellen kann. Eine dritte Verwendung findet der Wagen nach Abnahme des Daches als Behälter für das sperrige Gemüse, das in den Koufs hoch geladen wird.

So dienen diese Wagen in verschiedenen Perioden des Jahres mit zweckmäßiger Einrichtung verschiedenen Zwecken; die Ersparniß an Kapital und Wagenarten ist klar.

Die Personenwagen haben doppelte Dächer; das obere, ca. 10 cm über dem unteren, besteht aus Holz und ist weiß gestrichen, die Luft zirkulirt frei zwischen den beiden Dächern. Bei den einfachen Dächern unserer Personenwagen, die noch dazu schwarz sind und die denkbar größte Menge des Lichts der Sonnenstrahlen in Wärme umsetzen, erhöht sich das Dach auf 40—50 Grad Réaumur

und wirkt nun als Ofen nach Innen. Ist das untere Dach dagegen durch ein zweites Dach beschattet und der Wirkung des Luftzuges ausgesetzt, so erhält es nur die Temperatur der durchstreichenden Luft, also im Sommer an warmen Tagen etwa die Hälfte des angegebenen Wärmegrades. Der Aufenthalt in unseren durchglühenden Wagen ist im Sommer an heißen Tagen qualvoll, da die Seitenfenster nicht zu öffnen sind, meines Erachtens hauptsächlich wegen der einfachen Dächer, und da die Wagen vor der Reise mit geschlossenen Fenstern stehen und der Innenraum und sämtliche Theile und Polster dann die Temperatur des Daches annehmen müssen. Das angeordnete, aber wohl sehr selten ausgeführte und kostspielige Begießen mit Wasser vor der Reise vermag nur ganz unwesentlich zu helfen, aber das doppelte Dach hilft und kostet nicht viel. Es war mir eine Freude, diesen von mir schon häufig ausgesprochenen Wunsch ausgeführt zu sehen.

Die Gepäckwagen tragen die Geschwindigkeitsmesser, nicht die Maschinen; so fallen die Rangirfahrten auf den Stationen bei der Aufzeichnung aus und zeigt der Streifen zugleich die Zeit des Haltens und die Ankunft und Abfahrt zur Kontrolle des Fahrberichts.

Die Maschinen sind mit Ruffängern versehen, da eine Einfriedigung der Bahn nur ganz ausnahmsweise vorkommt, während dieselbe z. B. in dem holz- und viehreichen Norwegen die Regel ist. Von Bahnbewachung ist nicht viel die Rede. Nur an einzelnen, ganz besonderen Punkten sind Wärter stationirt, z. B. an den großen Viadukten. Im Uebrigen erfolgen Bahnbewachung und

Bahnunterhaltung durch einen Oberingenieur und sechs Ingenieure, denen etwa je 100 km unterstellt sind. Diesen sind Bahnmeister mit einem Bezirk von je etwa 20 km nachgeordnet. Alle 12 km sitzt eine Kotte von circa 9 Mann unter einem Tschauich (Vorarbeiter); soweit eiserne Schwellen liegen, ist die Zahl noch geringer. Die Strecke wird täglich ein Mal begangen.

In Haïdar-Pascha stand eine Draifine für einen Mann aus der Maschinensabrik Derlikon in der Schweiz, die höchst gefällig aussah und außerordentlich empfohlen wurde. Dagegen wollte man von den Eisenbahnvelocipeden nichts wissen und bezeichnete sie als Instrumente, um Arme und Beine zu brechen.

Zweirädrige Schienenbeförderer von Zapp in Düsseldorf zeigte man 1,20 m lang, die beim Verlegen und Erneuern der Schienen sehr gute Dienste leisten sollen. Mittelfst derselben befördern zwei Mann 6 Schienen, und 1 Mann 2 Schienen sehr rasch auf große Entfernungen.

Auf dem Bahnhofe lagerten eine Menge Marzeiller Ziegel, ein großer Importartikel für die Ufer des Mittelmeers; aus der massenhaften Verwendung dieser Ziegel, die einen Transport von über 2000 km erfahren haben, sieht man, daß schließlich bei entsprechenden Frachttären jeder Artikel transportfähig wird, auch wenn die Reise lange dauert. Bei den Eisenbahnen, möchte ich hier bemerken, dürfte es vielleicht nicht unnützlich sein, zu erwägen, ob denn die Lieferfrist nothwendig immer dieselbe sein muß, und ob nicht einer freiwilligen erklecklichen Ausdehnung der Lieferfrist gewisse Zugeständnisse in Bezug auf den Preis des Trans-

ports gemacht werden könnten. Bei wie unendlich vielen Zügen wird in manchen Perioden des Jahres die Lokomotivkraft völlig ungenügend ausgenutzt, wie gut könnten mit solchen Zügen geringwerthige Stapelartikel wie Kohlen, Ziegelsteine, mineralische und andere Düngemittel, Wegebbaumaterialien, zu halben Preisen befördert werden. Eine Privatverwaltung könnte sogar billiges Material am dritten Orte auf eigene Rechnung hinlegen und verkaufen. Vielleicht ist der Gedanke billiger, nach Zeit und Gelegenheit zu befördernder Transporte einmal in die öffentliche Erörterung zu bringen. Alle diese Artikel liegen massenhaft, am Orte des Vorkommens oft nahezu werthlos da, bringt man sie auf die Beine, so werden sie, oft nach Durchmessung einer geringen Zahl von Kilometern, Werthe von volkswirthschaftlicher Bedeutung. Von billigen Tarifen ist allerdings die anatolische Bahn noch weit entfernt. Bisher war das Bestreben der alten Verwaltung darauf gerichtet gewesen, sich von der enormen Differenz des Preises am Produktions- und Auslieferungsorte gegen den Preis in Konstantinopel den Löwenantheil zu sichern, wobei natürlich übersehen war, daß der Verkehr nur dann sich heben konnte, wenn in dem Gewinn, welcher dem Erzeuger zufließt, ein mächtiger Anreiz zu vermehrter Leistung und Produktion lag. Die neue Verwaltung wird andere Wege gehen, wie es mir schien, und die Hebung der Produktion in mehrfacher Weise, vor allem Andern auch durch tarifarische Maßregeln aufstreben.

Die concessionsmäßigen, etwas erschreckenden Taxen sind folgende:

Personen:	I. Klasse	12,5	Pfennige	für	das	km
	II. "	9,2	"	"	"	"
	III. "	6,0	"	"	"	"

Eine vierte Klasse besteht nicht, und vielleicht mit Recht. Einen vierfachen Unterschied im Comfort bei der Beförderung zu machen, ist eine deutsche Eigenthümlichkeit, deren Einführung um so schwieriger zu erfassen ist, als das Betriebsinteresse gerade auf eine geringe Zahl der Klassen und die Minderung der todtten Last hinweist, zumal die Letztere so unverhältnißmäßig groß ist im Verhältniß zum beförderten Gewicht der Zussassen der Wagen. Auch socialpolitisch ist die Einführung der IV. Wagenklasse nicht ohne Bedenken. Ursprünglich wurde sie eingeführt für den Markt- und Vorortverkehr, und widerstandslos hat die Eisenbahnverwaltung sie sich ausdehnen lassen oder selbst ausgedehnt auf den Fernverkehr, und direkte Wagen IV. Klasse laufen wenigstens durch ganz Norddeutschland. Nur durch die IV. Klasse ist die Beweglichkeit der Handarbeiterbevölkerung in so hohem Maße gestiegen, daß es den Industrievieren möglich war, in den Zeiten übertriebener Unternehmungen dem Lande und der landwirthschaftlichen Erzeugung die Arbeitskräfte in Masse im Interesse einer billigen Produktion im Großen zu entziehen, die vielfach nur dem Auslande und den Unternehmern selbst zu Gute kam. Soweit ich mir ein Urtheil erlauben darf, und ich bin mit Interessenten aller Kreise im Osten wie im Westen vielfach in Berührung gekommen, ist unsere Industrie durch die Ueberschätzung vorübergehender günstiger Geschäftslagen Seitens der Unternehmer allzu ausgedehnt auf Kosten der landwirth-

schäftlichen Betriebe. Eine lebhaftere Arbeiterbevölkerung, die nicht bald hierhin, bald dorthin eilt, zu schaffen, dürfte das Ziel einer gesunden Socialpolitik sein, und im Interesse des Glücks und der Zufriedenheit der Handarbeiter selbst liegen. Das Heimathsbewußtsein geht ihnen heut verloren, und die moderne Jagd nach dem Glück hat auch diese Kreise erfaßt. Die Eisenbahnpolitik hat bei Schaffung der IV. Wagenklasse im entgegengesetzten Sinne gewirkt. Für den Verdienst zweier Tage fährt heute der besser bezahlte Handarbeiter von der Spree nach dem Rhein oder an die russische Grenze. Er hat einen verhältnißmäßig geringeren Aufwand zu machen für eine Reise, als der Mittelstand.

Die Tonne Massengut zahlt auf der anatolischen Bahn:

I. Klasse pro Kilometer	16,2	Pfennige;
II. " " " "	12,5	"
III. " " " "	10,2	"

für Getreide indessen werden in Mengen von mehr als 5000 kg nur 5,1 Pfg. für das Tonnenkilometer erhoben.

Auf der Strecke Haidar-Pascha-Ismid hat indessen der Wettbewerb des Seeweges schon die frühere Verwaltung gezwungen, die Sätze um 50% zu ermäßigen: so zahlt der Reisende III. Klasse beispielsweise nur 2,92 Pfg. pro Kilometer. Jenzeit Ismid indessen kamen zur Zeit meiner Anwesenheit noch die vollen Taxen zur Erhebung, doch scheint es in der Absicht der Verwaltung zu liegen, auch hier bald mit erheblichen Ermäßigungen vorzugehen; solange eine Reise zu Esel, Kameel oder Wagen nur um Weniges billiger ist als die Eisenbahn,

wählt der Orientale die letztere nicht, denn die Zeit spielt bei ihm keine Rolle.

Auf der Strecke bis Ismidt sah ich die Züge dicht und überraschend besetzt, und auf der Strecke bis Bendik, der sogenannten Lokaltrecke, laufen täglich 6 Züge in jeder Richtung. Der Charakter der Türken und der Anatolier ist durchaus dem Reisen zugeneigt, der Orientale liebt das Umherziehen, wie schon die große Zahl der Personen beweist, welche nach Mekka gepilgert sind, das Abzeichen dafür tragen, einen grünen Turban, und die Bezeichnung als Hadji führen.

Diese Wanderlust ist ein für die Eisenbahnen nicht zu unterschätzendes Moment. Mit einem Teppich bewaffnet, einige Pfaster in der Tasche, aber reich an Vertrauen auf die Gastfreundschaft reist selbst der arme Orientale eines schönen Tages ohne besondern Zweck los. Sehr viele Anatolier gehen nach Konstantinopel, um etwas zu erwerben, kehren aber hin und wieder immer zu ihrer Familie zurück.

Im Jahr 1890 betragen die Verkehrseinnahmen aus dem Personenverkehr auf der damals eröffneten Gesamtstrecke 58,7 % der Gesamteinnahmen, doch wird dieser hohe Antheil des Personenverkehrs jedenfalls sich vermindern, sobald die Zufuhren an Gütern aus dem Hinterlande den Güterverkehr in der Richtung nach Konstantinopel zu verdichten.

In Haibar-Pascha befindet sich die Direktion der Bahn, an deren Spitze Herr Huguemin steht, ein Schweizer von lebenswürdigen Formen, der das geldliche Interesse der Bahneigner durch große Dekonomie zu wahren weiß, wie

ich aus manchen kleinen Zügen geschlossen habe. Das Personal in den Bureau's setzt sich aus allen möglichen Nationen zusammen; die Leute machten durchweg einen zufriedenen Eindruck, obwohl ihre Gehälter nichts weniger als hoch sind. Aber sie werden überhaupt, und überdies pünktlich, bezahlt, und Beides will in der Türkei Viel heißen. Die Staatsbeamten in der Türkei werden meistens in Checs auf die Einnahmen der Provinzen bezahlt, die der betreffende Bankier nur mit etwa 40 % honorirt. Der Betrag soll aber von der Provinzialverwaltung voll eingezogen werden. Der Rest scheint sich zu verkrümmeln.

Zu Beginn ihrer Thätigkeit fand die deutsche Verwaltung das vor, was in der türkischen Verwaltung überall ist, nämlich versorgte Günstlinge und Drohnen. Herr von Kühnmann hat gründlich aufgeräumt. Er hat nicht weniger als 50 Verwaltungsbeamte entlassen von dem Personal, welches die Türken für die 91 km lange Strecke bis Ismid bezahlten. — Beschwerden der Beamten, an denen wir bei drei Instanzen überreich sind, sollen heinabe gar nicht vorkommen, gewiß auch ein glänzendes Zeugniß der Verwaltung, die gerechten Beschwerden ganz sicher nicht mit Härte begegnen würde. — Die Büreauzimmer waren hinreichend geräumig und anständig eingerichtet. An den unzähligen Klassen von Eisenbahnbeamten, die man in Deutschland erfunden hat, da auf die Deutschen am Meisten von dem indogermanischen Kastengeist übergegangen ist, leidet man bei den Anatoliern nicht. Es giebt nur Verkehrsbeamte, und die Eleven treten mit 10 Piaſtern (à 18½ Pfg.) ein; sie werden demnächst im Telegraphen-, Stations- und Ab-

fertigungsdienst nach Fähigkeit und Bedarf unter Erhöhung ihrer Bezüge verwendet. Nach der Wichtigkeit ihrer Stellung erhalten sie Funktionszulagen, welche bei Versetzungen verloren gehen, so daß die Verwaltung immer in der Lage ist, den Einfluß zu üben, dessen eine Betriebsverwaltung bedarf, und der verloren geht, wenn man den Beamten derartig in seinen Bezügen und seiner Stellung sicher stellt, daß er in seinen Leistungen und seiner Willfährigkeit fast unabhängig ist. Dies empfiehlt sich namentlich nicht bei Beamten, denen die Beamteneigenschaft beigelegt ist, obwohl sie eigentlich nur Handarbeiterthätigkeit üben und Handarbeiterbildung besitzen.

Vor der Annahme werden die Bewerber von der Direktion einem Vorexamen unterzogen, und dann wird schon ersichtlich, für welche Posten sie wohl geeignet sein möchten.

Die Betriebsbeamten sind überwiegend Türken, namentlich auch die Lokomotivführer, welche sich als zuverlässig und nüchtern bewährt haben; in den höheren Chargen sind europäische und andere Nationen vertreten, namentlich Italiener, Griechen, Armenier.

Einen recht praktischen, vielleicht auch anderswo schon geübten Gebrauch macht die anatolische Verwaltung von der Remington-Schreibmaschine. Sie klatscht die mittelst der Schreibmaschine von einem geübten Arbeiter sorgfältig hergestellten Druckfachen auf dem Stein ab und vervielfältigt nun nach Belieben die schöne Druckschrift der Schreibmaschine. Fahrpläne, Tarife, Circulare, kurzum Alles und Jedes wird auf diese Weise in guten

Druckexemplaren rasch und sehr billig hergestellt. Das Produkt ist viel schöner und lesbarer, als der gewöhnliche Ausdruck der Handschrift.

Die anatolische Bahn hat zur Zeit natürlich nur Lokalverkehr, und Abrechnung und Kontrolle sind daher einfach; allein sie hat ein Prinzip bisher durchzuführen vermocht, welches in großen Verwaltungen häufig außer Acht gelassen wird, welches auch Viele nicht dem Namen nach kennen.

Dieses Prinzip besteht darin, daß den Dienststellen, welche den regelmäßigen Betrieb zu besorgen haben, thunlichst täglich dieselbe Arbeit und dieselbe Menge von Arbeit obliegt und daß nicht periodische und schwierige, auch umfangreiche Arbeiten gefordert werden, die im Drange des täglichen Betriebes und bei der Neigung bequemer Naturen zum Aufschub nur allzu leicht liegen bleiben und dann im letzten Moment zu Flüchtigkeit und zu schlimmeren Dingen verführen. Es ist unklug, durchschnittlich minder gebildeten Dienststellen im Interesse größerer Bequemlichkeit der Centralbüreau's complicirte und periodisch herzustellende größere Arbeiten aufzugeben. Zusammenstellungen der laufenden Ergebnisse und Vorkommnisse gehören grade an die Centralstelle, die Dienststellen sollen regelmäßige, qualitativ einfache Arbeit haben, wenn auch quantitativ die Arbeit etwa ein Mehr enthalten sollte. Das quantitative Mehr einfacher Arbeit wird schon geleistet, aber nicht die Steigerung der Qualität der Arbeit.

Die anatolischen Stationen rapportiren täglich ihre Transporte und liefern täglich ihre Einnahmen ab. Täglich wird im Centralbüreau das Soll für jede

Station festgestellt; die Belastung erfolgt, sobald der Transport expedirt ist, die Rapporte der Stationen werden in der Kontrolle des Centralbüreaus sofort zusammengestellt. Die Expeditionen führen nur ein Empfangsregister und Versandregister, sowie ein Kassenbuch.

Die Frachtkarten werden als Blockbücher ausgegeben, und sämtliche Karten sind numerirt; sämmtlich müssen sie, eventuell als verdorben, wieder eingehen und werden dann nach den Ziffern wieder sorgfältig zusammengestellt.

Die Zugbeamten müssen über jeden ihnen übergebenen Transport quittiren.

Diese tägliche Abrechnung, Kontrolle und Ablieferung erhöht ja unzweifelhaft die Menge der Arbeit, allein der Apparat arbeitet sehr sicher und gewährt der Centralstelle die denkbar wünschenswerthe Uebersicht über den Verkehr und seine Eingänge.

Einen Blick durfte ich thun in die echt türkische Registratur der Zollverwaltung auf dem Bahnhofe, etwa fünfzehn an der Wand aufgehängte weißleinene Beutel, in welchen die Schriftstücke aufbewahrt oder — begraben werden.

In Haidar-Pascha lagerten ausschließlich englische Kohlen. Bei dem massenhaften Getreidetransport aus Odeffa nehmen die englischen Schiffe auf der Hinfahrt zu billigen Frachten Kohlen statt Ballast mit: es vermag die deutsche Kohle nicht so billig nach dem Bosphorus zu kommen.

Die deutschen Erzeugnisse für die anatolische Bahn befördert vielfach die Hamburger Levantelinie, deren Fahrzeiten allerdings lang sind. Es wurde geklagt über die

mangelhafte und unverständliche französische Fassung des Akfats dieser Linie.

Die Versender erhalten eine besondere Quittung über die Aufgabe ihres Gutes. Diese Einrichtung hat manches für sich, besonders wenn die Quittung auf einem von dem Versender mitzubringenden Duplikat des Frachtbriefes erfolgt, sie hat aber in der Türkei noch den besonderen Grund, daß nach dem Betriebsreglement der Versender ein Reklamationsrecht nur dann hat, wenn er eine Quittung über die Aufgabe des Gutes vorweisen kann.

Höchst interessant war eine Einrichtung der anatolischen Bahn, die man vielleicht nur bei kleinen Verhältnissen für möglich erklären könnte, die aber nach den gemachten Erfahrungen derartig ökonomisch wirkt, daß wohl zu erwägen wäre, ob nicht auch große Bahnen in dieser Richtung noch etwas thun könnten.

Die anatolische Bahn disponirt nämlich von der Centralstelle aus nicht nur über die leeren Wagen, sondern auch über die beladenen, sie, und nicht die Stationen, formirt die Züge. Die Centralstelle übersieht offenbar, da ihr auch die Bestimmungsstationen der Wagen von allen Stationen gemeldet werden, viel besser eine zweckmäßige Einstellung und Zusammenstellung der Wagen in Züge als die einzelnen Stationen, die von den anderen Wagen des Zuges nichts wissen; die Centralstelle hat auch in Folge dessen eine weit genauere Kenntniß der vorkommenden Transporte, ihrer Ursprungs- und Bestimmungsstationen, ihrer Saison sowie der Transportlänge und ist auf Grund dieser täglich, und nicht auf

Grund nachhinkender Statistik, erworbenen Kenntnisse auch viel eher in der Lage, allgemeine Anordnungen zu treffen. Das Resultat dieses Verfahrens gipfelt in einer besseren Ausnutzung der Züge und starken Ersparung an Lokomotivkilometern. Man wies mir nach, daß die anatolische Bahn nur 21 pCt. leere Wagenkilometer fährt.

Die Dispositionen über die Zugbildungen und die Leitung der Wagenbewegung ist im Allgemeinen ein nicht genügend angebautes Gebiet des Eisenbahnwesens, auf welchem gewiß noch viel erspart werden könnte mittelst eingehender Bearbeitung des Details durch höhere Beamte, wie sie der amerikanische train dispatcher übt.

In den Lokomotivkilometern sind die Hauptausgaben der Eisenbahnen zusammengezogen. Lokomotivkilometer sparen, heißt Gold graben. Die größten Ersparnisse liegen nicht im Vermeiden von Ausgaben, sondern im Geldausgeben, nämlich in Aufwendungen für Anlagen und für Beamte, welche Frucht bringen und den Betrieb verbilligen.

Die Anatolische Bahn hat regelmäßige Züge wesentlich nur für die Personenbeförderung, alle übrigen werden nach Bedarf gefahren. Dieselbe Einrichtung der Disposition über die leeren und die beladenen Wagen besteht bei den orientalischen Bahnen in Europa, die beiläufig doch auch schon ein Netz von 1260 km bilden.

Die Disposition über die beladenen Wagen ist im Grunde das nothwendige Correlat für die Verjendung der leeren Wagen; nur wer den Lauf der beladenen Wagen überfieht, wird durch die Erfahrung ein Bild der ganzen Wagenbewegung gewinnen, insbesondere der Perioden

einzelner Artikel, der Gegenden und Stationen, wo die Wagen periodisch wechselnd verfügbar, und wo sie angefordert werden.

Wer über die beladenen Wagen disponirt, weiß schon mehrere Tage vorher, wo er demnächst verfügbare Wagen zu erwarten hat, er kann schon vormeg über die Wagen vor ihrer Entladung verfügen und eine ungehäumte Abfindung ermöglichen. Eingearbeitete Specialisten dieses Gebietes werden Bedeutendes leisten können.

Die orientalischen Bahnen haben in Adrianopel eine „Centralwagendirection“ für das Ostrumelische und Rumelische Netz, und ebenso besteht in Saloniki für die Linien nach Branja und Nitroviça eine Stelle für diesen Dienst. Für die Seitenlinien besorgt die Ginnündungsstation der Hauptlinie die Wagendisposition.

In Bezug auf die Finanzierung der Bahn gestatte ich mir nur kurz anzuführen, daß das Capital der Gesellschaft 45 Millionen Franken in Actien beträgt, von welchen 50 pCt. eingezahlt sind, und 80 Millionen Franken 5 proc. Obligationen creirt und vollständig ausgegeben sind. Für die Strecke Haidar-Pajcha—Zsmidt ist eine Bruttoeinnahme von 10 300 Franken, dagegen für Zsmidt—Angora eine solche von 15 000 Franken pro km von der Regierung garantirt. In den Staatsforsten darf Holz für Bauzwecke gefällt werden, und bis zu je 20 km rechts und links der Bahnachse dürfen von der Verwaltung Bergwerke angelegt werden.

Im Jahr 1892 haben die Betriebsausgaben pro km 4400 Franken betragen, dieselben müssen nothwendig fallen, je länger die eröffnete Strecke wird.

Die kilometrischen Einnahmen haben wider alles Erwarten bereits eine Höhe von 10 000 Franken überschritten, so daß die Verwaltung hoffen darf, wenigstens bezüglich der Verzinsung der Obligationen, in wenigen Jahren von der Garantie der türkischen Regierung unabhängig zu werden, was natürlich bei den Bestandsverhältnissen des türkischen Staates vom größten Belange und das nächste Ziel der Verwaltung ist. Für die garantirten Einnahmen ist der Ertrag der Zehnten der durchschnittlichen Verwaltungsbezirke verpfändet. Dieser Ertrag belief sich im Jahre 1891 auf 4 327 000 Franken, während die Verzinsung und Tilgung der Schuldschreibungen nur 4 080 000 Franken erfordert. Mit dem überall augenfällig fortschreitenden Anbau wird sich offenbar der Ertrag der Zehnten ganz erheblich steigern.

Der Grunderwerb ist in dem „wilden Lande“ durchaus nicht so billig, wie man annehmen sollte, besonders in den fruchtbaren Thälern im Beginne der Strecke; ein Hektar Maulbeerpflanzung im Karasuthal kostete 10 000 Franken, in der Hauptlänge der Linie indeffen, auf dem Hochplateau, kostet das ganze Kilometer durchschnittlich 2000 Franken. In den Thälern war in einer Gemeinde beispielsweise auf ein und einen halben Kilometer mit 300 Besitzern zu verhandeln.

Am 20. April Morgens 12 Uhr 45 Minuten türkisch setzte sich ein Revisionszug des Herrn Generaldirektors von Kühlmann bei schönstem Wetter in Fahrt, und auch ich war freundlich zur Theilnahme an dieser Reise eingeladen. Es war ein hübscher und interessanter Zug. Da war am Schlusse der „Terrassenwagen“ mit einer

Plattform am Ende, geziert mit drei kuppelförmigen Ventilatoren mit dem goldenen Halbmonde darauf, früher Salonwagen der Königin Isabella, neu umgebaut und ohne Luxus bequem eingerichtet; dazu ein türkischer Salonwagen mit schwellenden Divans, auf beiden Längsseiten mit bunten türkischen Mustern bezogen, da auch die vornehmen Türken es lieben, mit untergeschlagenen Füßen im Bahnwagen zu sitzen; ferner ein Reisedienstwagen mit Matragen für die Nachtruhe, endlich ein Speisewagen und ein Schukwagen mit Kochofen, da es auf dieser Strecke mit der Verpflegung schwach ausfieht und deshalb am Besten Alles im Zuge mitgenommen wird. Eine erquickende Gastfreundschaft habe ich in diesem Zuge genossen und werde das Andenken dieser schönen unvergeßlichen Tage dankbaren Herzens bewahren.

Von Haidar-Pascha bis Ismid ist eine wunderschöne Strecke, die nur mit der Fahrt an der Riviera di Ponente oder Levante oder der Fahrt an einem Alpensee zu vergleichen ist. Kein Tourist, der Stambul besucht, sollte die Fahrt nach Ismid und weiter hinauf bis Biledjik versäumen! Die eingleisige Strecke läuft immer längs des entzückenden blauen Golfses von Ismid, und drüben auf der anderen Seite des Golfs thürmen sich in duftiger Fernsicht hohe bewaldete Gebirge auf, Ausläufer des dahinter liegenden kleinasiatischen Olymp. Diese Berge erreichen nach den Messungen des Herrn Generals von der Goltz, der leider an der Fahrt nicht, wie beabsichtigt war, Theil nehmen konnte, etwa eine Höhe bis zu 2000 m. Der Olymp und alle diese Vorberge trugen um diese Jahreszeit noch schneebedeckte Häupter. Einen ent-

zückenden Blick genießt man zu Beginn der Fahrt auf die Prinzeninseln mit ihren Städtchen, die man in den Falten der Berge in einer Klarheit des Details vor sich liegen sieht, wie man es im Norden nicht kennt. Landeinwärts, links von unserem Zuge, steigt das Gelände überall zu mäßigen Höhen an, oben kahl, meist unbaut, nur als Weide dienend und ohne Baumwuchs. Die Heerden und vor allem die Ziegen lassen einen Wald nicht mehr aufkommen, der sonst binnen wenigen Jahren aufzuforsten wäre. Zwischen Meer und Hügeln liegt ein angebauter Streifen Landes, bis zu 4 km und darüber breit, bald weiter hinauf an den Bergen, bald schmaler, ein wahrer 91 km langer Garten, der oft dicht bis an die Wellen des Meeres reicht. Hier gedeihen die köstlichen und berühmten Artichoken, große Mengen Weichjelkirichen (wischnap) in buschartigen, niedrig gehaltenen Pflanzungen, Tomaten, Möhren, Melonen, Zwiebeln und so fort in ungezählten Mengen, Getreide, Rußbäume, Unmassen von Wein, sowie Oliven und Feigen. Auch die andere Seite des Golfs soll viel Obst und Gemüse erzeugen.

An den Seiten der Bahn befinden sich in Abständen mit hohen Pfählen eingefriedigte rechteckige Plätze, Früchtetapel, die im Sommer mit Laub bedeckt werden, um die Gemüse und Früchte dort im Laufe des Tages gegen die Sonnenstrahlen geschützt für die nächtliche Verladung niederzulegen. Hier sieht man noch den Ochsenpflug in der Gestalt wie vor 2000 Jahren, und lenkt der Bauer die Thiere wie im Alterthume mit einem langen Stabe. Man versicherte mir, daß auch die Berge überall anbau-

fähigen Boden hätten, hier wäre Gelegenheit zu Ackerbau und großartigen Aufforstungen, zumal das Holz, allerdings auf Kosten der Qualität, sehr schnell wächst. Die Stärke der Jahresringe soll eine ganz bedeutende sein, und es wurde mir die Dauer der Schwellen aus den Bäumen dieses Landes auf nur 6 Jahre angegeben.

Au den Berghängen sieht man häufig eine mandra, Viehhürde, in welche man das Vieh, vornehmlich die Alles abäsenden Schafe und Ziegen, des Nachts einschließt; auf den höchsten Höhen findet sich hier und da eine jaila, Sennhütte; tout comme chez nous!

Die Stationen sind ziemlich zahlreich, 15 an der Zahl auf 91 km bis Ismidt. Bei dem fahrplanmäßigen Zuge, mit dem ich zurückkehrte, drängten sich zahlreiche Menschen auf den Bahntritten. Auch Erfrißungen wurden angeboten. Die Verkäufer im Orient rufen häufig nicht die Sachen selbst aus, sondern die Eigenschaften zur Anpreisung, z. B. rufen die Wasserverkäufer nicht „Wasser“ aus, sondern nur „biskibi“, „kalt wie Eis“. Auf den Stationen sah man überall die Neubauten der deutschen Verwaltung, die sofort nach der Uebernahme begonnen hat, die unzulänglichen und zerfallenen Anlagen aller Art in angemessener Weise wieder herzustellen und neu zu bauen. Die Türken sollen erstaunt geäußert haben, man habe ihnen gesagt, die Deutschen hätten kein Geld, und nun würde doch Alles so prächtig gemacht; das müsse doch nicht wahr sein!

Eine Anzahl von Wasserläufen kreuzt die Bahn. Leider haben dieselben dem Meere so viele Sinkstoffe zugeführt, daß sich ihrer Mündung Barren vorgelagert

haben, die den Abfluß hemmen. Das im Boden stagnirende Wasser in Verbindung mit den zahllosen faulenden Gemüßresten erzeugt daher im Sommer an verschiedenen Stellen Fieber. Aus diesem Grunde sind die Dörfer überall auf der Kuppe der Hügel angelegt. Regulirungen dieser Bäche wären gewiß möglich.

In kurzer Entfernung vom Ufer sah man im Golf in ziemlich dichter Folge Fischfänge. Eine rechteckige Wasserfläche war bis auf einen Eingang durch Stangen und Netze bis auf den Grund abgesperrt. Dazu kam auf hohen Stangen eine Art Storchnest, in welcher ein Fischer Wache hält, um den Eintritt der Fische zu beobachten. Die Art des Fanges habe ich leider nicht wahrnehmen können. Im Golf sah man häufig Delfine. Wenn die Delfine in einer Reihe hintereinander schwimmen, wie es vorkommt, und sich gleitend und tauchend fortbewegen, so hat man, wie Herr Kapp bemerkte, vollständig den Eindruck einer Schlange, und er glaubt auch das Märchen von der Seeschlange mit Wahrscheinlichkeit auf die Delfine zurückführen zu dürfen.

Die Halbinsel zwischen dem Golf von Ismid und dem Schwarzen Meer führt den Namen Hodjailia. Längs derselben zieht sich die alte Straße von Konstantinopel über Angora nach dem weiten Bagdad, die neuerdings streckenweise verlegt ist. Diese Straße zogen seit Jahrhunderten die Karawanen, und sie begleitet die neue Bahn bald näher, bald weiter entfernt bis Angora. Der Staats-telegraph nach Bagdad hängt an dem Gestänge der Eisenbahn bis Ismid. Ich zählte im Ganzen 7 Drähte.

Die Telegraphenstangen sind von Eisen, und die anatolische Bahn hat dafür Mannesmann-Röhren angewendet: überhaupt ist die anatolische Bahn eine ganz eiserne Eisenbahn, wie Herr Kapp sagte; Schienen, Schwellen, Brücken, Kilometerzeichen, Telegraphenstangen, Neigungsweiser und sogar die Brückenbeläge, Alles ist Eisen.

Die eisernen Schwellen haben eine eigenartige Abänderung, während sie sonst von Herrn Kapp den preussischen Normalien nachgebildet sind. Herr Kapp ist der Meinung, daß nach seiner Berechnung die zu Grunde gelegte preussische Normalschwelle in den Befestigungslöchern über die Elasticitätsgrenze hinaus in Anspruch genommen wird. Seine Schwelle hat daher an der unteren Fläche in der Längsrichtung in der Mitte eine stärkere Mittelrippe, so daß die Löcher eine breitere Vertikalfläche haben und die Angriffe der Schläge und Stöße gegen die Schwelle die Elasticitätsgrenze nicht überschreiten. Das Befestigungsmaterial ist ebenfalls stärker. Außerdem sind die Schwellen ähnlich der preussischen Normalie in der mittleren Partie stark zusammengebogen, so daß die Seitenwände rechtwinkelig in das Bettungsmaterial eingreifen, ferner sind die beiden Enden stark nach unten abgebogen. Herr Kapp meint, daß diese Schwellen sehr viel fester in der Bettung sitzen, als die preussischen Schwellen, wie eine dreijährige Erfahrung schon bewiesen habe. Die Gutehoffnungshütte in Oberhausen hat diese Schwellen geliefert, und in der That macht das Gestänge einen außerordentlich festen Eindruck, wenn man dasselbe beim Fahren oder bei der Vorbeifahrt einer Maschine beobachtet. Der Revisionszug fuhr mit

45 km Geschwindigkeit, und es fuhr sich auch hinten auf der Plattform des letzten Wagens außerordentlich glatt und ruhig, ohne Stöße oder Schlingern. Herr Kapp war überhaupt der Meinung, daß der eisernen Schwelle die Zukunft gehöre, da sie ein so gutes Kind sei, daß sie jeden Schotter erlaube, vom größten bis zum feinsten.

Auf der Station Bendik befanden sich neu eingerichtete Uebernachtungslokale für das Fahrpersonal, so geräumig und sauber in der Ausstattung wie nur irgendwo in Deutschland.

Bei der Station Guebzeß führt die Linie über einen schon bejahrten eisernen Viaduct, der sich als höchst ver-dächtig erwiesen hat. Nach dem Mönchensteiner Unglück ist sofort der Bau eines neuen Viaducts dicht daneben in Angriff genommen, und zur Zeit meiner Anwesenheit führen die Züge mit äußerster Vorsicht über den Pensionär, dem wegen völlig unrichtiger Konstruktion durch Verstärkungen nicht mehr zu helfen war. Inzwischen ist der Betrieb über den neuen Viaduct eröffnet. In Merkwürdigkeiten sieht man hier am Strand eine alte Burgruine, ganz von der Art wie die mittelalterlichen Burgen in Europa, und wohl nicht mit Unrecht führt man die Erbauung auf einige dort sitzen gebliebene Kreuzfahrer zurück. Auf den Bergen bis Guebzeß zeigt man eine einsame Gruppe von Cypressen, zwischen denen sich einige Steintrümmer befinden, auf kahler Höhe als Grab des Hannibal, der sich hier vergiftet haben soll. Der Punkt soll eine wunderschöne Aussicht bieten.

In Hereke befindet sich eine kaiserliche Seidenfabrik, die bisher jedoch wesentlich nur für den Hof des Sultans gearbeitet hat; bei Hereke liegen auch die Ruinen des Schlosses, in welchem, wie verbürgt ist, Kaiser Konstantin der Große gestorben ist.

An einer wunderbar idyllischen Stelle hinter Hereke hielt plötzlich der Zug auf freier Strecke, um Wasser zu nehmen. Aus wilder Felswand bricht hier eine mächtige Quelle hervor, stark wie der Arm eines Mannes, beschattet von zwei alten Feigenbäumen, darüber Oliven den Berg hinauf. Auf einige Pfähle hat man einen eisernen Cylinder gesetzt, eine Hütte für einige Leute daneben, eine Handpumpe aufgestellt, und die malerischste aller Wasserstationen war fertig. In Hereke selbst befindet sich eine wohl zehnfach so starke Quelle mit gutem Speisewasser, die für die Fabrik benützt wird und so hoch liegt, daß man das Wasser direkt in ein Bassin laufen lassen kann. Hierher soll die Wasserstation demnächst verlegt werden. Gegenüber auf der anderen Seite des Golfs muß früher eine hohe Kultur geherrscht haben, da man viele Reste erheblicher Bauten finden soll, namentlich auch viele Säulentrümmern.

Bei Derindje werden Fasanen gehegt; auch steht dort noch ein kaiserlicher Jagdkiosk des Sultans Abdul Aziz.

Die Stadt Ismid, am Ende des schmalen und schmaler werdenden Golfs gelegen, bietet einen malerischen Anblick. Sie steigt ziemlich steil amphitheatralisch den Berg hinauf, und in der hellen Luft geben die gelben, braunen, rothen, grauen, auch wohl weißgetünchten

Türkenhäuser mit den durch die Witterungseinflüsse gedämpften Tönen eine prächtige Gesamtstimmung des Bildes. Die Eisenbahn geht am Fuße der Stadt durch dieselbe hindurch, mitten durch eine recht belebte Straße, den Boulevard Hamidié. Gewiß! es giebt da hinten manches, was man sich in Europa nicht denkt. Die Bahn ist mit Bordiswellen gegen die Straße abgekehrt und eingefriedigt. Ein Sultanschloß steht in Ismid, doch habe ich nichts davon gesehen. Ebenso befindet sich ein kaiserliches Gestüt daselbst.

Diese orientalischen Häuser sind außerordentlich leicht gebaut, auch wenn sie mehrere Stockwerke haben. Sie bestehen aus einem leichten Fachwerk, das mit Ziegeln, die nur an der Sonne getrocknet sind, ausgefüllt wird. Das ganze Bauwerk ist voll von Spalten, Rissen und Fugen, eine geeignete Brutstätte für alle Arten denkbaren Ungezievers trotz aller Reinlichkeit, die den Türken eigen ist. So oft ich ein türkisches Haus betreten habe, war ich überrascht über die Sauberkeit und verhältnißmäßige Nettigkeit im Innern. Die Balken, welche die Böden der oberen Etage tragen, habe ich im Verdacht, lediglich aus runden Stangen, wie sie der Wald liefert, zu bestehen. Die Fußböden sind mit geflochtenen Matten aus einer Art Schilf bedeckt, die wie ein Gewebe auf einem Aufzug aus Bindfaden hergestellt werden; ich erinnere mich allerdings nicht genau, ob ich diesen Mattenwebstuhl in Kleinasien oder in der Dase Fayum in Aegypten gesehen habe; jedenfalls waren die Matten in beiden Ländern dieselben. An zwei oder drei Seiten der Zimmer laufen Divans an den Wänden entlang: einfache

Holzgestelle mit einer langen Matraze darauf, mit gestreiften, farbigen oder weißen Stoffen bezogen, welche vorn bis auf den Boden herabfallen, sodaß man vom Holzwerk nichts sieht. Darauf werden bei Wohlhabenden lange Knüpfteppiche von den verschiedensten Qualitäten gelegt. Die Rückenlehne besteht aus mehreren rechteckigen Kissen, die nebeneinander an die Wand gelehnt werden. Tische sind meist nicht vorhanden oder ganz niedrige zierliche Dinger, die neben den Divan gestellt werden, um darauf ein Tablett mit Speisen niederzusetzen. Europäische Spiegel, bunte Lampen und Leuchter auf Kommoden vervollständigen die Einrichtung bei bemittelteren Leuten. Im Ganzen machen die türkischen Zimmer einen kalten Eindruck: denn Vorhänge und all den Schmuck der Wände an Bildern und Kunstgegenständen, die behaglichen Decorationen, und vollends Teppiche an den Wänden giebt es bei den echten Türken nicht.

Nun fuhren wir weiter hinein ins fremde Land; ich hatte nicht Augen genug, um zu sehen, und Ohren, zu hören, was mir die liebenswürdige Gesellschaft von 8 Personen, die Herr von Kühnmann eingeladen hatte, mitzutheilen wußte.

Hinter Ismidt beginnt landschaftlich der zweite Theil der Bahn. —

Da ging es durch einen wahrhaftigen Urwald, Eichen, Kastanien, Nußbäume, Ahorn, Platanen und Buchen und unten dichtes Gestrüpp; bis zu den Wipfeln hinauf kletterten die Lianen, deren Ranken unseren wilden Rosen so ähnlich sehen, wie ein Ei dem andern, auch mit denselben Dornen besetzt sind, wie diese. Man muß sich

damit in Acht nehmen. Schon acht Jahre früher griff ich einmal auf einer Schakaljagd bei Kadiköi, nahe Scutari, an einem Bachrande ausgleitend, in das Lianenzug hinein, um mich zu halten, und trieb die Dornen in die Hand. Die Hand schwoll bald darauf ziemlich stark an, und ich hatte etwa 48 Stunden lang unangenehme Schmerzen. Stellenweise war der Urwald zum Feldbau gerodet, ein Erfolg der Bahn. Die Stümpfe der Stämme standen etwa noch meterhoch aus dem Boden, und als erste Frucht hatte man im vorigen Herbst bereits geernteten Mais in den jungfräulichen Boden gepflanzt, die einzelnen Pflanzen jedoch, wie die Strünke zeigten, in einem Abstand von etwa einem halben Meter. An einer Stelle war man im Roden begriffen und hatte die abgehauenen Bäume und das Gestrüpp angezündet. Durch diesen Qualm und Feuerfunken fuhr der Zug dahin. Ganz gesund mag es in der Thalsohle, soweit nicht schon Kultur vorhanden ist, in der Nähe der frisch gerodeten Flächen nicht sein, da durch die üppige Vegetation der Wasserablauf gehemmt wird, das Wasser aber überall dicht unter dem Boden steht, allein die Dörfer liegen auch sämtlich auf dem ansteigenden Berggelände. Eine herrliche Bergwelt, in die später einzutreten mir vergönnt war, liegt auf beiden Seiten; rechts die bithynischen Berge, die zum Gebirgsstock des Olymp gehören und deren höchste Spitze, der Göltepe, gegen 2000 Meter sich erheben mag, wie man mir nach Herrn von der Goltz angab. Es ist das etwa die Höhe des Wendelstein in den bayerischen Alpen. Volles üppiges Sommerlaub trugen die Wälder bereits, das nach den Gipfeln zu lichter wurde, aber auf den

Gipfeln standen die Bäume noch ganz kahl, und Schnee deckte den Boden — ein eigenartiger Anblick. Bis auf den Göltepe waren fast alle Gipfel trotz der Höhe noch bewaldet. Bei der Klarheit und Durchsichtigkeit der Luft und dem hellen Lichte erkannte man auf den Gipfeln noch die einzelnen Stämme, und ich würde die Höhe bezweifeln haben, wenn mich nicht später 3 Stunden starken Steigens auf einen niederen Nachbar des Göltepe eines Besseren belehrt hätten. An den Berghängen sah man viele Tscherkessendörfer, meistens armjelig, aus Erdhütten bestehend, die oben ein flaches Dach aus Schilf, Rohr, vielleicht aus Maisstauden hatten. Die Tscherkessen sind aus dem Kaukasus in Folge russischer Maßregeln seit 1860 ausgewandert und vom Sultan in Kleinasien angesiedelt, kein angenehmer Zuwachs der Bevölkerung. Sie sind als Räuber und Pferdediebe verschrien und besitzen ein starkes Unabhängigkeitsgefühl. In dieser ganzen Gegend, berichtet Herr von der Goltz von seinen Ausflügen, geht Jedermann bewaffnet. Die Tscherkessen haben die Kartoffel in Anatolien eingeführt.

Wir hielten an der Station Dujuk Dervend. Hier meldete sich der Bey der Tscherkessen dieser Gegend, Seccirah (Zacharias) bei Herrn von Kühnmann und nahm an der Weiterfahrt theil, ein Mann von Mittelgröße in europäischem Kostüm mit Sommerüberzieher, von intelligenten Gesichtszügen, einen langen kaukasischen Dolch von herrlicher Arbeit im Gürtel. Zu Beginn des Bahnbaues, als der reiche Verdienst der Arbeiter die Habgier lockte, sollen hier eine ganze Reihe von Raub- anfällen vorgekommen sein, bei welchen vier Menschen

das Leben verloren. Um dem ein Ende zu machen, engagirte die Verwaltung den Secciriah Bey als Oberwächter der Sicherheit der Bahnanlagen gegen ein Jahresgehalt, und thatsächlich ist seitdem nur noch einmal vor etwa 18 Monaten ein Ingenieur von Räubern entführt und durch ein Lösegeld von 500 türkischen Pfund (zu etwa 18½ Mark) befreit worden; doch hatte man offenbar bei Erzählung dieser Entführungsgeschichte allerlei Nebengedanken bezüglich der beteiligten Persönlichkeiten. Secciriah soll früher Räuberhauptmann gewesen sein.

Chi lo sa! jagt der Italiener. Genug, der brave Mann der Sicherheit, der Ordnung und des Rechtes saß bei uns im Zuge, und wir reichten ihm der Reihe nach die Hand nach der üblichen orientalischen Begrüßung. Man greift gegen den Boden (je tiefer, desto höflicher), berührt die Brust oder den Mund und dann die Stirn. Der Sinn dieser Ceremonie ist der, daß man den Staub aufhebt, ihn küßt und zum Zeichen der Demuth gegenüber dem Anderen auf sein Haupt streut, gewiß hübsch gedacht und sinnvoller als viele europäische Formen.

Was war es herrlich an dem schönen, warmen Sommertage in dieser Gegend, die noch so ganz und gar nicht abgetouristert war!

Eine Fülle von Obstbäumen, namentlich auch Walnußbäumen, findet sich am Sabandja-See und in dem anschließenden Saccariathal, deren Früchte einen Hauptausfuhrartikel bilden. Ebenso viele Maulbeerplantagen. Eine weit großartigere Produktion ist in diesem Thale

offenbar noch leicht zu erzielen, und es soll der Boden insbesondere auch zum Bau der Zuckerrübe geeignet sein.

Wann wird der Anschlußvertrag für die erste Zuckerrübenfabrik der Strecke unterschrieben werden?

Wir fahren nun längs des prächtigen Sabandja-Sees. Die Bahn läuft meistens dicht am Ufer, mit schönem Blick auf das Wasser und die gegenüberliegenden Berge.

Bei der Station Sabandja steht ein ganzer Wald von Obstbäumen, Nußbäumen, Feigen, Kastanien. Im Jahre 1890 sind in der Zeit vom 1. Juni bis 31. Dezember, also etwa in einem halben Jahre nach Eröffnung der Bahn, von dieser einen Station ausgeführt:

Kirschen, Pflaumen und Birnen: 195 000 kg, Pfirsiche 66 000 kg, Wassermelonen 2000 kg, Äpfel 506 000 kg, Getreide 258 000 kg, Seide 3000 kg, Baumwolle 20 000 kg und 71 000 kg Verschiedenes.

Welche Ernten sind hier in Aussicht, wenn die Lässigkeit der Bewohner, die bisher nur schwer Absatz hatten, einem regen Fleiße unter Zugang geeigneter einwandernder Elemente weichen wird. Allein an Äpfeln sind in dem gedachten Herbst hiernach von dem kleinen Sabandja mehr als 100 Eisenbahnwagen zu 100 Centner geliefert worden.

Auch die nächste Station Adabazar hatte im Herbst des Eröffnungsjahres schon einen stattlichen Verkehr von 9 627 000 kg Getreide, Kartoffeln, Knoblauch, Wassermelonen, Trauben, Tabak, Nüssen. Der Ort Adabazar liegt acht Kilometer entfernt vom Bahnhof, wo ich,

einigermaßen überrascht, einen Lokalomnibus und einen europäischen Landauer halten sah. Die Einwohnerzahl wird sehr verschieden angegeben; die Zahlen schwanken zwischen 17 000 und 40 000 Seelen.

Es kann einem Zweifel nicht unterliegen, daß diese herrliche Gegend bald das Ziel von Touristen aus Konstantinopel werden wird, vielleicht der Ort für Ansiedelungen. Eine schönere Lage für Landhäuser, als an den waldigen Hängen des Sabandja-Sees und des Saccaria-Thales kann nicht gefunden werden. Was der entzückende Tegernsee für München ist, das kann der Sabandja-See für Stambul werden.

Nähe dem Bahnhofe von Adabazar spannt eine alte gewaltige Brücke des Justinian, 435 Meter lang, ihre weiten Bogen über das jetzt wesentlich trockene Gelände.

Die Wirkung des Bahnbaues zeigt sich überall an der Strecke in den frisch gerodeten Feldern und in Neubauten in der Nähe der Bahnhöfe. Namentlich bei der Station Gueveh ist, da der Ort selbst entfernt liegt, schon eine kleine Ortschaft entstanden. Pferde der kleinen türkischen Race, Rindvieh, Büffel, Schafe, Ziegen sah man überall. Die Deka gutes Rindfleisch, mehr als ein Kilo, soll nur 3 bis 3½ Piafter à 18 Pfennige in dieser Gegend kosten.

Große Flächen Kulturgelände sind der Thalsole und den bewachsenen und bewaldeten Bergen bis weit hinauf anscheinend noch überall abzugewinnen.

Wenn man nun hier von Städten und Ortschaften hört, wenn insbesondere Herr von der Goltz in seinen

in der „Allgemeinen Zeitung“ 1889 veröffentlichten anziehenden Reiseberichten von den Waldbergen mit ihren Dörfern, Moscheen und Höfen, von den Seitenthälern mit Dörfern, Gehöften und Mühlen, von den Städten bis zu 40 000 Einwohnern mit großer Lebendigkeit berichtet, so ist das ja Alles richtig, aber man darf sich kein übertriebenes Bild von diesen Orten und ihren Bewohnern machen. Der Orientale war bis jetzt bedürfnislos, er arbeitete nicht auf den Gelderwerb und ist nicht strebsam und vorwärts drängend, darum ist sein Besitz durchweg auch nur ein geringer. Alles, was jetzt in diesen Gegenden vorhanden ist an Ortschaften, Gebäuden und ihrem Inhalt, der ganze Besitz der Menschen ist gegenüber dem Haben eines europäischen Landes nur als sehr mäßig zu bezeichnen, wie man lebhaft bei der Rückkehr nach Europa empfindet. Diese Häuser reichen zwar für das Klima aus, stellen jedoch keine Werthe von Belang dar, und nach Allem, was ich gesehen, gehört und gelesen, ist im Innern durchschnittlich auch nicht viel Werth an fahrender Habe zu finden. Kapitalkräftige Leute giebt es kaum. Der Wohlstand ist nur ein relativer. Eine wirthschaftliche Entwicklung, welche die Leute wohlhabend macht und sie Bedürfnisse lehrt, die zu befriedigen sind, und welche den Verkehr nähren, muß im Wesentlichen erst stattfinden, aber alle Vorbedingungen dazu sind reichlich vorhanden, ein guter Boden und ein gesegnetes Klima, und an unternehmenden Elementen in der so bunt durcheinander gewürfelten Bevölkerung von Osmanen, Levantiniern, Tartaren, Kurden, Tscherkeffen, Kaafen, Muhadjirs (Flüchtlingen aus Bosnien und Bul-

garien), Griechen, Armeniern u. s. w. fehlt es nicht; an Zugang wird es auch diesem fruchtbaren und zum Theil gesegneten Lande nicht mangeln. So viel ist ebenfalls sicher; die Bahnen, welche in die völlig unbefiedelten Prärien Nordamerikas hinein gebaut sind und ihre Zinsen heute bringen, fanden Nichts vor, während hier schon eine Bevölkerung vorhanden ist, und strichweise eine dichte Bevölkerung. Das Land bietet unten in diesen Thälern und weiter oben auf dem Hochplateau Kleinasiens ganz andere Ausichten für Einwanderer, wie Herr von der Goltz treffend bemerkt, als Brasilien, die La Plata-Staaten oder Afrika, vor Allen, weil das Klima dem europäischen Klima weit näher steht und weil sich alle Beziehungen zur Heimath bei der kurzen Entfernung und der jetzt vorhandenen Eisenbahnverbindung aufrecht erhalten lassen. Wer einmal im „fernen Westen“ Nordamerikas, im Innern Brasiliens oder in Ostafrika als mäßig bemittelter Kolonist sitzt, nun, den scheidet ein ganzes Kapital von Reisekosten und Transportkosten von der Heimath; wohl niemals wird er einen Besuch der deutschen Erde wieder ermöglichen oder sich nach Deutschland begeben, um, seinen gewonnenen Erfahrungen entsprechend, seine Wirthschaft mit deutschen Geräthen auszustatten oder sich direkte Absatzquellen für seine Erzeugnisse zu öffnen. Von Ostsihéhír dagegen, schon weit im Innern Kleinasiens, fährt man seit Juni 1892 in 60 Stunden, und in Zukunft von Angora in 72 Stunden + 12 Stunden Uebernachtung in Ostsihéhír nach Wien. Und dann das Klima. Wer je einmal Fieber hat, und das Fieber ist jedenfalls nicht so gefährlich, wie in den

Tropen, kann schnell den Aufenthalt wechseln, ja er braucht nur hinaufzugehen auf die Berge, um gesunde Luft zu athmen. In Bujukdervend (auf diese Idylle meiner Reise komme ich noch) sagte man mir, daß, wenn Jemand sich krank fühle, ginge er nur auf drei bis vier Tage hinauf an die Abhänge des Göltepe, in den herrlichen Wald und an die mächtigen Quellen des gesunden, wohlschmeckendsten Wassers, und kehre frisch wieder zurück.

Bei dem Ringen um die Existenz, bei dem Kampfe ums Dasein, wie es sich in dem überbevölkerten Europa entwickelt hat, wüßte ich für gesunde thatkräftige junge Männer, denen es auf einige Entbehrungen für ein paar Jahre nicht ankommt, nichts Besseres, als sich in Gesellschaft, mit landwirthschaftlichen und gärtnerischen Kenntnissen und einem kleinen Kapital ausgerüstet, in Kleinasien anzusiedeln. Da kann man schaffen, da giebt es noch Raum für die Ellbogen.

Bei Adabazar tritt die Bahn in das Thal des Saccaria, eines rasch dahinströmenden Gebirgsflusses, dessen Wasser in das Schwarze Meer eilen. Je weiter wir kamen, desto mehr sah ich zu meiner Ueberraschung, daß dieser Theil der anatolischen Bahn eine Gebirgsbahn mit Schwierigkeiten und landschaftlichen Schönheiten ersten Ranges bei dem Aufstiege zu dem Hochplateau Kleasiens ist. Zwischen den Stationen Keské und Bezirhan verläßt die Linie das Saccariathal und steigt in dem Thal eines Nebenflusses, des Karasu (Schwarzwasser) vornehmlich mittelst einer gewundenen Rampe von 12 Kilometer Länge und fast ununterbrochener

Steigung von 1:40 hinauf auf die Höhe der Hochebene. Die Rampe ist nur durch zwei Horizontalen von je 200 Metern unterbrochen, die eingelegt sind, um aufwärts fahrenden Zügen Gelegenheit zum Halten für alle Fälle zu geben. Die Hochebene Kleinasiens beginnt vor der Station Sze Dennü bei der Wasserscheide zwischen Karasju und Burjak. Der Letztere fällt ebenfalls etwa 100 Kilometer vor Angora in den Saccaria, dessen merkwürdigen Lauf die Karte zeigt. Von Sze Dennü folgt die Bahn dem Burjak, um dann, den Saccaria kreuzend, einem dritten und vierten Bach des rechten Ufers des Saccaria bis nahe Angora parallel zu laufen. Die Strecke von dieser Wasserscheide bis Angora bildet landschaftlich den dritten, höchsten und längsten Abschnitt der Bahn. Der höchste Punkt der Linie liegt hier 863 Meter über dem Meer, weiterhin 920 Meter, wobei zu berücksichtigen ist, daß sie vom Meeresspiegel aufsteigt. Das Gebirge besteht, wie man mir sagte, aus Porphyr, Granit, Kalk, Kalkschiefer, Wacke, Glimmerschiefer und Konglomeraten.

Großartig ist diese Fahrt durch das Saccaria- und Karajuthal. Hier wird Seidenzucht betrieben, wo irgend das Gelände die Anlage von Maulbeerplantagen gestattet, hier zieht man Baumwolle und Opium, Gemüse und Wein. Ueberall stehen Nußbäume und auch Platanen. Bei der Station Bezirhan sind Marmorbrüche; ich sah drei Probestücke, rosa, weiß mit rothen Adern und ein grünliches Material. Eine Schiffsladung davon sollte probeweise nach Hamburg gehen. Das Bettungsmaterial dieser Strecke besteht größtentheils aus Marmor. Auch

Abpflasterungen waren aus diesem edlen Material hergestellt. Im Uebrigen soll das andere Gestein zur Verwitterung und zu Rutschungen geneigt sein. Etwas wird an den Berghängen wohl noch herunterkommen. Die Wässer sollen voll von Fischen sein, da die Türken keine Süßwasserfische essen; für 4 Franken hatte man in dieser Gegend 24 große Forellen gekauft. Das Saccariathal ist an der breitesten Stelle 7—8 km breit in einer Ausdehnung von etwa 30 km. Bis zum Juni währen die Niederschläge dieser Region, dann folgt eine Trockenzeit bis zum Spätherbst. Herr Rapp zeigte mir eine Brücke, an welcher 14 Tage lang gearbeitet war und welche, um Nichts zu verschweigen, 3 Maurern das Leben durch die Malaria gekostet hatte. Allerdings hatten diese eben im Sumpfe gearbeitet. Häufig sah man große Landschildkröten im Geleise liegen, die auf irgend einem Ueberwege zwischen die Schienen gerathen waren und nun längs derselben marschirend nicht heraus konnten, oder schon durch einen Radflantisch zerdrückt waren.

Die alte Bagdadstraße erblickt man meistens neben der Bahn. Noch sah man einzelne Transporte nach alter Art auf derselben; auf Tragthieren (Kameelen, Maulthieren und Pferden) und Büffelkarren. Ein Kameel trägt durchschnittlich 230 kg und marschirt täglich etwa 20 km; zwei Büffel bringen etwa 600 kg täglich auf dieselbe Entfernung weiter. Auf der Hochebene sah ich auch mehrfach eine Art großer Planwagen fahren, 3 bis 4 Stück hintereinander, je mit 2 Pferden bespannt. Dieser Verkehr wird nun bald aufhören, wenn die Eisenbahn bis Angora eröffnet ist, und demnächst werden diese Trans-

portmittel nur noch die Zufuhr nach den Stationen besorgen.

Auf der Station Mekedje stand der Zaptieh (Gensdarm) auf dem Bahntritt (Perron). Er trug einen ganzen Gürtel voll lose eingesteckter Patronen, wie man dies auch in Rumänien und Bulgarien sieht. Wir fragten ihn, wie es mit den Räubern stände. „Nichts gesehen und Nichts gehört,“ erwiderte der Mann lächelnd.

Verschiedentlich konnte man auf der Straße beobachten, wie die Darstellung der Künstler daheim mitunter gegen die Wirklichkeit ferner Länder verstößt. Die Flucht der heiligen Familie nach Aegypten wird regelmäßig so dargestellt, daß Maria mit dem Kinde auf einem Esel dahin zieht, welchen der brave Joseph fürsorglich leitet oder treibt. Wer je im Orient gewesen ist, wird Das bestätigen, worauf Herr Kapp mich aufmerksam machte, nämlich daß die Geschichte umgekehrt ist; im Orient sitzt der brave Joseph gemächlich auf dem Esel, und Weib und Kinder ziehen zu Fuße hinterdrein.

Nach der schönen Fahrt am Golf von Ismid und dann durch das üppige Thal des Sabandja und Saccaria gipfelt die Schönheit der Scenerie der Linie im Karasuthal. Ein hoher gezackter Gebirgsrücken, der Dohankajeßi (Falkenstein), beherrscht die ganze Gegend. Wilde Felspartien grenzen das enge Thal ein, und an ihnen steigt die Bahn in Schlangenwindungen auf, auch unter Ausnützung eines Seitenthals des Sorghundere, um die Steigung durch eine künstliche Linienverlängerung zu gewinnen. Graue Felsen wechseln mit einem röthlich gefärbten Kalkgestein von zerrissenen Formen, 14 Tunnel

sind durch die Massen getrieben, und 3 große eiserne Viaducte überspannen die tief eingerissenen Schluchten, durch welche die Wasser des Gebirgs in den Karasu hinabstürzen. An der schmalsten Stelle des Thals mißt man nur 37 m von Fels zu Felswand, es ist nur noch eine Felsenspalte, wie die Taminaschlucht bei Nagak. Ein großartiges Bild bietet der mittlere Viaduct, eine Sehenswürdigkeit ersten Ranges. Auf beiden Seiten je 3 eiserne Pfeiler bis zu 46 m Höhe, in der Mitte ein kühner Bogen über die Tiefe von einer Spannweite von 72 m. Tief unten schießt, ein reißendes Gebirgswasser, der Karasu in Wasserfällen und Strudeln zu Thale und zieht die weiße Bagdadstraße auf der Thalsohle, die nur eben Platz für Beide hat. Man muß von dem Viaduct, bei welchem der Zug hielt, am Felsbange etwas herabsteigen, um den vollen Anblick dieses großartigen und kühnen Bauwerks, eines Triumphes moderner Technik, zu genießen. Unmittelbar hinter demselben steigen die Felsen steil zum Himmel auf und bilden einen gewaltigen Hintergrund für das Menschenwerk. Wie Spinnewebe heben sich die eisernen Fäden von den schroffen Felswänden des Gebirges ab, und frei in der Luft, wie ein Vogel, braußt und schnaubt die gewaltige Last des Zuges darüber hin, ein imponanter Anblick!

Πολλὰ τὰ δεῖνα κ' οὐδὲν ἀνθρώπου δεινότερον πέλει!

So ging es mir durch die Seele. Was der alte Sophokles empfand, wieviel wahrer ist es heute noch geworden! In Sekunden blitzt der Menschengedanke um den ganzen Erdball, und es giebt kein Hinderniß mehr,

die Menschen und ihre Güter mit gewaltiger Kraft und in rasender Eile durch die Länder und über die Meere zu tragen.

Der eine der beiden anderen Viadukte hat eine Steigung und liegt überdies in der Kurve. Und in wie kurzer Frist sind diese großartigen Bauten vollendet, zu denen überdies das Material einen Seeweg um ganz Europa herum zurückzulegen hatte! Am 1. Oktober 1892 wird die Linie bis Angora eröffnet, und nur 3½ Jahre sind verflossen, seit Herr Kapp sich mit Studienkolonnen auf den Weg machte ins fremde Asien hinein, um die genauen Vorarbeiten zu beginnen. Freilich will ich Eins nicht unerwähnt lassen. Das preußische Enteignungsgezet gilt in Kleinasien nicht, und alle Schwierigkeiten, welche dieses auf einen idealen Schutz des Eigenthums abzielende Gesetz dem Bau macht, waren nicht zu bekämpfen.

Nach zwanzigjähriger Praxis in Enteignungssachen möchte ich hier bei dieser Gelegenheit eine Uebersetzung dieses Gesetzes empfehlen, das überaus zahlreichen Behörden aller Art und den Grundbesitzern selbst das Leben sauer macht, ohne daß die letzteren jetzt irgendwie besser führen, als nach dem früheren einfachen Verfahren.

Der Hauptort des Karasuthals ist Biledschik am Fuße der Auffahrtsrampe. Die Stadt liegt eine Stunde weit vom Bahnhofe und hoch über demselben. Nach Professor Forchheimer beträgt die Gesamtzahl der Einwohner der 21 größeren Städte oder Ortschaften des von der anatolischen Bahn beherrschten Gebietes von Zsmidt einschließlich bis Angora einschließlich 125 000, wovon unter Anderm auf Zsmidt 15 000, Adabazar 17 000, Biledschik

12 000, Kutahia 28 000, Sivrihisar und Bejbazar je 12 000 und Angora 37 000 Seelen entfallen. Das ganze Gebiet der Bahn ist auf 69 700 km mit 1 358 000 Einwohnern berechnet. Man sieht, es giebt Einiges dahinten!

Die Stationen sind selbstverständlich nur für einen kleinen Verkehr ausgebaut und haben selten mehr als 3 Gleise. Die Tunnel sind sämtlich nur mit Hilfe des Pulvers gebohrt, da der Sultan die Einfuhr von Dynamit wegen seiner Gefährlichkeit verboten hat.

Einzeln Durchlässe waren billig durch einfache Steinpackungen hergestellt, auch war mehrfach das Wasser durch sogenannte Siphons aufgefangen, gemauerte Kanäle unter dem Bahnkörper, die sich an beiden Enden unter einem rechten Winkel vertikal etwa 2 m hoch fortsetzten. Am Fuße der Aufstiegsrampe von 12 km Länge befindet sich eine Entgleisungsvorrichtung. Die Weiche steht regelmäßig so, daß ein von oben kommender Zug in das Entgleisungsgleis hineinfährt. Die Züge müssen daher halten, und dann erst wird die Weiche umgestellt. Diese Vorrichtung besteht aus einem steil aufsteigenden Gleis von 3—400 m Länge auf Holzschwellen. Das Gleis ist an einer Stelle sehr eng, so daß die Räder sich an die Schienen pressen, dann wieder reichlich weit, um ein Schlingern hervorzurufen und so die Geschwindigkeit zu mäßigen, endlich erweitert sich die Spur so sehr, daß die Wagen zwischen die Schienen fallen und nun den größten Widerstand beim etwaigen Weiterrollen finden.

Im Winter 1891/92 brachten die Zeitungen die Nachricht, daß die Eröffnung der Bahn wesentlich werde aufgehalten werden, da ein Tunnel sich als nicht standhaft

erwiesen habe. Es war etwas Wahres daran, allein man hatte dem Nebel schon in vollkommenster Weise gesteuert. Man hat, um den Druck des Gebirges zu vertheilen, Sporne in die Bergseite getrieben, d. h. gemauert, 10 m lang, 2 m dick von der Höhe des Tunnels und in Abständen von 7 m, und ferner ist der Tunnel auf der Bergseite $2\frac{1}{2}$ m dick, im Uebrigen $1\frac{1}{2}$ m dick ausgemauert. Der Tunnel stand. Als Merkwürdigkeiten zeigte man mir einen hohlen Berg, unter dessen Kuppe von 80 m Durchmesser 1000 Schafe Platz und Schutz finden, und ferner befindet sich in der Nähe der Station Bosjuk das Grabmal des Großwesirs des ersten Sultans von Erthogrul, das jedoch schwerlich Reisende anlocken wird.

In der Gegend der Station Bosjuk gewinnt, wie bemerkt, die Bahn die Wasserscheide zwischen Karasu und Burjak, und hier beginnt die anatolische Hochebene, die einen ziemlich gleichmäßigen Charakter bis Angora zeigt. Hier giebt es so gut wie gar keine Schwierigkeiten mehr für den Bahnbau, diese längste Strecke ist eine Flachlandbahn, billig in Bau und Betrieb. Es war dies früher das Gebiet der Seltschucken, welche den Kreuzfahrern so verhängnißvoll wurden. Eine vollendete Baummühsigkeit drückt der Landschaft den Charakter auf. Die Bahn zieht durch ein weitgedehntes flaches Thalgelände dahin, welches sanfte Höhenzüge, hie und da auch höhere Felspartieen bald näher, bald in blauer Ferne einschließen. Die erdfarbigten Dörfer und Ansiedelungen bemerkt man kaum, so daß man die Empfindung einer gewissen Dede gewinnt. Das Klima war gänzlich verändert. Unten voller Sommer mit üppigem Laub und grünenden Feigen-

bäumen, oben ein Anblick und eine Temperatur, als ob man in Pommern oder Westpreußen durch die glatte Ebene führe. Wiesen mit Wasserläufen und zahlreiche und ausgedehnte grüne Saatfelder genau so entwickelt, wie um diese Zeit in Deutschland, eher noch etwas zurück. Das Wachsthum des Getreides soll auf der Höhe gegen das Saccariathal um volle drei Wochen zurück sein. In Pommern jagt man, daß am 1. Mai eine Krähe sich im Roggen müße verstecken können, davon war aber hier oben noch keine Rede. Ein Fischeresse in langem schwarzen Rock, an der Brust mit Cartouchen besetzt, wie sie auch die russischen Fischeressenregimenter tragen, sprengte eine Weile neben dem 40 km die Stunde fahrenden Zuge einher und überholte ihn wirklich, wenn auch nur für wenige Augenblicke. Man rief ihm ein Bravo zu, und ich erfuhr, daß dieses Jagen neben dem Zuge ein sehr beliebter Sport dieses Reitervolkes sei. Die Station Sze Deemü (Vor den Höhlen) hat ihren Namen von zwei großen Höhlenöffnungen im Kalk, die über dem Orte liegen und die man weithin bemerkt. Näheres über diese Höhlen konnte ich nicht erfahren. Auf dieser Station lagerten größere Mengen Weizen, die durch Kameele zur Verladung gebracht waren, gewiß ein gutes Zeichen für die Borräthe des Landes, wenn man noch im April Frucht der vorigen Ernte liefern konnte. Auf den Stationen und in den Häusern in der Nähe derselben waren alle Fenster unvergittert, so daß man mit Recht der Versicherung glauben schenken konnte, daß die Sicherheit hier oben wenig oder nichts zu wünschen übrig lasse. Bis Sze Deemü war der Betrieb eröffnet, und wir fuhren

von da ab auf frisch gelegtem Baugelände mit 20 km in der Stunde. Es rumpelte zwar hier und da noch ein wenig, im Ganzen aber ging es recht glatt, inzwischen ist auch hier der Betrieb eröffnet. Zahlreiche Viehherden sah man auf der Seite. Dabei prächtige große, weiße, gelbliche und braunweiße Schäferhunde von der Größe der Neufundländer. Diese Thiere sollen sehr böse gegen Fremde sein. Wenn Jemand vom Pferde fällt, wenn etwa das Thier schent, so zerreißen sie ihn augenblicklich. Vor einiger Zeit ist ein Engländer am Olymp spurlos verschwunden, und man nimmt an, daß diese Hunde ihn zerrissen und verzehrt haben.

Zu Gskischchir, 730 m über dem Meere, laugten wir Abends im Dunkeln an; der Bahnhof war beleuchtet und die Baubeamten erwarteten ihre Vorgesetzten und begrüßten sie herzlich, es war ein Ereigniß, daß Besuch in diese bisher so entlegene Gegend kam. Der Bahnhof und die Betriebsgebäude waren fix und fertig, nur fehlte noch die innere Einrichtung. Zu Speisewagen wurde daher ein Essen servirt, das während der letzten Fahrt hergerichtet worden, und die Beamten nahmen daran Theil. Da gab es viel zu fragen und mitzutheilen in geschäftlicher und privater Hinsicht. Auch die Gattin des Herrn Rapp war der Einladung zu der Fahrt gefolgt und muß ihre Freude gehabt haben an dem Einvernehmen des Direktors mit seinen Untergebenen und der Anerkennung, die ihm von theilnehmender und untheilnehmender Seite gezollt wurde. Unter allen den bunten Gesprächen dieses Abends wurde auch erzählt, daß kürzlich ein „Ferkengreis“ die Gegend besucht habe, und darunter

verstand man einen Kenner und Sammler von alten Stoffen; wenn ich nicht irre, war der Herr aus Barmen oder Elberfeld, und er mag mir verzeihen, wenn ich seinen Titel hier preisgebe. Einen freundlichen Toast auf den fremden Gast erwiderte ich aufrichtigst und dankbar mit dem Ausdruck meiner Freude und Bewunderung über Alles, was deutsche Arbeit hier im fremden Lande so rasch und so vollkommen geleistet habe. Sa, es giebt Unterschiede zwischen den Menschen! Es giebt Männer, welche die Möglichkeit von Neuschöpfungen und von Reformen erkennen und das, was sie gedacht und erkannt, in die Wirklichkeit umzusetzen wissen, und es giebt Männer, die zaghaft und bedenklich vor jeder größeren Aufgabe stehen, die niemals den Muth haben, zuzugreifen oder persönlich ein Risiko zu übernehmen, und die meinen, daß man mit schüchternen Versuchen, halben Maßregeln und einem fortgesetzten Flickwerk neben der eigenen Person die Welt weiter bringen könne. Ich höre das sichernde Lachen der Mittelmäßigkeit ohne Kraft der Vorstellung, wenn Jemand ihr vor 5 oder 6 Jahren von einer deutschen Bahn durch Kleinasien gesprochen hätte. Ehre den Männern, die es erdacht und die es hinausgeführt haben!

Wie lag es sich dann um 11 Uhr im Neubesitz so vieler interessanter Eindrücke wohnenvoll in der behaglichen Kabine des Dienstwagens, die mir Herr von Kühlmann großmüthig angewiesen hatte. Das war einmal etwas für eine alte Reiseseele, so mitten im wilden Kleinasien, Todtenstille ringsum, ein paar Lichter noch in der etwas entfernten fremden Stadt,

darüber das flimmernde Firmament; hin und wieder das Bellen der großen Hunde, und dazu hatte ich noch eine gute echte Cigarre in Brand; ein Höhepunkt des Lebens, der manche Bitterkeit hinwegspülte.

Die Freude auf den kommenden Tag und die Ungeduld, wieder Neues zu sehen, weckte mich schon um 5 Uhr früh mit Tagesanbruch, aber, o weh, ein ganz kräftiger Regen trommelte über mir auf dem Wagendach, und es war in dieser Höhe bitterkalt geworden, so, was man bei uns maikühl nennt, wenn man mit den Zähnen klappert. Da entdeckte ich zu meiner Freude, daß ein Deschen in der Kabine stand, das zum Anzünden fertig hergerichtet war, daneben stand ein gefüllter Holzkasten. Schnell, oder vielmehr nicht schnell, aber langsam und nach einigen vergeblichen Versuchen war das etwas feuchte kleinasiatische Holz in Brand gesteckt und allmählich verbreitete sich eine behagliche Wärme, so daß es möglich war, sich in aller Ruhe und Gemüthlichkeit und unter wiederholtem begierigen Ausguck aus den Fenstern zu waschen und anzukleiden. Auf einer Seite lag die Stadt, dahinter Hügel, sonst Nichts als die weite Thalfäche mit Wiesen, Weiden und Saaten; von Wald keine Spur, nur an den Wasserläufen gab es einige Sträucher von Weiden und dergleichen. Auf den Hügeln war über Nacht Schnee gefallen, und unten hatten wir 26 Grad Reaumur im Schatten gehabt. Allmählich sammelte sich die Gesellschaft im Speisewagen, und nach eingenommenem vorzüglichem Kaffee mit frischem Weißbrot wie daheim ging Herr von Kühnmann in vollem Regen trotz seiner Nahre zur amtlichen Besichtigung der demnächst zu

eröffnenden Station über, bei welcher ich mich betheiligen durfte.

Der Bahnhof hatte im Ganzen 7 km Gleise. Die Hochbauten waren solide, wenn auch ohne allen überflüssigen Luxus ausgeführt. Es gab eine ganze Menge von Gebäuden, wie sie der Betrieb auf den Haupt- und Maschinenstationen erfordert; auch Büroräume für die höheren Betriebs- und Baubeamten, sowie angemessene Dienstwohnungen für dieselben waren reichlich vorhanden. Zu den Bauten war viel europäisches Holz verwendet. Auch eine Werkstätte mit eisernem Dachstuhl, und nach meinem Dafürhalten nicht zu knapp für die jetzigen Verhältnisse und die nächste Entwicklung, war errichtet. Diese soliden europäischen Gebäude machten nach dem Anblick aller dieser türkischen und anderen Schwefelholzhäuser einen merkwürdig massiven und dauerhaften Eindruck, imponiren auch den Einheimischen offenbar nicht wenig. Einige der Letzteren nahmen Veranlassung, dem Herrn von Kühlmann ihre große Zufriedenheit mit der Erbauung der Eisenbahn (demirjol) ehrerbietig auszudrücken. Die Leute wissen recht gut, was sie an der Eisenbahn haben, denn die Unterschiede in den Beförderungskosten und der Sicherung der Güter sind trotz der noch bestehenden hohen Tarife sehr bedeutende. Außerdem kann jetzt der Händler schnell und in Sicherheit an Ort und Stelle gelangen. Die Händler, namentlich die Aufkäufer des Getreides, eilen jetzt der Bahn immer schon voraus, und der Tag der Eröffnung einer neuen Theilstrecke findet immer schon lagernde Transporte vor, die der Beförderung harren. Die Unternehmung regt sich lebhaft.

Zu der Nähe des Bahnhofes war ein Hotel mit einer erheblichen Anzahl von Zimmern erbaut, da die Züge von Haidar-Pascha nach Angora bei dem gebotenen iparjamen Betriebe in Eskischéhir übernachten sollen. Dieses Gasthaus kostet 300 türkische Pfund und ist für das erste Jahr zu 120 Pfund vermietet; man sieht, welche Aussicht das Kapital in Kleinasien hat.

Nach Erledigung dieser Geschäfte und Rücksprache mit den verschiedenen Beamten und Unternehmern fuhr man in die Stadt. Zwei richtige Landauer, durchaus von der Güte wie etwa die Kölner Droschken, fuhren vor, und wenn die Wege in der Stadt auch nur zum Theil etwas befestigt waren, so war ich doch auch hier überrascht von der Größe der Stadt und der zahlreichen Bevölkerung. Die Männer (Frauen sah man natürlich in minderer Zahl) sahen durchweg kräftig und wohlgenährt aus, nicht einen Bettler habe ich bemerkt, auch waren sie alle ganz ordentlich gekleidet. Ich sah eine erhebliche Anzahl von Handwerkerwerkstätten aller Art, in denen es nicht an europäischen Werkzeugen mangelte. Auch schienen mir die Leute vielmehr nach europäischer Art zu arbeiten, als etwa die Handwerker in Aegypten, wo man sie heute noch mit den allerprimitivsten Geräthen hantiren sieht, und z. B. die Drechsler das zu bearbeitende Stück Holz mit einem veritablen sogenannten Flixbogen mit der Hand in Bewegung setzen, wie ihn die Kinder sich bei uns auf dem Lande anfertigen. Fremde sind natürlich in Eskischéhir eine immerhin noch ungewohnte Erscheinung. Ich habe niemals so etwas von gespanntem Betrachten von Personen gesehen, wie bei unserer Fahrt

durch diese Stadt. Alles machte tellergroße Augen. Kein Kopf auf der Straße, in den offenen Werkstätten und an Fenstern, der sich nicht nach uns hingewandt hätte. Dabei hatten die Leute durchaus eine intelligente Art, nichts weniger als ein erstauntes Angloken mit thörichtem Gesichtsausdruck, und ich gebrauchte deshalb den Ausdruck des gespannten Betrachtens. Man verlor nicht im Mindesten sein Selbstbewußtsein gegenüber diesen ziemlich stattlichen und wohlgekleideten Fremden und Franken. Zum Theil sah man prächtige Figuren und interessante Charakterköpfe, besonders fiel mir der Kavaß eines Unternehmers auf, ein bildschöner Mann, dem die orientalische Tracht mit Turban und um den Leib gewundenem Shwal außerordentlich stand. Da giebt es etwas für Maler und Liebhaberphotographen. Vielfach trugen die Leute auch Schafpelze, es muß also ein großer Theil des Jahres recht kühl sein, und ich meine, der Winter wird einem deutschen Winter nicht allzuviel nachgeben, da Ende April noch auf den Höhen der Schnee fiel. Das Fell der Angoraziege soll trotz des langen Haares bei seiner seidenartigen Beschaffenheit sehr kühl bei der Verwendung für Kleidungsstücke sein. Die Häuser waren natürlich von der üblichen leichten Bauart, doch machten sich einige gut verputzte Fachwerksbauten nicht übel. Man sah auch Balkone und Veranden. Eskischéhiv hat den Charakter einer kleinen Stadt in Norddeutschland im Ackerbau treibenden Flachlande. Ernte, Wolle und Ziegenhaar, sowie Vieh werden dort verfilbert, und die Bedürfnisse an gewerblichen Artikeln, für den Landbau, die Hauswirthschaft und die Kleidung, auch die Genußmittel, von

der Umgegend dort eingekauft. Der Bahnbau hat natürlich die Europäer zahlreicher gemacht, auch der deutsche Humor ist dort eingekehrt, und ich las an einem neuen sauberen Häuschen in mächtigen schwarzen Lettern: „Gasthaus Bertha zum letzten Groschen“. Hoffentlich ist dieses Gasthaus besser, als einzelne andere kleinasiatische Häuser, denen man deutscherseits Ehrentitel beigelegt hat, als da sind: „Zum Hungerthurm“, oder „Zum schmutzigen Löffel“ oder endlich „Zur unermüdblichen Wanze“.

Wie in Aegypten dienen Kuchen aus getrocknetem Dünger des Rindviehs und der Büffel in diesem holzarmen Lande als Brennmaterial. Ob die Anatolier bei der Zubereitung dieses Brennstoffes auch so verfahren, wie die Fellachen in Aegypten, weiß ich nicht. Die letzteren formen die Brennkuchen nämlich durchweg mit den Händen, der Teig aber für das Brod wird mit den Füßen geknetet und geformt.

Wir führen bei dem Baubevollmächtigten, Herrn de Coulon vor, der uns in einem geräumigen und hübsch ausgestatteten Zimmer empfing. In seiner Behausung hatten auch Herr und Frau Kapp Aufnahme gefunden. Hier war auch der kaiserliche Kommissar für die Ueberwachung des Bahnbaues im Range eines Obersten anwesend, Herr Huber, ein Oesterreicher von großer Zuverlässigkeit. Derselbe wohnt schon gegen 2 Jahre in Eskischehir und versicherte, daß die Produktion an landwirthschaftlichen Erzeugnissen sich durch die Ankunft zahlreicher Händler und in Folge der Nachfrage bereits auf das Doppelte in dieser Gegend gehoben habe. Er zeigte mir später bei der Rückfahrt, an welcher er theilnahm,

an den verschiedensten Stellen, daß das Land neu angebaut und Weide und Wiesenfläche frisch umgerissen waren. Die Schätzung der Mehrproduktion mag nun ihre Schwierigkeiten haben, da der furor statisticus in Anatolien noch unbekannt ist, allein nach vielen übereinstimmenden Mittheilungen, zum Theil belegt durch den Augenschein, muß ich sagen: „ça marche.“ Für das laufende Jahr wurde der Saatenstand als sehr günstig angegeben. Die Ernte findet Anfang und Mitte Juli statt. Der Sommer ist wohl heißer als bei uns, trotz der Höhe, auch ist der Frühling als ein allmählicher Uebergang von der kalten zur warmen Jahreszeit mit all' seinen Reizen im Orient nicht zu finden; der Wechsel der Temperatur ist ein weit schnellerer, auf einmal ist der Sommer da.

Große Preisunterschiede bestehen heute noch zwischen diesen Gegenden des Innern und Konstantinopel. Man bereitet z. B. für den Hausbedarf, für die Karavanen u. s. w. lufttrockenes Rind- und Ziegenfleisch, das ganz appetitlich aussieht. Davon kostet in Angora das Kilo heute $\frac{1}{2}$ Franken, in Konstantinopel 1,20—2 Franken, je nach der Qualität. Dabei ist in Rücksicht zu ziehen, daß die frische Fleischmenge, welche zur Erzeugung dieses einen Kilo dient, natürlich ein sehr viel höheres Gewicht, vielleicht das Doppelte und mehr hat.

Von Herrn von Coulon wurden wir gastlich mit Wein und Mastixcognac bewirthet. Dieser Cognac ist wasserhell, wird aus Trauben gebraunt und über Mastixharz abgezogen. Man trinkt ihn unvermischt oder mit Wasser, wie in Frankreich den nervenzerrüttenden Absinth.

Das Getränk ist nicht übel. Ich habe diesen Traubenschnaps später bei Bujukdervend ohne Mastix nur mit etwas Anisgeschmack getrunken und ihn dieser Gestalt in der That höchst acceptabel gefunden und weit angenehmer als sämmtlichen Kornschnaps, Nordhäuser u. s. w.

Bei der großen Fülle und Billigkeit der Trauben im Saccaria- und Karajuthale würde dort eine Cognacbrennerei nach europäischer Methode vielleicht gute Ausfichten haben, zumal der Export durch die Bahn außerordentlich erleichtert ist, doch bliebe der hohe Eingangszoll Deutschlands und anderer Länder für Spirituosen wohl in Rechnung zu ziehen.

Dieser Mastixschnaps ist übrigens vornehmlich das spirituose Getränk, welches die Türken lieben. Wahrscheinlich wenden sie wegen des Wasserzuges mit Rücksicht auf das Verbot darauf dieselbe Logik an, wie der Wolf, als er versprochen hatte, kein Schweinefleisch mehr zu verzehren, dann aber, als er ein Schwein sich im Pfuhle wälzen sah, mit dem Rufe über dasselbe herfiel, das sei ein Fisch, und Fische dürfe er essen.

Das Empfangszimmer des Herrn de Coulon war mit verschiedenen Maritäten geschmückt. Da waren Teppiche von Kutahia, die gute Qualität und schöne Muster hatten, auch ein persischer Teppich von hervorragender Güte und Schönheit, den Händler gebracht hatten. Derjelbe hatte die Größe der gewöhnlichen Gebetteppiche, ungefähr 4 qm, hatte aber 8 türkische Pfund gekostet, also etwa 145 Mark. Ferner eine kleine antike Broncestatue, die an Ort und Stelle gefunden war, wenn ich nicht irre, Pallas Athene, etwa 30 cm hoch, von schöner Arbeit und ganz mit schöner

Patina bedeckt. Auch alte Fayencen von dem etwa 60 km entfernten Kutahia, das mit Eskischehir durch eine befestigte Straße verbunden ist, und wo sich früher eine berühmte Fayencefabrik befand. Diese Fayencen sah ich auch in einigen Exemplaren in Konstantinopel, schön habe ich sie indessen nicht gefunden, weder in den Formen noch in den Farben.

In der Gegend von Eskischehir wird in einem ziemlich weiten Umkreise bis zu 30 km der Meer Schaum gegraben, und ich will hier nicht wiederholen, was Friedrich Dernburg darüber in seiner Reisebeschreibung mittheilt.

Wir statteten Herrn Cohn, dem größten Händler, einen Besuch ab und wurden freundlich aufgenommen. Viele Europäer und namentlich deutsche Großstädter, die nicht viel herumgekommen sind, haben so die Meinung, daß sie doch eigentlich eine solche Summe von Einsicht und Kenntnissen besitzen, daß da draußen Niemand mit ihnen so recht würde mitkommen können; ich wünschte, solche Leute könnten sich mit Herrn Cohn in Eskischehir unterhalten, und sie würden mit Erstaunen in diesem weltfremden Winkel einen verständigen Mann finden, der mit ruhiger Klarheit und sicheren Manieren über die Dinge dieser Welt, Länder, Menschen und sein Geschäft spricht, als ob er nicht seit zwanzig Jahren fast ausschließlich im Inneren Kleinasiens gelebt hätte. Wir sahen den Meer Schaum, wie er in Stücken von einer Kruste umgeben naß aus der Erde kommt. Er wird dann im Sommer an der Sonne, im Winter in Heizkammern, getrocknet und aus der Umhüllung herausgeschält und polirt.

Herr Cohn klagte, daß er immer noch nicht die Eisenbahn für den Versand seiner Meer Schaum-Kisten benutzen könne. Und warum? Die Käufer im Auslande verlangen, daß sie die Kisten uneröffnet bekommen, um ihrer Waare sicher zu sein, und die Zollbeamten im bisherigen Verkaufshafen Mudania wissen dies und respektiren die Meer Schaumkisten bei Festsetzung des Ausfuhrzollses von einem Prozent des Werthes, der in der Türkei allgemein erhoben wird. Die Beamten in Haidar-Bascha aber wollen die Kisten nicht uneröffnet passiren lassen, und so reißt der Meer Schaum immer noch auf dem Kameel zur Küste. Herrn Cohn wurde die Vermittelung der Bahnverwaltung zugesagt.

Jeder der Gäste empfing ein Stück schönen Meer Schaums als Andenken und freundliche Gabe; ich kam besonders gut weg und habe außerdem noch ein zweites rohes und unbearbeitetes Stück aufzuweisen, schöne Objekte für mein Reisemuseum, das sich in 30 Jahren allmählig bei mir entwickelt hat.

Der Besuch bei Herrn Cohn, dessen Gattin auch erschien, vollzog sich ganz nach türkischer Sitte. Ein Diener kam mit einem Tablett; darauf ein großes Glasgefäß mit Konfitüren, ein Gefäß mit Löffelchen, ein leeres Glas und eine Anzahl Gläser mit frischem Trinkwasser gefüllt. Man nimmt, wenn der Ganymed anbietet, ein Löffelchen, schöpft von den Konfitüren, führt sie zum Munde und thut das Löffelchen in das leere Glas; nimmt ein Glas mit Wasser, schlürft nach Belieben und setzt das Glas wieder zurück; so geht es der Reihe nach, wobei Jeder natürlich ein neues Glas Wasser nimmt.

Dann folgte der landesübliche „Kahwe“, wie es türkisch heißt, à la turca bereitet, und die Cigaretten. Der türkische Kaffee wird bekanntlich so bereitet, daß die gebrannten Bohnen außerordentlich fein gemahlen oder gestampft, dann in ein kleines Kochgefäß mit dem nöthigen feinen Zucker gegeben und mit genügendem heißen Wasser übergossen werden. Alsdann wird das Gefäß auf glühende Kohlen gestellt, bis die Masse aufwallt, demnächst vom Feuer genommen, dreimal damit aufgeklopft und sodann der Trank in die Täßchen gegossen. Nach einigen Minuten hat sich der feine Kaffee auf dem Boden niedergeschlagen, und man kann die klare Flüssigkeit schlürfen. Oft werden auch einige Tropfen kalten Wassers in die Tasse gespritzt, um das Absetzen zu beschleunigen. Ich habe dieses Kaffeekochen in einem arabischen Café in Tunis dereinst sorgfältig gelernt und kann den Kaffee à la turca lebhaft für Jagden und Reisen empfehlen. Die Hauptsache ist, daß der Kaffee überaus fein gemahlen ist. Ein echter Türke nimmt über Tag wenigstens 8—10 Mal seinen Kahwe in allerdings jedesmal sehr kleinen Portionen. Doch ist der Kaffee stark. Ein Besuch ohne Kaffee im Orient ist undenkbar, auch ein Geschäft unter Einheimischen. Die Erörterung des Geschäfts darf erst beginnen, wenn der Kaffee genommen ist; vorher davon zu sprechen, ist ein grober Verstoß gegen die Sitte; man sieht, die Leute nehmen sich mehr Zeit, als wir Europäer. Man denke sich dies Bischen Kaffeetrinken in einem europäischen Laden bei Uebertragung der Sitte.

Hierauf besuchten wir den Bazar, eine lange, oben

gegen Sonne und Regen durch ein Dach oder überspannte Tücher geschützte Gasse oder Gang, an deren Seiten sich die vorne völlig offenen kleinen Verkaufsgelasse, das eine neben dem anderen befinden. Die gleichen Waaren sind stets in demselben Theile des Bazar's untergebracht, so daß man leicht übersehen kann, was in dieser Gattung zu haben ist; für den Käufer recht angenehm.

Außer Lebensmitteln sah ich im Bazar wenig originelle orientalische Sachen, dagegen große Mengen europäischer Waaren an Stoffen, Eisenwaaren und Geräthten. Die Vorräthe lagen alle offen, namentlich gab es eine große Zahl Butiken mit europäischen Manufakturwaaren, billigen Kattunen und dergl., und wir schätzten die importirten, im Bazar sichtbaren Bestände an Fabrikaten auf etwa 28 Eisenbahnwagen. Ein grünlicher Stein von homogenem Aussehen wurde dort verkauft, der sich im Wasser lösen soll und den die Einheimischen benutzen, um eine Lauge für die Wäsche herzustellen. Das Material soll schon von Chemikern untersucht, doch für weitere technische Zwecke nicht verwendbar sein.

Estschéhiv besitzt eine heiße Quelle, die ganz gewiß noch einmal gegründet wird, und es sollen schon Versuche in dieser Richtung stattgefunden haben, aber an der Liebe der Einwohner für ihr Bad gescheitert sein. Der Gebrauch dieser Quelle ist uralte, und derselbe wird höchst wahrscheinlich die Veranlassung zur Ansiedelung an dieser Stelle gewesen sein. Wir traten in einen hohen gewölbten säulengetragenen Raum mit Nebengelassen, in welchem Alles mit Dämpfen erfüllt war, es war ein altes Ge-

bäude römischen oder byzantinischen Ursprungs. Durch ein Thor in der Wand quollen dicke Dampfvolken, und man konnte dahinter ein Wenig von dem Baderaum und dem Wasser der Quelle sehen. Eine Anzahl von Badenden plätscherte in dem heißen Wasser herum. Dasselbe soll eine Wärme von ungefähr 40° Reaumur haben und reichlich vorhanden sein. Ich tauchte die Hand in das Wasser, und es schien mir die Wärme richtig angegeben zu sein. Gekostet habe ich es nicht; es soll etwas salzig und schwefelwasserstoffhaltig schmecken. In den Vorräumen sah es malerisch aus. Man sah eine große Zahl schöner kräftiger Körper, begehrenswerth für jeden Altjaal; in allerhand sitzenden und liegenden Stellungen und in Tücher oder Decken gehüllt ruhte man nach dem Bade aus und ließ es sich wohl sein. Die Leute waren durchaus freundlich gegen die fremden Besucher. Die heißen Quellen in Algerien zu Hamman Riva und zu Hamman Meskoutine sind längst zum Gebrauch auch für Fremde modern eingerichtet und werden von Frankreich trotz der viel weiteren Entfernung besucht. Bei der großen Nähe von Konstantinopel wird es nicht lange währen, bis auch in Gskischehir ein Kurhaus ersteht, das vom Bosporus in einer Tagesfahrt zu erreichen ist.

Draußen strömte das warme Wasser als Bach weiter, und hier war große Waschanstalt. Alt und Jung saß dort mit der Reinigung von Wäsche und Gewändern von allen Farben beschäftigt. Nur 317 km trennen diese Quelle von Konstantinopel; vielleicht ist es auch nicht einmal ausgeschlossen, dieselbe zu einer Waschanstalt für die Hauptstadt zu benutzen, da in Deutschland wenigstens

Wäsche schon an solche Anstalten auf Hunderte von Kilometern als Stückgut versandt wird, z. B. von Berlin und sogar von Hannover nach Görlik. Wenn der Transport in ganzen Wagenladungen zu billigen Sätzen erfolgte, wäre möglicherweise ein Exempel zu machen und die wohlhabenden Haushaltungen in Pera wären einer Sorge ledig. Diese Quelle lenkt den Gedanken auf alles, was wohl Kleinasien im Erdinnern birgt. Ob und welche geologischen Untersuchungen oder gar Bohrungen in den Randgebirgen, welche das kleinasiatische Hochland ringsum begrenzen, oder auf dem Hochland selbst schon stattgefunden haben, ist mir nicht bekannt geworden. Viel ist jedenfalls noch nicht daran geschehen, vielleicht wagt deutscher Unternehmungsgeist einmal ein kleines Kapital. Der Transport von Erzen bis zum Molo von Derindje wäre vielleicht nicht zu lang, und von da ab steht der Seeweg zur Verfügung. Ja, wer Kohlen im Innern von Kleinasien fände!

Bei Biledjik giebt es übrigens Braunkohlen, die zum Betriebe der Seidenspinnereien daselbst verwendet werden, und bei Heraklea am Schwarzen Meer werden schon Steinkohlen gewonnen, welche die Dampfer des Bosporus benützen, die aber furchtbar qualmen.

Der wieder beginnende Regen hinderte mich, nach meiner Gewohnheit in einem fremden Orte zu Fuß umher zu streifen, um Beobachtungen zu machen. Wir kehrten zum Bahnhof zurück, wo unser um 1 Uhr das Frühstück im Speisewagen wartete. Nach der lebhaften Unterhaltung und dem vielen Schauen that dann allen eine kurze Mittagruhe in dem Wagen gut. Für den Nach-

mittag war die Besteigung eines Berges in Aussicht genommen, um einen Ueberblick über das Land zu gewinnen, allein da der Regen fort und fort drohte, wurden die Wagen wieder bestellt, und wir fuhren zu den etwa eine gute halbe Stunde entfernt liegenden Trümmern des antiken Doryläun, um von den dort vorhandenen Resten alter Cultur der Römer oder Byzantiner Kenntniß zu nehmen, von welchen viel gesprochen war. Ich richtete meine Aufmerksamkeit unterwegs wie schon während der ganzen Fahrt mit Sorgfalt auf den Boden und die Bebauung. In der Umgegend der Stadt schien alles Ackerfeld und Wiese zu sein; die paar Weidensträucher an dem Wasser fingen eben an zu grünen, die Vegetation lag noch halb im Winterschlaf. Die Bestellung der Aecker war offenbar nur eine flüchtige und flache Cultur, nichtsdestoweniger standen die Saaten recht gut und versprachen eine reiche Aernnte. Weiterhin schienen weite Flächen, wie man dies auch auf der ganzen Strecke von Bosjuk bis Estischchia wahrnehmen konnte, noch brach zu liegen und nur als Weide benutzt zu werden. Alle diese Flächen sollen, wie Herr Sohn berichtet, durchaus anbauwürdig und im Stande sein, viele Menschen zu ernähren. Welche weiten Flächen noch lediglich als Weide dienen, konnte man ungefähr aus den großen und zahlreichen Viehherden schließen, die wir gesehen hatten. Die Hauptfrucht, welche man baut, soll Gerste sein, dann Weizen, Roggen und Hafer, Mais gedeiht hier oben schwerlich, dagegen an der unteren Strecke, und ebenso wird dort auch Reis gebaut. Was würde dieser Boden erst hervorbringen bei kenntnißreicher Bearbeitung und

regelrechter Düngung, die noch eine ziemlich unbekannte Sache zu sein scheint. Herr Dernburg berichtet auch, daß sich Tartaren aus der Dobrudscha in neuerer Zeit und in größerer Zahl mit gutem Erfolge hier angesiedelt haben, obwohl alle diese Leute ohne Mittel sind. Die Grundstückspreise sollen schon gestiegen sein, allein um 5—10 000 M. kann man noch fruchtbare Flächen, wie die allergrößten Rittergüter, erwerben. Der Hafen wird nur der sein, daß man, um Grundbesitz zu haben, jedenfalls mit der Zeit in den türkischen Unterthanenverband wird eintreten müssen und damit der türkischen Beamtenwelt unterstellt wird. Der große Einfluß der Bahnverwaltung möchte Einwanderern helfend zur Seite stehen, und bei den Beziehungen derselben in Konstantinopel würden sich die türkischen Beamten doch wohl hüten, mit deutschen Kolonisten unglimpflich zu verfahren. Der Wali zu Angora, ein energischer Mann, hat wiederholt versichert, daß fremde Kolonisten seines vollen Schutzes sicher sein könnten, und daß er dringend wünsche, daß fremde Kräfte und fremdes Kapital in dem ihm unterstellten Gebiet eingreifen möchten, mit dem Zusätze, daß vier Fünftel des anbaufähigen Landes noch wüst lägen. So berichtet auch Herr Dernburg. Letzterer meint in seiner Schrift, er halte eine Besiedelung durch deutsche Kolonisten zur Zeit durch die politischen Verhältnisse für ausgeschlossen, aber zu einer ausgedehnten Plantagenwirtschaft halte er die Gebiete am Purjak und nach Angora herauf wie geschaffen. Ich verstehe den gemeinten Unterschied nicht ganz, wahrscheinlich meint Herr Dernburg indessen, daß nur Unternehmer großer land-

wirthschaftlicher Betriebe Aussicht auf Erfolg haben, nicht aber einzelne kleine Kolonisten ohne Kapital.

Klima und Boden sind dem Ackerbau, der Viehzucht, der Gärtnerei, der Aufforstung und dem Obst- und vielfach dem Weinbau und der Seidezucht günstig, Alles andere ist verbesserungsfähig und kann vor Allen durch den Einfluß eines hohen Willens leicht verbessert werden, wenn Seine Majestät, der Sultan persönlich für die Bebauung dieses Landes durch Kolonisten interessirt würde und sich bereit finden ließe, einige Zugeständnisse zu machen, die weiter unten noch angedeutet werden sollen.

Wenn ich nicht bereits die Fünfzig überschritten hätte, so wüßte ich keine interessantere Thätigkeit, als in Anatolien unter Aufwendung einiger Mittel eine landwirthschaftliche Thätigkeit zu beginnen und aus dem Nichts ein neues Heim durch fleißige Arbeit mit den europäischen Hilfsmitteln zu schaffen.

So sind die Eindrücke, die ich in dem Lande in diesen Tagen und später durch Mittheilungen und den Augenschein gewonnen habe und die insbesondere durch meinen späteren Aufenthalt in dem Tcherkessendorf Maichukjeköi bei Bujukdervend bestärkt sind.

Man mag mir hier sagen, daß meine Beobachtungen doch nur sehr flüchtige sind, und ich gebe das gern zu (es wäre auch möglich, daß ein oder der andere Irrthum unterlaufen ist), allein ich stütze mich vor Allen auch auf die Unterlagen des Urtheils vertrauenswürdiger Männer. Wenn Chancen erst ganz sicher geworden sind, dann ist es zum Zugreifen gewöhnlich zu spät, sind die Chancen vorbei.

Von den Engländern können wir Deutsche lernen. Der Deutsche ist viel zu sehr Sicherheitskommissarius.

Das alte Doryläum lag auf einem mäßig hohen Hügel und war dereinst ringsum von einer Mauer umgeben. Einwohner von Csíkischéhir und den umliegenden Dörfern graben dort die Fundamente der alten Umfassungsmauer und der Gebäude auf, verkaufen die Steine und müssen eine kleine Abgabe von dem Erlöse für die Erlaubniß an den Staat oder die Beamten entrichten. Viele von diesen Steinen sind für die Bauten der Bahn verwendet, insbesondere Marmorplatten für Durchlässe u. s. w. Während Herr von Kühnmann im Wagen verblieb, da hin und wieder ein kleiner Hagelchauer niederging, besichtigten die anderen Herren mit mir den Hügel. Ich stieg auf den Gipfel und drüben wieder herunter, umging einen Theil der Peripherie und überzeugte mich in einer Viertelstunde, daß es wenig oder nichts zu sehen gab. Der Lauf der Umfassungsmauer war als Graben überall kenntlich, da man die zum Theil großen Blöcke des Fundamentes herausgenommen hatte, im Uebrigen befanden sich aller Orten Löcher und Gruben, aus denen man ebenfalls Steine gewonnen hatte; das ganze Gelände war übergrast. An der Stelle, an welcher wir auf einem endlos breiten Triftwege den Hügel erreicht hatten, lagen in einer Grube mehrere besonders große Blöcke, dabei das Stück eines Säulenschaftes aus Marmor, und ferner eine Tafel mit römischer Inschrift, die zu entziffern in der Grube und bei der Lage des Steines in der Geschwindigkeit nicht möglich war; auch eines weiblichen Kopfes in flachem rohem Relief erinnere

ich mich, ich glaube, es war eine Meduse. Das war Alles, und nachdem ich Bericht abgestattet, gab Herr von Kühnmann den Plan, den Erbprinzen von Meiningen mit seiner erlauchten Gemahlin, die demnächst Anatolien besuchen wollten, nach den Merkwürdigkeiten von Doryläum zu führen, auf und befahl einfach, besagte zwei oder drei Alterthümer auf den Bahnhof zu schaffen und dort zur Betrachtung aufzustellen. Auch auf dem Bahnhofe zu Haidarpascha hatte er schon ein Marmorarchitrav aus Terendje mit Laubwerk in hohem Relief von schöner Arbeit und eine assyrische Platte mit Vögeln und Greifen zu Ruß und Frommen aller Alterthümer an einem Gebäude anbringen lassen.

Das war Doryläum, von dessen Gipfel man übrigens weit hinaus ins Land über welliges Hüggelland sah, Alles kahl und von Wiesen mit Wasserläufen durchzogen. Die Hüttendörfer waren in dem Abendlichte nicht mehr zu erkennen.

Im Haremlik des Bahnhofes (Damenzimmer) hatte man, als wir zurückkehrten, im eisernen, natürlich deutschen Ofen ein gemüthliches Feuerchen angezündet, denn es war Abends wieder hübsch kalt geworden, und eine Tafel gedeckt. Auch Herr Kapp, der den ganzen Tag angestrengt thätig gewesen war, fand sich mit seiner Dame wieder ein. Das Haremlik war hier auf der großen Station ein besonderes Zimmer; auf den kleineren Stationen bildet dasselbe einfach eine durch gekreuzte kleine Lattenstäbe vergitterte Bucht in einer Ecke des Wartezimmers. In Haidarpascha war auch ein besonderer Schalter für Frauen, um bei Andrang unkeusche

Berührungen zu vermeiden, und in den Zügen sind, in der Türkei selbstverständlich, besondere Wagen oder Abtheile für die bessere Hälfte der Bevölkerung, die auch auf den Schiffen und sogar den Pferdebahnen vorhanden sind.

Ob wir zu Tische gingen, fand sich noch ein würdiger Türke ein, ein Hadji mit grünem Turban, der ein Anliegen an Herrn von Kühlmann hatte. Er griff tief auf den Boden, als er nach dem Gebrauche auf Herrn von Kühlmann eilfertigen Schrittes zulief und seinen Gruß darbrachte, und Letzterer erwiderte den Gruß in dem demokratischen Orient ebenso höflich, obwohl der Herr nicht mehr oder weniger als der pektschi, der Nachtwächter des Baues war. Auch mir als Begleiter wurde unverdienter Weise derselbe ehrerbietige Gruß zu Theil, und ich bekenne mich schuldig, in meiner Ungeübtheit und Ueberraschung mit meinem Gegengruß einen vollen halben Meter über dem Boden geblieben zu sein. Der Mann, der bis dahin von der Baugesellschaft angenommen war, wünschte vom Betriebe übernommen zu werden und erhielt die freundliche Zusage, daß er behalten werden soll, wenn es irgend anginge. Die niederen Türken sind überhaupt Leute, denen man durchaus Anerkennung widerfahren lassen muß, sie sind ernst, zuverlässig, und noch alle Kenner des Landes, die ich gesprochen, haben die echten Osmanen gerühmt. Der türkische Kaufmann z. B. im Bazar überfordert auch und schlägt stark vor, allein niemals wird er unwahre Angaben über die Qualität der Waare machen. Wenn er versichert, ein Stoff sei reine Seide, dann ist es reine

Seide. Die Türken werden auch nie ein Thier mißhandeln, einen schlafenden Hund auf der Straße, der ihnen im Wege liegt, werden sie nie stoßen; sie stören ihn nicht und biegen ihn aus. Mit den Pferden gehen sie gut um. Wenn zwei Leute auf der Straße in Streit gerathen, dann findet sich in der Regel gleich ein älterer Türke ein, der von Beiden hört, was es giebt, und den Streit als Schiedsrichter zu schlichten sucht und dessen Spruch man sich gewöhnlich ohne Weiteres fügt. So giebt es viele hübsche Züge von den Türken; die Religion Mohameds und die Vorschriften des Koran haben einen gewaltigen Einfluß. Auffallend ist die Art, wie die niederen Türken zu sprechen wissen. Dieser pektschi hielt seinen Vortrag ruhig und unbefangen, wie ein Gebildeter, ohne sich ein einziges Mal zu versprechen oder zu stocken, und ähnlich machen es Alle. Viele leben erstaunlicherweise in dem großen Irrthum, dieses türkische Volk zu unterschätzen, das in seiner breiten Masse, der Landbevölkerung insbesondere, verständig, arbeitjam und von gutem Charakter ist.

Ein gutes Mahl mit deutschem Wein beschloß den Tag. Die Unterhaltung bewegte sich natürlich um das Land, die Bahn und die Zukunft Beider. Man war allseitig einig, daß die Baumlosigkeit der Hochebene durchaus nicht in der Bodenbeschaffenheit oder dem Klima begründet sei, daß vielmehr allein die Weidewirthschaft, die Herrenlosigkeit weiter Flächen die Schuld an diesem Uebelstande tragen. Offenbar werden alle jungen Sprossen abgeweidet und ist alles Holz seit langer Zeit abgehauen worden. Herr von Kühnmann hatte deshalb in Aussicht

genommen, als Anfang und Beispiel die Trennstücke und vorzugslich längs der Bahnhöfe angekauften Geländestreifen zu bepflanzen, bezw. Saat- und Pflanzgärten für Kastanien, Akazien und vielleicht Linden anzulegen. Ich erhielt den Auftrag, für Pflanzkastanien zu sorgen. Man wird jedenfalls auch Versuche mit Kiefern, Eichen und Buchen, den Nuzhölzern, machen.

Der Obst- und Weinbau wird neben dem Getreide jedenfalls dem Lande mit Hilfe der Bahn zunächst erhöhte Einnahmen bringen, und das Bestreben des Herrn von Kühlmann richtet sich darauf, im wohlverstandenen Interesse der Bahn und des Landes, die Hand in Hand gehen, Alles zu thun, um diese Kulturen zu heben und zu vermehren. Es mangelt in diesem Lande an weiteren Kenntnissen der Zucht und Behandlung der Fruchtbäume und des Weins.

Ein hervorragender Sachverständiger soll, so ist die Absicht, sehen und prüfen, was jetzt da ist, welche Ausichten sich bieten und welche Maßregeln zu ergreifen sein möchten, um die Erzeugung qualitativ und quantitativ zu fördern. Herr von Kühlmann ist ein Mann von raschem Entschluß. Ich erlaubte mir, den Herrn. Dekonomierath Goethe in Geisenheim, Direktor der Königlich Preussischen Lehranstalt für Obst- und Weinbau, als einen jedenfalls sehr geeigneten Sachverständigen zu nennen, und fünf Minuten später saß ich bereits an dem einzigen jetzt vorhandenen Tische des kleinasiatischen Wartesaals und schrieb einen Brief an Herrn Goethe im Auftrage des Generaldirektors der anatolischen Eisenbahnen. Die Sache ist heute abgemacht. Da Herr Goethe

selbst verhindert war, wird er im September einen erfahrenen Sachverständigen senden, und ich vertraue, daß in wenigen Jahren die Achtung der Einheimischen vor deutschem Wissen und Können und deutscher Redlichkeit, welche ihnen die Beamten der Bahn schon reichlich beigebracht haben, noch erheblich wachsen wird.

Als es sich um die Beförderung des Briefes handelte, erfuhr ich eine merkwürdige Thatsache. Man kann zwar von außerhalb auf weitere Entfernungen Briefe nach Konstantinopel und von Konstantinopel Schreiben ebenso nach weiter gelegenen Orten senden, aber in Konstantinopel selbst und in einem Umkreise von einer ganzen Anzahl von Kilometern, z. B. an den Ufern des ganzen Bosporus befördert die türkische Post weder Briefe noch Postkarten. Nur durch Boten oder mit Gelegenheit kann man Briefe nach der Umgegend von Konstantinopel besorgen lassen. Der Grund dieser namentlich für die Geschäfte äußerst beschwerlichen Verfassung des Verkehrs soll darin beruhen, daß man etwaigen Verschwörern der Hauptstadt die Verständigung nicht hat erleichtern wollen. Nun, es dürfte nicht zu bezweifeln sein, daß wirkliche und ernsthafte Verschwörer durch die Schwierigkeit zu korrespondiren sich nicht würden von ihrem Vorhaben abbringen lassen und daß ein Hinderniß für Verschwörungen in dieser Maßregel in keiner Weise zu finden ist. Die türkische Regierung würde daher vielleicht wohl thun, durch Aufhebung dieses herben Verbots die Bevölkerung und die Geschäftswelt hoch zu erfreuen und sich zu erinnern, daß die Liebe eines zufriedenen Volkes der beste Schutz gegen Verschwörungen ist.

An diesem Abend hieß es für mich einen schweren Entschluß fassen. Herr Kapp bereifte zu Wagen den Rest der noch uneröffneten Strecke bis Angora, und ich war auf das Freundlichste zur Theilnahme an dieser Fahrt eingeladen. Die Reise ging über die Ortshaften Salengle, Bidjcher, Polatli und Keffigtaş. Wenn ich annahm, so konnte ich einen Tag in Angora bleiben, mußte dann aber in drei raschen Tagesfahrten nach Eskischehir zurück-eilen, um meinen Urlaub nicht zu überschreiten. Herr von Kühlmann widerrieth mir die Fahrt. Die Landschaft, Bodenbeschaffenheit und Klima seien überall dieselben auf der Hochebene. Außer Angora selbst würde ich viel Neues nicht erblicken, auch bezüglich der wirtschaftlichen Beurtheilung des Landes würde ich nur dieselben Weiden, Wiesen und Aecker sehen wie bei Eskischehir, und dann die Obstgärten von Angora. So empfahl ich mich denn, als die an diesem Abend etwas längere und so angeregte Tafel im Haventlik aufgehoben wurde, wenn auch schweren Herzens Herrn Kapp, der in die Stadt zurückkehrte, um anderen Morgens früh aufzubrechen, mit dem Ausdruck meines lebhaftesten Dankes.

Reisefröhlichen Herzens erwachte ich am anderen Morgen, als die Maschine sich sanft vor den Zug setzte und kurz darauf zur Rückfahrt anzog. Rasch sprang ich auf und warf, durch die Gardinen lugend, noch einen Abschiedsblick auf die Stadt des Meerichanns. Auf dem Tritt des Bahnhofes war eine Anzahl Personen versammelt und schaute der Abfahrt des Zuges mit Interesse zu, darunter auch unser pektschi von gestern mit seinem

grünen Turban als Hadji und dem Amtsstabe. Die Wächter in der Türkei, und leider auch in Konstantinopel, tragen sämmtlich einen etwa meterlangen, dicken Stab oder Knüttel, der unten, glaube ich, mit Eisen beschlagen ist. Mit diesem Instrument klopfen sie bei ihren Rundgängen fast unausgesetzt und in kurzen Tempi vor sich auf die Pflastersteine, und dieser höchst unangenehme Ton stört die neu angekommenen Fremden in Konstantinopel in den ersten Tagen außerordentlich die Nachtruhe.

Diese Gewohnheit ist wenig vernünftig. Der heranahende Wächter avisirt aufs Deutlichste, wann es für etwaige Uebelthäter Zeit ist, Reißaus zu nehmen.

Wunderschön war es, als wir nun an den Höhlen von Zue Deunü vorbei allmählich und bei der Fahrt die große Rampe herab sehr rasch aus winterlicher Dede in den Frühling und in den vollen Sommer kamen, der Wechsel war ganz erstaunlich, und Plaids und Mäntel wurden wieder an die Haken gehängt. Noch einmal erfreuten wir uns an der schauerlich schönen Kavaşuschlucht und dem Blick auf die süppigen Wälder. Es wurde berichtet, daß ein Wärter in der Kavaşuschlucht allabendlich eine Bärin mit zwei Jungen aus den Bergen zum Wasser habe herniedersteigen gesehen; wenn es dann wieder bergauf ging, habe die Alte auf drei Pranken laufend mit der vierten die Kleinen den Berg hinauf geschoben. Leider hatten sie sich in der letzten Zeit nicht mehr sehen lassen.

Auch Seccirah Bey, der Fischeresse, hatte mir zwei Tage vorher auf meine Frage, ob es Bären in seiner Gegend gebe, die Auskunft ertheilt: „tschock“, viele,

und mir, als er von meinen waidmännischen Neigungen gehört hatte, sein Haus zur Verfügung gestellt und Jäger, die mich führen würden, versprochen. Das war ja nun höchst verlockend, und wenn auch auf der Bärenjagd, wie sonst, zuverlässig jeder Tag Fischtag, aber nicht Fangtag ist, so hatte doch der Besuch in einem mohamedanischen Hause einen großen Reiz und erschien mir der Aufenthalt in dem Tjcherkeßendorfe höchst belehrend für Landesart und Sitte.

Frau Kapp erinnerte mich zwar freundlich an Frau und Kinder, allein Herr von Kühlmann meinte, daß ich in Gesellschaft und als Gast des Tjcherkeßes völlig unbesorgt sein könne, und so stieg ich denn bei strömendem Gewitterregen auf der Station Bujukdervend aus, wo Seccirah mich erwartete. Herr von Kühlmann hatte die Liebenswürdigkeit, den Herrn Verkehrskontrolleur Schneller, der die Fahrt mitgemacht hatte, auf einige Tage als meinen Gefährten zu beurlauben, da derselbe fertig türkisch sprach, ein paar Tjcherkeßen packten meine Koffer und Büchse, die ich bei mir führte, auf, und so zogen wir auf leidlichem Wege bergauf in das Tjcherkeßendorf Majchukjeköi.

Das Dorf lag in den reich bewaldeten Bergen des Sabandjasees. Die Hütten und einzelne ganz ansehnliche Häuser waren versteckt in Gärten. Ueberall Laubbäume und Obstbäume. Wir traten in das Haus. Dasselbe hatte zunächst der Thür einen geräumigen Flur, in welchem eine gewundene regelrechte Treppe in den oberen Stock führte, rechts war das Frauengemach, links ein Wohnzimmer, oben wieder ein Flur und links und rechts je

ein ziemlich geräumiges Zimmer. Dazu hatte das Haus einen Anbau an der hinteren Seite, in welchem ein Wirthschaftsraum und die Küche, der gewöhnliche Aufenthalt der Frauen und Kinder, sich befanden. Der Hof war mit soliden Palissaden umzäunt, und auf demselben war noch ein Viehstall errichtet, ein kleines taubenhäusartiges Gebäude zur Aufbewahrung des ausgedroschenen Getreides und der Maiskolben, und endlich ein Abtritt, da die Mohamedaner dergleichen Anstalten im Hause nicht dulden. Dieses letztere Gebäude bestand aus einer kreisförmigen Wand von Weidengeflecht, das mit Lehm beworfen und sauber weiß gekalkt war, oben ein breites Dach darauf und eine Holzthür als Eingang. Innen die äußerste Sauberkeit. Die Mohamedaner verdammen die Anstalten der Franken zum Sitzen als höchst unsauber; gar nicht so unrecht; im Innern eines solchen Gemaches befindet sich daher nur ein steinerner Bodenbelag mit einer Oeffnung in der Mitte und erhöhten Dritten, daneben eine Kanne mit Wasser und einige aufgehängte Lächer, da der Mohamedaner es nie verjäumt, sich zu waschen. Auch in den Häusern reicher Türken und in Sultanspalästen ist die Einrichtung dieselbe. Der Boden und die Paneele bestehen jedoch hier meist aus weißem Marmor. Ich bitte um Entschuldigung ob dieser Gründlichkeit.

Die Fischerkessen entledigten sich im Flur ihrer Spanken, um in Strümpfen ins Zimmer zu treten. Diese Spanken (teharuccia) bestehen aus Rindscham, die Haare nach außen, und das Stück Haut ist durch Schnüre, die durch am Rande gebohrte Löcher gezogen sind, über dem Fuß

befestigt. Der Hausherr trug Stiefel und Galoschen, die er ablegte.

Der Diener des Bey begann mit Tüchern unsere Stiefel vom Kothle der Straße auf das Sorgfältigste zu reinigen.

Da ich nun die türkische Sitte kannte und die peinliche Sauberkeit wahrnahm, so entnahm ich meinem Koffer ein paar Reispantoffeln und entledigte mich der Stiefel. Es war mir eine große Genugthuung zu sehen, daß diese Rücksichtnahme auf die Sitte einen guten Eindruck auf meinen Wirth machte, dessen Gesicht sich sichtbar aufhellte. Er führte uns nun die Treppe hinauf und wies mir das rechte, Herrn Schneller das linke Zimmer an.

Dieser Bey ist nichts weniger als ein Hinterwäldler. Häufiger und andauernder Verkehr mit Europäern haben ihn in den Besitz ganz angemessener Umgangsformen gesetzt. Vor einigen Jahren hat er den Schwager des Bauunternehmers Grafen Vitali zu Paris auf einem Ritte durch ganz Kleinasien nach dem fernem Bagdad, und von hier nach Alexandrette begleitet, um den Rückweg nach Konstantinopel über See zu nehmen. Zweifelsohne wurde diese Reise zur Erforschung dieser Länder in Beziehung auf den eventuellen Weiterbau der anatolischen Bahn nach Bagdad unternommen.

Hatte ich mich nun auf ein entbehrungsvolles Jägerquartier gefaßt gemacht, so wurde ich bei dem Eintritt in mein Zimmer angenehm enttäuscht. Eine schneeweiße Matte deckte den Fußboden, an einer Wand stand eine eiserne Bettstelle mit guter Matraze und sauberstem Leinen mit blauen Streifen durchzogen, eigene Arbeit

des Hauses. Dazu eine Kommode mit zwei großen bunten Petroleumlampen, einige Stühle. Die zwei Außenwände des Eckzimmers hatten je zwei Fenster, deren untere Hälfte nach oben geschoben werden konnte, und in der ganzen Länge der einen Wand stand ein Divan mit buntem Kattun überzogen und mit zwei Teppichen aus Angora belegt, deren lebhafte Farben bewiesen, wie weit das Nilin schon vertrieben wird. Herz, was willst du noch mehr! Gleich darauf erschien der Diener Zuffuf auf Strümpfen und setzte ein Tablett mit zwei großen Tassen Milchkaffee auf den Divan nieder. Dieser Milchkaffee war eine wahre Delikatesse, indem dazu zur Hälfte Büffelmilch verwendet war, die ganz außerordentlich fett und wohlschmeckend ist. Die Milch wird ins Sieden gebracht, der feine Kaffee mit Zucker hineingeschüttet, dann läßt man einmal aufkochen; eine Bereitungsart, die ein recht gutes Getränk liefert.

Den Büffelkaffee habe ich so oft als möglich erbeten.

Sorgfältig hatte ich mich informirt über das Verhalten gegenüber den Frauen. Die Sitte gebietet ganz einfach, daß man ihnen thunlichst aus dem Wege geht, was sie schon selbst besorgen, daß man sie eventuell nicht anschaut und sie einfach als Luft behandelt. Selbst wenn sie ausnahmsweise aufwarten, nimmt man nicht entfernt Notiz von ihnen, dankt auch nicht etwa. Ob Seccirah eine oder mehrere Frauen hatte, habe ich nicht ergründen können, doch hat Herr Schneller einmal, als er im Speisezimmer etwas vergessen hatte, drei weibliche Wesen darin angetroffen. Der Koran erlaubt eine zweite und

mehr Frauen den Wohlhabenden behufs ihrer Versorgung; auf den Dörfern verfloßt im Allgemeinen eine zweite Frau gegen die Sitte. Die Frauen gehen verschleiert, bei den Fischerknechten die unverheiratheten Mädchen jedoch mit offenem Gesicht.

Es währte nicht lange, so erschien Besuch für uns, der Mueftar (Schulze) Namens Osman, ein alter schwarzhärtiger Kerl mit lustigem Gesicht und pfeffrig zwinfernden Augen, ein schwarzes rundes Käppchen auf dem Kopfe, der der beste Jäger des Ortes sein sollte. Ferner ein Softa (Candidat der Theologie) aus Konstantinopel, etwa 26 Jahre alt. Das Dorf hatte sich denselben verschrieben für den Fastenmonat Ramadan, in welchem wir uns befanden, um religiöse Uebungen abzuhalten; er war aus dieser Gegend und empfing für seine Bemühungen neben freier Verpflegung ein oder zwei türkische Pfund. Auf diese Weise verdienen sich die noch nicht angestellten Candidaten ein kleines Taschengeld, wie er uns sagte. Der Softa trug einen weißen Turban um den Fez und einen quittegelben gesteppten Kasten nebst europäischen Weinkleidern. Bald war ein Gespräch im Gange, und ich habe die freundliche Geduld des Herrn Schneller bewundert, mit welcher er an diesem Tage und später die Unterhaltung vermittelte. Ich erkundigte mich nach den Erwerbsquellen der Dorfbewohner, den Feldern, den Plänen für den Jagdausflug, und Herr Schneller, der den Koran gründlich kannte, vertiefte sich mit dem Softa in religiöse Gespräche, während ich meine Büchse putzte. Bei einer Pause erhoben sich die Gäste und glitten lautlos ohne ein Wort des Abschiedes zur Thür hinaus.

Dies ist Sitte und ein Ausdruck der Bescheidenheit, wie Herr Schneller mich belehrte. Dann wurden wir zum Abendessen in das untere Zimmer gerufen. Da war ein gedeckter Tisch und sogar Messer und Gabeln, während die Türken nur mit der Hand speisen, und zwar immer nur mit der Rechten. Die linke Hand ist unrein, und es ist dem Orientalen ein Grauen, wenn Jemand die Speise in die linke Hand nimmt; auch auf europäischen Stühlen konnten wir Platz nehmen. Ein Anzahl Verwandter des Hauses, sowie Osman hatten sich eingefunden und sahen stehend und schweigend sammt dem Hausherrn unserm Mahle zu, ein Ausdruck der Hochachtung gegenüber dem Gaste. Das Essen war ganz schmackhaft für einen hungrigen Magen. Lammcoteletts, Fisch gebraten, aber kalt, auch ein säuerliches Gemüse, dessen Namen mir entfallen ist, eine Süßigkeit aus Rahm und endlich schwarzer Kaffee. Dann kam Zussuf, der die Hände über der Brust während der Pausen seiner Thätigkeit kreuzte, mit einem Becken, goß uns Wasser aus einer Kanne über die Hände und reichte ein Tuch zum Trocknen. Auch standen auf dem Tische zwei kleine Schälchen mit nassem zusammengefalteten Linnen zum Mundabwischen. Es war Alles ganz chic. Die einzelnen Gerichte kamen durch eine Blechglocke verdeckt auf den Tisch. Es war gar nicht übel in Maschukjeköi.

Das Wetter war nicht günstig, und wir konnten uns am andern Morgen, da es um 6 Uhr regnete, in aller Ruhe dem Büffelmilchkaffee widmen. Dazu gab es ungesäuerte Ramadanfladen und einen schneeweißen Zischerkessenkäse, aus dem die Butter nicht ausgepresst war

und der daher die reine Butter vollkommen ersetzte. Während des Ramadan darf der Mohamedaner von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang nichts genießen, keine Speise, auch keinen Trank, auch nicht rauchen. In Konstantinopel unterhielt ich mich über das Fasten mit einem Militärschüler der Offizierschule, einem sehr gentilen jungen Herrn von etwa 17 Jahren. Er meinte, der Hunger ließe sich wohl ertragen, mais, sekte er schmerzlich hinzu, monsieur, le soif! le soif! Wieviel härter sind diese mohamedanischen Fasten als die katholischen! Sobald die Sonne gesunken ist, geht es ans Speisen, und Nachts, eine Stunde vor Sonnenaufgang, wird ein Signal zum zweiten Mahle gegeben, das den Fremden unangenehm erweckt, oft durch einen Kanonenschuß. Ich hatte diese unruhigen Nächte des Ramadan schon in der Oase Fayum, in Minieh, in Oberegypten und vorzüglich in Damiette im Gasthause eines Arabers Namens Mustapha gründlich genossen; über mir war in diesem Hause das Haremlik eines andern Hausbewohners nur durch eine dünne Bretterdecke von meinem Zimmer geschieden. Um 10 Uhr plärrte der Hausherr lange endlose Gebete, und mitten in der Nacht, wenn der Kanonenschuß gefallen war, erhob sich die ganze Familie mit unendlichem Poltern und Sprechen zum lecker bereiteten Mahle. Dazu sumnte eine besonders schneidige Art von kleinen Moskitos in meinem Zimmer, die trotz der Netze in mein Bett drangen und mich während fünf Nächten durch ihre heimtückischen Stiche um den Rest des Schlafes brachten. In Maschufjeköi hatte man eine ungeheure Trommel, mit der durch das ganze Dorf ge-

zogen und ein Heidenlärm vollführt wurde; ich dachte beim Erwachen, es sei mindestens Feuer ausgebrochen oder ein Angriff auf das Dorf sei im Gange und die Männer würden zu den Waffen gerufen.

Sonnenuntergang ist 12 Uhr türkisch, und von da ab werden zweimal 12 Stunden gezählt. Da nun der Sonnenuntergang täglich differirt, so muß man die Uhr mindestens etwa alle drei Tage stellen, um richtige Zeit zu haben. Um 1 Uhr türkisch gehen die Männer in Ramadan in die Dschami (Moschee). Wie die Türkinnen sind auch die Tischerkessinnen vom Besuch der Dschami ausgeschlossen.

Dem Ramadan mit seinen Entbehrungen folgt das Beiramfest mit dem Sichtbarwerden des nächsten Neumondes. Um einen Tag läßt sich das Beiramfest nicht vorher bestimmen, es gilt als Tatfrage, ob der Neumond da ist. Ist er am kalendermäßigen Tage nicht sichtbar — und das bestimmt der Scheich ul Islam, der Pabst, in Konstantinopel —, so wird erst am folgenden Tage der Beiram proklamirt. Das geschieht durch eine Unmenge von Kanonenschüssen.

Zu meinem Bedauern erklärte Osman, es sei bei diesem Wetter zwecklos, in die Berge hinaufzusteigen, und in der That waren die oberen Regionen in dichte Wolken gehüllt, und oben war frischer Schnee gefallen. Da die Jäger zur Stelle waren, schlug ich vor, im Thale eine kleine Streife zu machen. Wir zogen nun ein paar Stunden in der Nähe des Dorfes unterhalb desselben umher. Ueberall waren gerodete Stellen, die bestellt wurden, dazwischen dichter Urwald, in den einzudringen,

die Lianen vielfach ganz unmöglich machten. Das Thal war offenbar sehr feucht und jumpfig, das Wasser stand allerorten, und so waren meine starken Jagdstiefel sehr dienlich; die Spanken der Tischerkessen waren natürlich unausgesetzt mit Wasser gefüllt. Unzählige Nachtigallen schlugen in den Dickichten. Wir hatten vier Jäger mit sechs Hunden. Es war nur eine Art Suche, die betrieben wurde. Man stellte den Herrn Schneller und mich an Wecheln des Wildes auf, und die Jäger drangen mit ihren Hunden in die Dickungen ein. Hier sollten sich Schweine aufhalten. Bald gaben einige Hunde Hals, und die Jagd ging hin und her, dann fielen einige Schüsse. Bald darauf sah ich einen Schakal durch das Gestrüpp trollen und hielt mich fertig. Da tauchte auf einmal das Kopftuch eines jungen Tischerkessen auf, der sich zu meinem Aerger etwa fünfzig Schritt vor mir aufgestellt hatte, ohne daß ich ihn bemerken konnte, und seine lange Kanone knallte. Nutsch, machte der Schakal kehrt und ging zurück. Dieser Knabe machte mir noch eine andere Freude. Man hatte ihm meinen Kaisermantel zum Tragen gegeben, und im nächsten Augen stellte ich allerhand Betrachtungen darüber an, wie ähnlich doch die langen Tischerkessenröcke unseren Kaisermänteln sähen und sie müßten wohl das Modell dazu geliefert haben, bis ich auf einmal meinen Mantel auf dem Leibe des betreffenden Tischerkessenjünglings erkannte, der ihn des bequemeren Tragens halber einfach angezogen hatte und fröhlich durch den Morast und die Lianen damit dahin zog. Mit möglichster Bescheidenheit informirte Herr Schneller den Ufurpator, daß in Europa

Jeder nur seine eigenen Kleider trage und daß ich, wenn es erlaubt sei, diese Gewohnheit beizubehalten wünsche. Als wir zusammentrafen, brachte man eine sehr starke wilde Katze, genau die Species, die in Deutschland im Harz, in Hannoverischen und anderswo vorkommt. Die Fangzähne waren 3 cm lang und scharf wie Gräten. Da ich sie nicht selbst geschossen hatte, verzichtete ich auf den Balg, den Herr Schneller als Andenken mitnehmen ließ. Ein Waldhuhn war auch in meiner Nähe gewesen, das ziemlich stark und laut lockte; jedenfalls eine Art Hazel- oder Birkhuhn oder ein Fasan. Unsere Gesellschaft vergrößerte sich allmählig, da auf die Schüsse verschiedene Personen herbeikamen, auch ein Bahnwächter mit knallrothem Fetz, den ich mir möglichst fern hielt. Leider machte ein immer stärker fallender Regen dem inter= essanten Umherstreifen ein Ende, die Herren Fischerjessen schienen mir ziemlich empfindlich gegen den Regen zu sein. Es waren lustige Burjchen. An einer Stelle des Rückweges war ein über 2 m hoher Verbau von Baum= ästen, wohl gegen das Vieh, errichtet. Man wollte ihn für mich auseinanderreißen, allein mit der turnerischen und jägerlichen Übung, die 51 Jahre etwa noch übrig gelassen haben, war ich rasch hinauf, packte einen Ast und sprang über die ganze Geschichte mit dem Rufe: „Hop= lala“ hinweg. Drei jüngere Fischerjessen folgten mir sofort, und Mann für Mann ergriff oben denselben Ast, rief lustig „Hoplala“ und sprang hinab. Diese Leute haben auf mich durchweg einen sehr intelligenten Ein= druck gemacht; bei allen Gesprächen und Mittheilungen begriffen sie sehr gut, was ich ihnen über dies und das

auseinandersetzte. Nur das Pariren und sich in eine bestimmte Ordnung fügen, ist, glaube ich, ganz und gar nicht Sache des Tcherkeffen. Dazu muß das Bergvolf erst erzogen werden. Die Tcherkeffen sprechen sämmtlich türkisch; unter sich unterhielten sie sich in ihrer Landessprache. Schriftzeichen haben sie nicht, auch mit den türkischen Lettern lassen sich ihre Wörter nicht wiedergeben. An einem Bache war ein Fischfang aus Strauchwehren errichtet. Zwei nette kleine Bratheckte, genau unsere Art, lagen in einem Korbe.

Wir kreuzten die alte Bagdadstraße, einen malerischen Platz. Da standen ein oder zwei Holzhäuser, in welchen Lebensmittel für die vorüberziehenden Karawanen (allein reist hier Niemand) feil gehalten wurden. Dabei ein uralter mächtiger Ahorn, dessen Alter man auf 400 bis 800 Jahre schätzte und in dessen Schatten gelagert wird. Man zeigte mir in der Butike das luftgetrocknete Fleisch, dessen ich schon Erwähnung that, und wir kosteten den wirklich guten Traubenschnaps. Aus dem Ahorn froch ein taubstummes Individuum hervor und machte allerhand wunderliche Gesten. Er zeigte auf das Haus, machte dann die Geberde des Verschleierns und zeigte dann wieder auf mich und Herrn Schneller. Nach Wiederholung des Verschleierns gab es verschiedene Darstellungen der Bewunderung (der Türke sagt maschallah!). Der Bey lachte dazu und hat uns nachher erklärt, der Stumme habe uns eingeladen, in dem Hause einen Besuch abzustatten. Auch an der Bagdadstraße scheint für Nahrung und Unterhaltung der Fremden gesorgt zu sein. Der Handel mit Tcherkeffenmädchen soll hier noch lebhaft im

Gänge sein, und die wohlhabenden Fischeressen sollen ihren Besitz meist dem Verkauf ihrer Töchter verdanken. Auch der brave Dsman wollte im kaiserlichen Harem eine Schwester haben, die nach seiner Angabe jährlich etwa 30 000 Mark empfangen soll. Möglich! Er klagte jedoch, daß er recht wenig von der schwesterlichen Liebe empfinde. Auch im Hause des Secciriah Bey habe ich schöne rothseidene Kissen und einiges Andre gesehen, das mir stark nach Geschenken aus einem reichen Hause ausseh.

Um 11 Uhr à la franca waren wir wieder zu Haus, und zwar ziemlich durchgewaschen. Ich sah schon, mit der Bärenjagd war es diesmal wieder nur Fischtag, und ich habe Recht behalten. Der Tag ging mit der Mahlzeit, fleißigem Rauchen und Besuchen bei andauerndem Regen hin. Unser Sojta und künftiger Isman kam und ebenso Dsman. Da der Brave pechschwarze Haare und Bart hatte, dazu ein schwarzes Käppchen trug, so taufte ihn Herr Schneller Kara Dsman, schwarzer Dsman. Dies griffen die Anderen begierig auf, und von Stund an hieß er Kara Dsman. Secciriah ließ es an Nichts fehlen und unterhielt uns nach Kräften. Er erzählte von seiner Reise nach Bagdad. Dort soll es sehr heiß sein, und alle Leute schlafen auf den platten Dächern, da die Nacht in den Zimmern zuzubringen sehr ungesund und der halbe Tod sein soll. Relata refero. Die Dächer der einzelnen Häuser haben Scheidewände, und es soll Gesetz sein, daß man Jemanden, der über die Mauer sieht, niederschließen darf. Nicht unglaublich bei den mohamedanischen Anschauungen über die Heiligkeit der häuslichen Geheimnisse. Bagdad soll 90 000 Häuser haben,

und der Bazar, gab der weltgewandte Secciriah an, sei bedeutender als der von Konstantinopel. Man sähe in demselben neben den einheimischen vor Allem viel englische Waaren. Wie immer! Dieses Bagdad wäre auch einmal eine Reise werth. Wer ist dort gewesen? Selbst Stangen und Cook nicht. Fünf Monate und zwei Tage sind der gedachte Herr und Secciriah geritten von Bagdad nach Alexandrette. Zwanzig Pfund türkisch wollte Secciriah monatlich empfangen haben, wahrscheinlich jedoch, wie alle Reisedragomane mit der Verpflichtung, die Verpflegung zu liefern.

Ich sprach mit meinem Wirth über die Möglichkeit, noch ganz andere Erträge als bisher von den Feldern und Obstgärten zu erzielen, setzte die Nothwendigkeit von Entwässerungs-Anlagen auseinander und erwähnte die Absicht des Herrn von Kühnmann, einen Sachverständigen im Interesse der Bewohner kommen zu lassen. Er versicherte, daß man einen solchen Rathgeber mit offenen Armen aufnehmen würde. Er drückte mir seine Werthschätzung in der Art aus, daß er betheuerte, mir jeden beliebigen Bewohner des Dorfes zu verkaufen, wenn ich es wünsche, selbst den schwarzen Dsman. Herr Schneller theilte mit, dies seien blos Höflichkeiten, nachher aber kam heraus, daß Secciriah auch bereit sei, eine hübsche Sklavin abzugeben. Nur 50 bis 60 türkische Pfund (1200 Mark), und sie ist Dein. Das schien mir aber doch starker Ernst zu sein. Ich erwog im Geiste, wie apart in Köln doch ein türkisches Zimmermädchen sein würde, doch die Zustimmung meiner Frau würde mir, glaube ich, zu dieser orientalischen Besonderheit nicht

ertheilt worden sein, und in Konstantinopel sagte Jemand, als ich den leisen Plan dieses Imports erwähnte, trocken: Ich glaube, das würde ehelichen Unfrieden gegeben haben! Schade! Köln, das so manche choses de Cologne besitzt, wäre um eine Merkwürdigkeit reicher geworden.

Bei den Unterhaltungen hatte ich stets mein türkisches Taschenwörterbuch zur Hand. Wenn man viel in fremden Ländern gereist ist, gewinnt man eine gewisse Übung, einfache Dinge mit einem lächerlich geringen Vorrath an Vokabeln auszudrücken. Es machte den Leuten großes Vergnügen, wenn ich nach einem kurzen Herumbliättern plötzlich meinen Wunsch oder eine Bemerkung ihnen verständlich auszusprechen vermochte. Das Türkische erschien mir sehr leicht, da vor Allem die Aussprache wenig Schwierigkeiten machte. Wenn ich etwas sagte, fragte ich jedesmal hinterdrein *tamam?* (Richtig?) Dann hieß es entweder „*enwet, effendim*“ (ja, Herr) oder sie wiederholten das Richtige. So lernt man stündlich. Der Besitz von dem, was man in 4 Wochen vor einer Reise lernen kann, bringt auf der Reise viel Geld ein.

Bald nachdem die Sonne gesunken war und die Männer zu Dschami gegangen, fand im Erdgeschoß starker Zuzug von Frauen und Kindern statt. Leider war es so dunkel, daß man auf dem Hofe nur die hellen Gewänder erkennen konnte. Es waren offenbar die weiblichen Honoratioren, die sich zu gemeinsamer Fastenandacht versammelten. Wenn ich der türkischen Sprache mächtig war, so hätte ich einen großen Theil der Andachtsübungen verstehen können durch die dünnen Bretter der Zimmerdecke. Der *Softa* begann mit einer Art *Pitanei*, die er ganz in

dem Tone der katholischen Geistlichen vortrug, und später folgte eine Predigt. Die Litanei bestand aus Koransprüchen, wie mir Herr Schneller sagte. Hin und wieder warf sich die ganze Gesellschaft zu Boden und berührte mit dem Kopfe die Erde, wie die Vorschriften des Koran dies gebieten. Jedesmal erzitterte das Haus in seinen Grundfesten, und man konnte erkennen, wie leicht das Ganze gebaut war. Ich mußte mich überhaupt ganz still verhalten und durfte auch nur mit leisem Gang im Zimmer umhergehen, wenn ich nicht die Andacht stören wollte. Diese Andacht fand jeden Abend statt, jedenfalls ein willkommenener Anlaß für die Frauen zu einem kleinen Conventikel, denn nach Beendigung derselben entwickelte sich immer eine lebhafte Unterhaltung. Einmal hatte ich Veranlassung, während der Andacht hinabzusteigen, um Herrn Schneller die Thür zu öffnen. Beide Zimmer des Erdgeschosses waren mit Frauen und kleinen Mädchen erfüllt, die auf die Matten knieten oder sich mit der Stirn zu Boden beugten, der Hausflur war leer, und wir konnten ungehindert passiren, drehten auch diskret dem Hauptzimmer, wo der Sofa saß, den Rücken zu, konnten aber bei der Wendung bemerken, daß die weibliche Welt unsern geringen Personen ihr ganzes Interesse widmete. Die Männerkehrten immer sehr spät zurück, und sie haben es entweder mit der Andacht sehr gründlich genommen, oder aber der Schoppen hat auch schon seinen Einzug in Majchukjeköi gehalten, sei es daß er aus Wein oder aus Traubenschnaps besteht. Die Bedürfnisse der Menschen sind eben überall dieselben.

Einer Sache muß ich noch Erwähnung thun, einer

Reiseſchwierigkeit im mohamedaniſchen Hauſe. Außer einer Karaffe mit Waſſer und einem Glaſe nebt Waſchſchüſſel, befanden ſich ſonſtige Erzeugniſſe der Keramik nicht in unſern Zimmern, und als Herr Schneller nach Berathung noch einige Wünſche beſcheiden andeutete, wurden dieſelben offenbar geſliſſentlich überhört. Dagegen war das Häuſchen auf dem Hofe ſehr rückſichtsvoll bis 10 Uhr wenigſtens durch ein Petroleumlämpchen beleuchtet. Nachts aber waren Hof und Häuſchen ſtockdunkel. Es war peinlich.

Petroleum iſt als Beleuchtungsmaterial im Orient ebenſo verbreitet wie bei uns, da es von Batum auf kurzem Seewege an alle Küſtenplätze gelangt. Der Weitertransport erfolgt dann in tenneke, Kiſten aus Weißblech, nicht viel größer als unſere Cafekäſten, die dann im Zimern nach Entleerung als willkommenene Gefäße für alles Mögliche dienen. Man ſetzt oben einen Querſtab hinein, dann ſind es Waſſereimer, oder man löthet einen Hahn hinein und hängt das Ding über eine Waſchſchüſſel an die Wand, dann iſt die ſchönſte Waſchvorrichtung fertig, u. ſ. ſ.

Des Abends in dieſen Tagen, wenn ich mich niedergelegt hatte und unten im Hauſe Ruhe eingetreten war, wachte ich meiſt angeregt durch die fremde Umgebung bei einer Cigarre noch eine Weile. Draußen rauſchte der Wind in den Bäumen, hin und wieder brummte ein Büffel im benachbarten Viehſtalle, und dazu heulten die Schakals um das Dorf freijend. Dieſes Heulen iſt ganz ähnlich dem Weinen eines kleinen Kindes und ſehr durchdringend, etwa hu—hu—u—u, aber ſehr hoch. Lange

hört man indeß dieſe Muſik nicht, denn ſobald ein Schakal heult, gerathen die Hunde des Dorfes in große Erregung, und man hört dann nur noch das wüthende Gebell von wenigſtens 30—40 Hunden. Dieſe und der Schakal ſind ſpinnefeind. Einem einzelnen Hund geht der Schakal nicht aus dem Wege und greift ihn an, wenn aber mehrere Hunde beiſammen ſind, giebt der Schakal Ferſengeld. Die Thiere müſſen auch hier ſehr häufig ſein, in Algerien habe ich ſie neben dem Eiſenbahnzuge hochwerden und flüchtig davon eilen ſehen.

Andern Morgens wieder Wolken auf den Bergen. Wir machten eine Runde im Dorf. Da war die Dſchami, ein einfaches Haus. Jeder Hof war eingefriedigt. Ueberall Rindvieh, Büffel und Kälber. Die Büffel ſind dieſelben wie in Aegypten. Dort ſagte man mir, daß der Europäer ſich vor den Büffeln hüten müſſe; den Einheimiſchen gegenüber ganz fromm, ſind ſie zu Attacken gegen Europäer geneigt. Mehrmals habe ich das beſtätigt gefunden. Oft, wenn ich an einem Büffel vorüber ritt, begann das Thier ſofort unheimlich zu brummen und mit dem Schweif die Flanken zu peitſchen, während es die Einheimiſchen paſſiren ließ, ohne die mindeſte Notiz von ihnen zu nehmen. — Die Nähe des Waldes ſah man an den großen wohl im Winter beſchafften Vorräthen an Brennholz aller Art. Das Dorf liegt am Berghange, und die Wege dienen zugleich als Abflüſſe der Tagewäſſer, da ſie tiefer liegen, als die einzelnen Grundſtücke. Sie waren natürlich nach dem Regen höchſt kothig. Mancher Hof war ein ganz netter kleiner Bauernhof, doch war Alles ſehr leicht gebaut; man ſah, die

Besitzer waren meist ihre eigenen Zimmerleute und Maurer gewesen.

Diese Menge von Milchvieh, und da ich an den Bergen überall Dörfer gesehen hatte, brachte mich auf den Gedanken, ob sich denn nicht hier eine größere Erzeugung von Butter und Käse für den Export erzielen lassen sollte, und ebenso auf dem Hochplateau, wo enorme Heerden häufiger zu bemerken waren. Soviel ich in Erfahrung bringen konnte, werden von hier noch keine Molkereiprodukte verhandelt. Wenn sich ein Unternehmer fände, der in diesem stark besiedelten Striche ein paar Maschinen aufstellte und den Leuten ihre Milch abkaufte, so sollte man meinen, daß sich ein lohnender Betrieb einrichten lassen möchte. Wenn die Leute alle Tage das Geld sähen, möchte sich bald der Zulauf mehren und ein starker Reiz zu vermehrter Viehhaltung vorhanden sein. Der Unternehmer könnte zugleich einen Import von Gegenständen beginnen, die für diese Leute begehrenswerth sind. Ein einziges solches Unternehmen, das leichten Absatz nach Konstantinopel durch die Bahn hätte, würde bald Nachahmer finden, vielleicht thäten sich auch die Bewohner wie bei uns zu Molkereigenossenschaften zusammen, wenn sie die nöthige Anleitung hätten. Diesen Gedanken habe ich mir erlaubt Herrn von Kühnmann später mitzutheilen, der sich dafür zu interessiren schien und einen Versuch in dieser Richtung nicht für ausgeschlossen hielt. Die Leute waren überall sehr freundlich und reichten uns die Hände. Es war offenbar ein gewisser Wohlstand vorhanden: ich sah eine ganze Zahl von Männern, die ebenso wohl gekleidet waren, wie unser

Bey und Wirth. Bei einem Besitzer traten wir ein, und während wir auf dem Hofe stehend freundlich wechselredeten, ging ein unverhülltes Mädchen in tscherkessischen Gewändern über den Hof ins Haus. Auf der Schwelle blieb diese Gvatochter jedoch stehen und zwar recht lange, uns ihre ganze Aufmerksamkeit schenkend; sie war schlank wie eine Lame mit sehr weißem Teint und schön geschnittenen Gesichtszügen. Selbstverständlich durfte man nur mit einem gelegentlichen Seitenblick von ihr Notiz nehmen. Eine Unterhaltung war undenkbar. Auch ihr vermuthlicher Vater, etwa 50 Jahr alt, von Mittelgröße, hatte gewinnende einnehmende Gesichtszüge. In Uniform gesteckt würde ihn Jeder bei uns für einen einheimischen Kavallerieoffizier nehmen; nichts bayerisches in Haltung, Gesichtsschnitt und Miene. Es ist ein altes Kulturvolk, diese Tcherkessen! Ob dies wohl die mir zuge dachte Sklavin war?

Ein anderer kaukasischer Volksstamm, die Laafen, sind ebenfalls eingewandert und wohnen in der Nähe des Sabandja=Sees; sie sollen einen heintückischen Charakter haben.

Um 9 Uhr Morgens hellte sich das Wetter auf, und bald glänzte der blaue Himmel, die Wolken über den Bergen lösten aus dichten Massen mehr und mehr in Flocken sich auf. Wenn nun auch die Ausichten, einen Bären zufällig am Tage anzutreffen, nur sehr schwach waren, so wollte ich doch auf alle Fälle einen Blick in diese Bergwelt thun. Schnell waren die Jäger zusammengetrommelt, Osman, Ali, Schmak und ein Bierter; Seccirah versprach, mit Proviant für ein Mahl nachzu-

kommen, und fort zogen wir bergan, die Büchsen auf der Schulter. Die Tscherkessen hatten noch ihre alten langen Steinşloßgewehre mit einem dünnen am Ende ungebogenen Schaft, der meist von eingelegter Arbeit war. Diese alten Waffen trugen sie in Futteralen aus Leder und einem Gewebe von schwarzem Ziegenhaar mit lang herabhängenden Haaren horizontal an einem Riemen über der Schulter; lange tscherkessische Dolche vervollständigten die Ausrüstung.

Eine Art Karrenweg führte in die Berge hinein. Gleich hinter dem Dorfe begann der Wald. Zuerst gab es noch gerodete Stellen, die mit Getreide bestellt waren; dann dichter Urwald. Ein Bach kam aus der Schlucht zwischen zwei Bergketten herunter, und seinem steil aufsteigenden Thale folgte der Weg am Hange entlang. Dieser Weg war nur ein Holzweg, um das an beliebigen Stellen gefällte Holz für Bau und Brand zu Thale zu schaffen.

Der Baumwuchs bestand aus Buchen, zahlreichen Linden, echten Kastanien, einzelnen wilden Kirşhbäumen und einem immergrünen Baume, der eßbare, den Weintrauben äußerlich ähnliche Früchte trägt. Nußbäume waren im Walde nicht mehr. Weiter oben gab es Fichten. In der unteren Region war alles Holz von mittlerer Stärke herausgeschlagen, und nur die mächtigen alten Stämme und das junge Holz standen in buntem Durcheinander. Dazwischen riesige Rhododendren in Blüthe, welche undurchdringliche Dickichte bildeten, alle fast 2 m und bis zu 3 m hoch. Ein Gewirr von Lianen umfing die Stämme, und zahlreiche mir unbekanntes Pflanzen

blühten am Boden, wo irgend eine lichte Stelle war. Und das Alles in der Ueppigkeit des ersten Sommers. Zahlreiche Nachtigallen schlugen ringsum, sonst war von Vögeln nicht Viel zu bemerken. Im Frühjahr und Herbst sollen die Schnepfen sehr zahlreich in Kleinasien sein. Der Boden war felsig, aber unzweifelhaft gab es darauf viel Humus, so daß dort gewiß weite Strecken dem Anbau noch zu gewinnen waren. Es war ein Anblick so malerisch, so urwaldmäßig, wie es sich Maler und Dichter nur wünschen können; für einen Forstmann freilich, der hier einsetzen sollte, war nur eine Fülle von Arbeit zu erblicken.

Nach einer Stunde erreichten wir einen wundervollen Platz. Hier war seit uralten Zeiten eine mächtige Quelle am Hang in ein wohl 30 qm haltendes Becken gefaßt, das aus gewaltigen Steinblöcken bestand. Uralte zerrissene und knorrige Lindenbäume beschatteten den Platz. Dieses Quellwasser soll nach Schmidt fließen, und die Anwohner haben über die Umlage der Leitung eine hübsche Legende.

Hier frühstückten wir, da es schon spät geworden war, ein wenig. Ich habe auf manchem Platz bei Bergwanderungen und auf Jagdzügen geseßen und habe im Hochgebirge Großartigeres gesehen, allein eine solche wilde Idylle war mir neu und erfüllte mich mit Entzücken.

Wir zogen weiter. Die Stämme wurden nach oben hin immer stärker, die Entfernung zum Dorf machte sich für die Holzgewinnung geltend. Herrliche Buchenstämme strebten gen Himmel, und das Unterholz und die Rhododendren wurden lichter und kleiner. Geröllpartien

zeigten sich, die mit Fichten bestanden waren. Unter uns in der Sohle der Schlucht murmelte fort und fort der Bach. Nach 2½ Stunden stiegen wir, ohne eines Wildes anständig geworden zu sein, zum Bache, zur Quelle desselben, hinab. Weit hinab konnte man in das Thal und auf den blauen Sabandja-See blicken. Aus der Felswand brach hier die Quelle hervor, stark wie der Leib eines Mannes, kühles und herrliches Wasser. Eine rohe verfallene Hütte aus Holzstücken, eigentlich nur ein Dach, war hier errichtet, groß genug, um zwei sitzenden Personen einigen Schutz zu gewähren; mächtige Buchen bildeten eine prächtige Gruppe. Man zündete ein Feuer an, denn es war hier oben schon kälter, und ein Feuer ist die Liebhaberei der Fischerkessen, wenn sie rasten. Wo waren meine Freunde, die Maler in München? Hatte ich sie nicht eingeladen, Theil zu nehmen an der Fahrt in das fremde Land! Rückwärts reichte der Blick bis auf den Kamm des Bergzuges. Rahl wie die Besen standen die Buchen noch oben, wie ich bereits von unten gesehen hatte, und einen halben Kilometer und tiefer reichte der frische Neuschnee herab. Ich konnte kaum fortkommen von dieser Stelle. Wir stiegen höher, um keine Zeit zu verlieren, da die Jäger hofften, doch noch einen Bären (ai) anzutreffen. Auch Hirsche (jeik) und Rehe (karadscha) sollten vorkommen. Die Bären sollten zahlreich sein, da die Fischerkessen sie nicht essen und mit der Haut Nichts anzufangen wissen. Die Herren Kara Dsman, Ali und Schmak sagten, daß sie oft Bären begegneten, aber sie ungehindert ziehen ließen. Daß man Rothwild und Rehwild am Tage nicht sah, wunderte mich nicht, da überall

diese undurchdringlichen Dickichte Hunderten von Rudeln Rothwild Deckung geboten hätten. Außerdem mochten die jagdkundigen Fischerfesseln wohl darunter aufgeräumt haben. Sonstige Vierfüßler habe ich auch nicht gesehen, sie hielten sich wohl ebenfalls am Tage verborgen. Wir waren etwa eine Stunde unterhalb des Kammes, vielleicht auch weniger. Geru hätte ich denselben erstiegen, um zu sehen, was es oben zu schauen gab. Die Fischerfesseln sagten, oben folge eine ziemlich flache Hochebene, von der man in wenigen Stunden die Spitze des Gölktepe (2000 m) erreiche, der oben sogleich sichtbar sei. Nirgends sei hier oben auf viele Meilen eine Ansiedlung.

Alle diese Wälder gehören dem Staate. Die Einwohner können von den Staatswaldungen zum Zwecke der Ansiedlung gratis bestimmte Maaße erhalten, die sie dann roden müssen, auch gewährt der Staat auf gewisse Jahre Steuerfreiheit.

Die einzige Stärkung, die wir noch bei uns führten, war eine Feldflasche mit einem halben Liter vorjährigem Weins. Von diesem Wein hatte Herr Schneller zehn Flaschen, die Flasche zu 60 Para mit Glas, für unsern Aufenthalt in Maschukjeköi besorgt. Die Flaschen waren zwar kleiner als unsere Weinflaschen, allein man denke, 40 Para für die Flasche ohne Glas, das sind 18 Pfennige! Im Geschmack ähnelte der Wein einem nicht zu süßen Ungarwein, und die Farbe war hellroth, etwa was man Schiller nennt. Ich habe ihn sehr gerne getrunken, von den zehn Flaschen ist Nichts geblieben, und besonders bei dieser Kletterpartie mundete er köstlich.

Der brave Dsman führte uns nun, aufwärts ge-

sehen, auf die rechte Bergkette der Schlucht immer dicht unter dem auf dieser Seite etwas niedrigeren Kamm entlang. Es war ein grausliches Marschiren. Geröll und nichts als Geröll unter den hohen Tannen und Buchen zwei Stunden lang, zum Theil bedeckt mit Moos oder Laub und herabgefallenen Nestern; alle Augenblick lag Jemand am Boden, es gab blaue Flecken. Die Stiefel, die nicht genagelt waren, wurden verzweifelt glatt, und auch die Spannen glitten auf den faulenden, schräg nach unten liegenden Nestern aus, und drei oder vier Mal kugelte auch der Pfadfinder Osman den Berg ein paar Schritte herunter. Er hoffte, in diesen Steinen noch auf einen Bären zu stoßen. Alles umsonst! Fährten haben wir wiederholt angetroffen, auch frische Loosung. Es war etwa 4 Uhr! Wir mußten daran denken, zu dem Rendezvous mit Secciriah zu kommen. Bald merkte ich daß der brave Osman sich verlaufen und uns viel zu weit thalwärts geführt hatte. Ich schnitt mir nun einen gehörigen Bergstock mit dem Jagdmesser zurecht, und da ich mich bei dem freien Ausblick auf die gegenüberliegende Kette vollkommen orientirt hatte, nahm ich selbst die Spitze und fing an, nach Alpenmanier den Stock hinten weg als Schleifbremse gebrauchend, gerade hinunter zu steigen, um den alten Weg wieder zu gewinnen. Dann aber kamen steile Abstürze, wir konnten nicht tiefer hinunter und mußten am Hange, parallel unserem Wege oben, wieder thalauf marschiren, und nach einer Stunde kamen wir richtig auf den Weg an einer Stelle, wo ebenfalls eine Art Hütte stand und Secciriah mit seinen Begleitern Halt gemacht hatte, obwohl die Zusammen-

kunft noch weiter oben an der zweiten Quelle verabredet war.

Wir waren ziemlich müde. Wie faß es sich nun prächtig nach der Strapaze auf den breiten Steinen, auf die einige Decken gelegt waren. Hoch flammte das Feuer unter den Buchen. Lammrippchen, Eier, heißer Kaffee und als Dessert trockene Feigen waren ein Labfal. Die armen Fischerknechte durften wegen des Ramadan Nichts genießen, es war peinlich, so Hunger und Durst zu stillen und die Leute zusehen zu lassen, doch focht sie das wenig an, sie waren guter Dinge; und als ich dem Dsman vor Augen führte, welchen Umweg er uns hatte machen lassen, und ihn ob des nicht aufgefundenen und nicht erlegten Bären mit Zusammenraffung meines Türkischen ai dost, Bärenfreund, nannte, war der wackere Schulze das Ziel ihrer Scherze. Als wir zur Cigarre übergingen, wurde es die höchste Zeit aufzubrechen, um nicht von der Dunkelheit überfallen zu werden. Secciriah hatte einige Decken mitgebracht, für den Fall, daß wir Lust hätten, oben zu bleiben, allein da sich die Kenntnisse Dsmans von den Lagern der Bären als eitel Vermuthung erwiesen hatten, war meine Zuversicht doch geschwunden, und ich hielt es nicht für gerathen, so nahe der Schneegrenze und bei so geringen Aussichten mit ein paar Decken auf den Steinen zu campiren.

Nun ging es im Sturmschritt bergab. Secciriah sah mich nach anderthalb Stunden von der Seite an und äußerte dann etwas zu Herrn Schneller. Ich fragte später. „Frisch wie ein Löwe,“ hatte er gesagt. Das war nun zwar weitaus nicht richtig, aber ich nahm mich

zusammen, damit diese hungrigen Männer die beiden Deutschen nicht für minder rüstig halten sollten, und überdies war ich froh angeregt über diese Wald- und Bergparthie.

Ich möchte nun allerdings Fremden nicht rathen, auch zu Mehreren, ohne Begleitung von Einheimischen in diesen Bergen heranzusteigen, allein unzweifelhaft sind hier Gebirgstouren durch diesen Urwald höchst belohnend. Ich war entzückt. Und welche Aussicht muß erst der Raum bieten, und vor Allem der Göltepe! Und wenn es nur die Deutschen und die Engländer sind, der Tag ist sicher nicht fern, an welchem Touristen aus Konstantinopel das Gebirge in größerer Zahl und seine Kühle auf der Höhe in der heißen Zeit aufsuchen werden. Vor Allem würde es nöthig sein, einen Führerdienst zu angemessenen Preisen unter Mitwirkung von Secciriah zu organisiren und in Maschukjesöi oder bei der Station Bujukderwend ein Uebernachtungshaus zu errichten. Ich glaube annehmen zu sollen, daß ein Haus für Sommerfrischler mit genügenden Mitteln und unter genügendem Schutz auf der Höhe angelegt, bald starken Zuspruch während der heißen Zeit aus Konstantinopel haben würde. Die Eisenbahnfahrt währt kaum vier Stunden. Die Tcherkeffen würden bald ihren Vortheil erkennen und etwaiges Gefindel im Zaum halten! Es ist großartig da oben! Und gesund! Und herrliches Wasser!

In einer Wiese, ein Stück vor dem Dorfe, schon nach Sonnenuntergang machten wir Halt, und Osman gab mir eine Probe seiner Schießfertigkeit. In einem

Rußbaum wurde ein Ast am Stamme abgeschlagen. Es waren 200 Meter, man konnte in der Dämmerung den weißen Fleck nur eben noch erkennen. Dsman legte sich hinter einen Felsblock und sein langes, glattes Stein- schloßrohr auf den Stein. Die Kugel schlug wahrhaftig nur eine Handbreit von dem Fleck entfernt ein. Er hatte schon vorher stolz versichert; daß sein Gewehr besser schösse als die unserigen. Er hatte eine unbändige Freude über den Schuß, und man ersah daraus, daß doch viel Glück dabei gewesen war, außerdem hatte er im Liegen und aufgelegt den Schuß abgegeben. Die Büchsflinte, welche ich führte, hat eine sehr schwere Spitzkugel, Kaliber 16, auf 80 Meter eingeschossen, und daher war auf diese Entfernung der Haltepunkt unsicher. Da ich sah, daß man auch von mir eine Probe erwartete, gab ich eine Kugel ab, traf auch nicht vorbei, schoß guten Strich in den kaum mannsbreiten Stamm, aber bei dem Gewicht der Kugel einen halben Meter unter dem Fleck; ich lud indeß Dsman ein, am andern Tage bei Tageslicht mit mir eine freihändige Kugel zu schießen. Als die Sonne verschwunden war, stillten sämmtliche Dicker- kessen ihren Durst im Bache.

Bei völliger Dunkelheit langten wir im Dorfe an, und schon fanden sich die Frauen zur Andacht ein. Ein guter Büffekaffee noch, und dann ging es zur Ruhe, während unten die Predigt im besten Zuge war und die Schakals in der Ferne winnerten.

Andern Tages war wieder prächtiges Wetter, und wir verabredeten für den Nachmittag die Heimfahrt gen Stambul.

Die anatolische Bahn ist gezwungen worden, nach türkischer Zeit zu fahren, wie die sämtlichen Lokalschiffe auf dem Bosphorus, während den orientalischen Bahnen in Europa gestattet ist, nach fränkischer Zeit zu fahren. Das giebt nun einen lustigen Fahrplan, der alle Tage anders ist. Die Züge fahren also in der Zeit vom 21. Juni an, dem längsten Tage, alle Tage etwas früher ab, und vom 21. Dezember wieder, wenn die Sonne täglich etwas später untergeht, etwas später. Da die Fahrtdauer die gleiche bleibt in beiden Richtungen, so bleiben auch die Kreuzungen und etwaigen Ueberholungen natürlich dieselben. Die Regulirung der Uhr wäre sehr einfach, wenn man überall einen Meereshorizont hätte und der Himmel immer hell wäre; mit dem Verlöschen des letzten Sonnenstrahls ist es 12 Uhr; da aber Berge und trübes Wetter die genaue Wahrnehmung des Sonnenuntergangs hindern, so bedarf man doch einer Normaluhr zum Stellen, und so wird die Zeit den Stationen ebenfalls telegraphisch übermittelt, da für den Fahrplan natürlich der Sonnenuntergang von Konstantinopel einheitlich maßgebend ist. Nachdem wir nun die richtige türkische Zeit für die Abfahrt des Zuges annähernd ermittelt hatten und unser geringes Gepäck geordnet war, machten wir uns auf den Weg, um noch etwas von der Gegend zu sehen und auf Umwegen nach der Station Bujukderwend zu gelangen. Hunde waren leider nicht mehr zu haben, und so kam uns Nichts mehr vor den Lauf. Dsman stellte, stolz auf seinen gestrigen Erfolg, ein ganz schmales Brett auf 100 Meter auf; meine Kugel saß drei Finger unter dem mit Kohle hergestellten

Fleck, während der gute Osman, der Stolz des Dorfes, drei Kugeln freihändig aus seiner langen Kanone links und rechts vorbeijagte. Wie groß er gestern gewesen, so sehr war er heute geknickte Lilie; es war ihm ein tiefer Schmerz, und in seinem Mergel war er dann zum Gaudium der Uebrigen plötzlich heimgegangen. — Jetzt wird er wohl beschäftigt sein, mit einem Blatt, das ich ihm leichtsinniger Weise schenkte, die Mehgeißen zu decimiren, obwohl ich ihn nachdrücklich davor verwarnte.

Auf der Station erwartete uns Seccirah Bey mit seinen Mannen. Ein kleines Mittagessen hatte man uns in der Wohnung des Stationschefs, eines artigen Italieners, der ganz gut französisch sprach, aufgetragen. Das Französische ist die offizielle Geschäftssprache für alle Rapporte, Berichte, Verfügungen; alle Verkehrsbeamten müssen einigermaßen dieser Sprache mächtig sein.

Nun kam eine Ueberraschung. Seccirah hielt eine Rede, daß ich sein Freund geworden sei und daß er mir zum Zeichen dessen nach alter tscherkessischer Sitte seine eigene Waffe überreiche. Damit nestelte er sich seinen langen kaukasischen Kindsjall vom Gürtel, und Herr Schneller bemerkte mir deutlich, daß ich unter keinen Umständen diese Ehre ausschlagen dürfe. So nahm ich das Geschenk, sagte mit Herrn Schnellers Hilfe meinen Dank für die Gabe, die Ehre und die Gastfreundschaft. Für die Säger senkte ich eine klingende Erkenntlichkeit, diskret in Papier gewickelt, in die Rocktasche unseres Wirthes, wobei er es nach einigem Sträuben bewenden ließ. Man sagt dazu „pour les enfants“, das sind nämlich die

Leute, die Bediensteten. Ein Gegengeschenk für den Dolch ist ihm von Deutschland aus zugegangen.

Dieser Dolch nun, der jetzt in meinem Arbeitszimmer neben einer norwegischen Klinge die Wand schmückt, ist ein schönes Stück alter echt kaukasischer Arbeit. Der Beschlag der Scheide und des Griffes ist von Silber mit von Hand eingeschnittenen und vergoldeten Arabesken und eingekätzten schwarzen Zeichnungen in der Art, wie sie in Tula ebenfalls hergestellt werden. Die Spitze der Scheide ist mit Filigran umwunden und endet mit einem Knopf. Die Klinge ist 38 Centimeter lang, oben mit Gold tauschirt, mit elliptischen konzentrischen Figuren bedeckt und mit zwei Blutrinnen auf jeder Seite versehen. Der Griff ist von Horn, und der silberne Beschlag hat drei Buckel. Herr Regierungs- und Baurath Zasmund in Konstantinopel, ein hervorragender Sachverständiger für orientalisches und anderes Kunstgewerbe, bestätigte freundlichst, daß dieses ein ganz rares Stück sei von hohem Werthe. Secciriah äußerte, daß schon sein Vater den Dolch getragen habe. Vielleicht ist auch schon der Eine und der Andere damit umgebracht! Einige verdächtige Flecke habe ich weggeputzt.

Bald saßen wir im Zuge und rollten rasch durch die schöne Landschaft. In Zsmidt grüßte uns wieder das blaue Meer, und Abends saß ich im Hotel in Konstantinopel, nachdem ich mich in Haïdarpaşa von dem Herrn Schneller dankend verabschiedet hatte.

Herr von Kühlmann hatte dann noch die Güte, mir über die von ihm geschaffene Organisation der Verwaltung der anatolischen Bahn Einiges mitzutheilen.

Diese Organisation hat den großen Vorzug, aus einem Kopfe entspringen zu sein und nicht ein Konglomerat aus den Ansichten verschiedener Personen und aus Zuständigkeiten an verschiedene Klassen von Beamten zu bilden. Sobald Gesetze oder Organisationen sich aus Kompromissen entwickeln, geht die Uebereinstimmung, die Harmonie des Ganzen verloren. Organisiren ist Sache des einzelnen Talentes, das aber die ganze Materie, den ganzen Dienst bis in das Kleinste kennen muß, wie er sich praktisch vollzieht. Ohne diese Unterlage wird auch der Geheiligteste schwerlich das Richtige treffen.

Eine Organisation wird auch niemals fix und fertigt bei ihrer Einführung sein dürfen; man muß Manches für die Feile offen lassen, und der Schöpfer muß ein paar Jahre die Hand darüber halten und hier und da bessernd und nachhelfend eingreifen. Das kann auch nur ein Einzelner, der mitten in den Dingen steht, weit weniger Kommissionen oder Majoritäten.

Sehen Sie, sagte Herr von Kühnmann, die erste Tugend eines Vorsitzenden ist eine weise Selbstbeschränkung; er muß nicht Alles selbst machen wollen, er muß den einzelnen Feldern und ihren Vorstehern seinerseits einen gewissen Spielraum lassen und nur sorgen, daß die einzelnen Gebiete ineinander greifen und nicht gegeneinander arbeiten. Die Lust und Liebe der Mitarbeiter ist mehr werth, als eine Reihe immerhin vielleicht in etwas besserer Anordnungen des Vorsitzenden.

Selten habe ich in wenigen Tagen so viel goldene Weisheit gehört, wie von diesem verehrten Manne. Wenn nun selbst der Vorsitzende einer Verwaltung nach

den Anschauungen eines von allen Seiten anerkannten Verwaltungsmannes nicht allzutief in das Einzelne greifen soll, wie viel weniger wird es richtig sein, wenn eine festgelegte Organisation und die dazu erlassenen Vorschriften sich mit Allem und Jedem beschäftigen und über das Allgemeine hinausgreifend an die Stelle der Biegsamkeit nach Umständen auch in kleinen Dingen die Starrheit setzen und das vernünftige Ermessen der Behörden durch tausend und aber tausend Vorschriften ersetzen zu können meinen, die zuletzt Niemand mehr übersteht und auf welche das Goethe'sche Wort paßt: „Verunft wird Unsin, Wohlthat Plage!“

Derselbe wirkt mit bei den Personalien, seiner Genehmigung unterliegen die Anstellungen und Entlassungen der Betriebsbeamten, er bearbeitet den Etat, prüft die Statistik der Bewegung des rollenden Materials und der Güter- und Personenbewegung monatlich, und erstattet die Berichte über die Verwaltung.

Zu diesem Behufe benimmt sich der stellvertretende Direktor in diesen Dingen mit dem Generaldirektor durch täglichen mündlichen Vortrag, bei Sachen von dauernder Bedeutung erstattet er einen schriftlichen Bericht. Die Verfügungen nach Außen erläßt der Direktor oder stellvertretende Direktor unter eigener Firma selbstständig. Offizielle Beschwerdeinstanz ist der Verwaltungsrath. Zwei Instanzen sind weitaus für die meisten Dinge des Guten genug.

Bezüglich der Bahnunterhaltung ist bereits oben bemerkt, daß ein Oberingenieur, sechs Abtheilungsingenieure und die nöthigen Bahnmeister dieselbe bewirken.

Die Zugförderung ist einem Oberingenieur des Maschinenfachs zugewiesen. Demselben sind nachgeordnet die Werkstättenvorstände und die Vorstände der Heizhäuser und Magazine, sowie das Lokomotivpersonal.

Drittens ist vorhanden ein Vorstand des Fahrdienstes, der die administrativen und betriebstechnischen Angelegenheiten bearbeitet und der der Chef ist des Stationspersonals im weitesten Sinne, sowie der Schaffner und Bremser, und dem die Stundenpässe aller Züge (Fahrberichte) zugehen. Dieser Beamte stellt die Entwürfe der Fahrpläne auf und hört darüber vor der Vorlage beim Direktor die Obergeringieure der Bahnunterhaltung und der Zugförderung.

Viertens arbeitet als selbständige Dienststelle noch der Vorstand des kommerziellen Büreaus, welches die Kontrolle der Einnahmen besorgt.

Der Direktor selbst arbeitet mit einem Sekretariat, einem Comptabilitätsbüreau (Rechnungsbüreau), das die Ausgaben bearbeitet, einer Kasse, Druckfachenverwaltung und einem Archiv.

Man sieht, viele Instanzen giebt es in Anatolien nicht. Die Instanzen vertheuern Alles und Jedes, hemmen die Thakraft und kosten Zinsen.

Deutsche Arbeit und Lichtigkeit haben nun diese Eisenbahn in Kleinasien geschaffen, und wenn nicht Alles trägt, wird das Werk seine Früchte tragen, und wird das Unternehmen bald weiter und weiter vordringen. Bei allen Beteiligten liegt natürlich der Gedanke nahe und wird der Wunsch rege, daß nun auch die Deutschen sich weiter theilnehmen mögen an der Erschließung des

reichen Landes, damit dessen Hülfquellen nach allen Richtungen hin aufgethan werden zum Segen der Bevölkerung und zum persönlichen Erfolg für die Muthigen, welche hinausgehen, sich eine Existenz in der Ferne zu gründen.

Schwierig ist Alles in türkischen Landen bei den Verhältnissen, wie sie heute dort obwalten. Wenige haben in der Türkei ein objectives Interesse an einer Sache, die Meisten denken nur an sich und ihren und ihrer Freunde persönlichen Vortheil. Das ist des Landes Brauch. Der Bakschisch hemmt den Fortschritt und die nützlichen Unternehmungen überall.

Man sehe das ungläubliche Pflaster der Nebenstraßen in Pera an; für die dringendsten Nothwendigkeiten ist kein Geld da, und vollends nicht für produktive Anlagen.

Die persönliche Sicherheit ist wohl noch am Ersten gewährleistet, weniger aber, daß man beim Betriebe von Geschäften oder Gewerben unangefochten und unausgesogen bleibt und nicht durch Nachbarn und durch Beamte beeinträchtigt wird.

In dieser Richtung müßte vor Allem eingesezt werden. Es müßten thunlichst Sicherungen geschaffen werden, daß der deutsche Einwanderer, der Grund und Boden erwirbt und bezahlt, nun auch in seinem Eigenthum und Einkommen geschützt würde. Genügender polizeilicher Schutz und scharfe Maßregeln wären von Nöthen, namentlich gegen die Hirten, welche wenig geneigt sein sollen, fremdes Eigenthum an Grund und Boden zu respectiren. Unter staatlicher Autorität würden

die Landflächen durch deutliche Grenzmarken als Privateigenthum zu kennzeichnen sein. Deutsche Berufs-Konsuln, etwa in Biledschik, in Eskischéhir und in Ungora würden den Schutz der Deutschen zu übernehmen haben, und es würde Sorge zu tragen sein, daß diese Beamten in Konstantinopel einen starken Rückhalt hätten. Was wollen für das Deutsche Reich die Gehälter von ein paar Konsuln besagen! Wenn sie nur erst da sind, so wird sich schon etwas ancrystallisiren. Vielleicht wäre es durch Verträge zu erreichen, daß Deutsche unter Wahrung der deutschen Staatsangehörigkeit Grund und Boden erwerben könnten. Durch deutsche Einwanderer möchten sich die Steuern bald erheblich vermehren, und dieser Umstand wäre der türkischen Regierung vielleicht so erwünscht, daß sie sich zu Zugeständnissen herbeiließe. Das Wissen und Können deutscher Landbauer und Gewerbetreibenden würde unzweifelhaft einen höchst befruchtenden Einfluß auf die Arbeit und die Leistungen der Einheimischen haben; diese würden lernen, der Landbau würde allgemein sich heben, und wiederum würden höhere Einnahmen die Folge für den türkischen Staat sein und damit seine Widerstandskraft wachsen, die unter der finanziellen Noth natürlich sehr gesunken ist. Deutschland wird niemals den Bestand der Türkei antasten wollen, wir sind daher völlig uneigennützig, wenn wir der Türkei die Mittel rathen, ihre Provinzen wirthschaftlich in die Höhe zu bringen. Schon lange hat Deutschland Officiere und Beamte der Türkei zur Verfügung gestellt, und mit dem sichtbarsten Erfolge; warum nicht in den Kolonisten auch Lehrer des Ackerbaues, der Obstzucht, der Forst-

wirthschaft! Die Bewahrung der deutschen Staatsangehörigkeit, die bisher ja auch in Rußland Grundbesitzern gestattet war, hätte nicht einmal den Nachtheil für den türkischen Staat, daß die Betreffenden und ihre Kinder nicht zum Kriegsdienste herangezogen werden dürften, da die Türkei genug Menschen in ihren weiten Gebieten hat und nur Muselmänner in das Heer einzutreten haben. Es fehlt dem türkischen Staat an Mitteln, und die Einwanderer würden diese durch ihre Arbeit schaffen, wenn sie in derselben und ihrem Einkommen geschützt wären.

Wie schon erwähnt, ist die Steuererhebung in der Türkei eine heikle Sache. Vor Allen wäre eine Abänderung des Steuersystems bezüglich der Einwanderer anzustreben. Der geltende Modus der Besteuerung durch den Naturalzehent bietet zur Zeit Gelegenheit zu vielen Unzuträglichkeiten, wie dies früher in Europa zur Zeit, als diese Art der Besteuerung bestand, bekanntlich ebenfalls der Fall war. Dagegen wären die Einwanderer zu sichern. Man könnte die Steuern für jeden Einwanderer in Gelde auf fünf und zwanzig Jahre einmal für alle Mal festlegen, oder aber bei der Einschätzung und der Erhebung der Steuern eine Mitwirkung der deutschen Konsule eintreten lassen und die Steuererhebung bezüglich der Einwanderer ähnlich organisiren wie in Deutschland unter direkter Abführung der Erträge nach Konstantinopel.

Schritte und Erfolge der deutschen Regierung in dieser Richtung dürften baldigst die Auswanderung von den fernen Weltgegenden ablenken, und Tausende würden

den Weg nach Kleinasien finden und der deutschen Heimath nahe bleiben. Deutschland kann dem jährlichen Ueberschuß seiner Bevölkerung nur ein kärgliches Dasein bieten, und die Leute wollen nicht mehr wie vor hundert Jahren als Hofeigene in Dürftigkeit ausharren. Sie ringen mit Recht, ihr Dasein zu verbessern, und gehen dahin, wo sie meinen, daß ihnen ein besseres Loos winkt. Warum also nicht sorgen, daß diesen in der Fremde eine Stätte bereitet werde, und daß sie vor dem Glend, das sie so oft jenseits des Oceans gefunden, bewahrt bleiben. Das ist gewiß eine hohe und würdige Aufgabe.

Sa, wenn sich Seine Majestät der Kaiser Wilhelm, der nicht in ausgetretenen Pfaden wandelt, und dessen Beziehungen zum Sultan so vortrefflich sind, für die Frage interessieren möchte und bei dem Sultan persönlich einige Zugeständnisse für deutsche Einwanderer im eigenen Interesse der Türkei erlangte, dann wäre ein Aufblühen dieses Landes nur eine Frage der Zeit.

Jedermann ist mit tauierend Fäden an die Heimath gekettet, und nur die Noth, nur der Mangel am Nöthigsten, treibt den Menschen, Alles, was ihm lieb ist, dahinten zu lassen und in die Ferne zu ziehen, ins Ungewisse. Wir brauchen also nicht zu besorgen, daß nun auf einmal der Abgang größere Dimensionen annehmen wird, wenn für die Sicherung der Auswanderer im Auslande der Staat und der König helfend eintreten.

Wie mit den Steuern steht es in der Türkei mit den Zöllen. Unsicherheit ist auch hier zu fürchten, es ist

notorisch, daß bei der Zollabfertigung nicht ohne erhebliche Spenden an die Beamten durchzukommen ist. Vielleicht wäre die Einsetzung einer mit deutscher Spitze besetzten Zollstelle in Haïdar-Pascha zu erlangen, welche die Abfertigung des Exports und Imports der Bahn ohne Neben-erhebungen gewissenhaft besorgte.

Zollfreie Einfuhr von landwirthschaftlichen Geräthen aller Art und der Habe der Einwanderer wäre eine Maßregel, die dem Lande und der Einnahme des Staates indirekt bald einen wirklichen Aufschwung bringen würde. Wer wird das den türkischen Würdenträgern verständlich machen?

Das sind fromme Wünsche, und mancher Kenner des Landes wird sagen Utopien, aber es ist schon oft Unerwartetes geschehen. Wer hätte vor 10 Jahren eine deutsche Kolonie, eine deutsche Provinz in Ostafrika, in Kamerun für möglich gehalten! Die Roth schärft den Intellekt und treibt zu Entschlüssen! — Wenn es nur gelänge, zunächst für eine beschränkte Zahl von Kolonisten, für 300 Personen, schützende Maßregeln zu erlangen! Der Aufschwung und die Leistungen dieser Kolonie würden sich bald die Anerkennung der Einheimischen erwerben und diese zur Nachahmung anspornen; und bei dem guten Verstande, den die Türken besitzen, würden auch die Mächtigen ein Einsehen haben und erkennen, wie deutsche Hände das Land heben und den Wohlstand mehren.

Was könnte aus Anatolien werden! Nur ein paar gesetzgeberische Maßregeln zu Gunsten deutscher Einwanderer, nur einige willensstarke, europäisch gebildete

Beamte mit geeigneten Machtbefugnissen, und eine blühende Kultur würde sich in diesen Ländern wieder wie in alter Zeit entwickeln und den türkischen Staat sicherer stützen, als das Beharren in überlebten Zuständen. Schon lange streckt Rußland die begehrliehen Hände nach dem Bosphorus aus; das Kreuz auf der Hagia Sofia wieder aufzupflanzen, ist die Tradition jeder russischen Familie, die sich vom Vater auf den Sohn und vom Sohn auf den Enkel vererbt; ein Stück des türkischen Reiches nach dem andern hat sich losgelöst, kleiner und kleiner ist der Besitz des Osmanenreiches an europäischem Boden geworden: sollten da nicht die türkischen Großen bedenken, daß über Nacht das morsche Gebäude ins Wanken, ins Stürzen gerathen kann, sie selbst begrabend, wenn sie demselben nicht neue, zuverlässige Stützen geben? Ueber das „in-schallah“ sollte der gebildete Türke doch allmählich hinwegkommen, und daß die Eifersucht der Mächte, welche bis jetzt die Türkei erhalten hat, eines Tages einem Uebereinkommen zu Ungunsten des türkischen Staates Platz machen, wenn die jetzigen Zustände andauern, ist so gut wie sicher. — Die wirtschaftliche Stärke macht heute auch die politische Stärke aus, und das weite Anatolien wirtschaftlich zu heben, ist deutscher Fleiß und deutsche Thätigkeit wahrlich im Stande. Was die Deutschen können, das ist heute schon dem geringsten anatolischen Bauer bis gen Angora klar, der mit Stolz und Respekt auf die anatolische Bahn und ihre vortheilhaften Einwirkungen auf seine Existenz blickt. Die Leute laufen ihm jetzt das Haus um sein Getreide ein, und er kann weit mehr fordern als früher.

Wüchsten die Leiter der Geschichte dieses in breiten Schichten braven Volkes erkennen, daß der Boden unter ihren Füßen bald wanken muß, wenn sie nicht dafür sorgen, daß der türkische Staat wirthschaftliche Fortschritte macht, daß der Besitz und die Steuerkraft des Landes sich mehren, wenn sie nicht streben, vorwärts zu marschiren mit den Reihcn der fränkischen Völker!
