



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die große türkische Centraleisenbahn.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

bürgerlichen Gleichheit in Frankreich zugetragen hatte, welchem die Zeitgenossen den Charakter einer Revolution beilegte.

So stellt sich die gesammte Geschichte als eine große Einheit dar, in welcher Schritt für Schritt den Bewegungen von 1789 in die Hände gearbeitet wurde. Wir haben bereits bemerkt, daß die Februarrevolution durch die anscheinend vollständige Unterdrückung der bürgerlichen Freiheit manche von diesen Ansichten als eine Illusion darstellte. Trotzdem behalten sie, abgesehen von ihrer geistvollen Darstellung, schon insofern ihre Bedeutung, als sie das Glaubensbekenntniß der großen Mehrzahl des französischen Volkes aussprechen, wie es von einem hochgebildeten Geiste concipirt und mit der Welt der Thatsachen in eine leidliche Uebereinstimmung gebracht worden ist.

Thierry scheint die Enttäuschungen der letzten Jahre doch stark empfunden zu haben. Er hatte zugleich den Verlust der meisten seiner nächsten Freunde zu bedauern, die ihm bei seinen Arbeiten hilfreich Hand geleistet hatten; aber er konnte in seinen letzten Lebenstagen sich durch das Bewußtsein trösten, daß die öffentliche Meinung ihn als den ersten Geschichtschreiber seiner Nation ehrte; ein Urtheil, dem wir völlig beipflichten. J. S.

Die große türkische Centraleisenbahn.

Die jetzige Bedeutung des osmanischen Reiches liegt nicht in dem Staat, sondern in seiner geographischen Lage. Die türkischen Länder in Asien, Europa und Afrika bilden zusammenbetrachtet den Mittelpunkt des großen Continents, welcher sich aus den drei Erdtheilen zusammensetzt, die Herzgegend der ganzen östlichen Hemisphäre. Diese Situation im Centrum des Weltganzen hat diese Ländermassen in allen Zeiten zum Durchgangspunkt aller universalen Bewegungen gemacht. Die Cultur der Pharaonen, die Zelte Moses standen auf dem Grunde, welcher jetzt türkisch ist. Von hier aus kam durch die Phönicier Seehandel und Buchstabenschrift in die Welt, hier erblühte die Schönheit griechischen Lebens. Um seinen Welteroberungsplänen nachzugehen, mußte Alexander diese Länder in seinen Händen halten, weil von ihnen aus sich Deboucheen nach drei Erdtheilen eröffnen; Roms Herrschaft über das Mittelmeerreich, über Asien und Afrika wurde gewonnen, als es seine Adler hierhergetragen, hier entschieden die Schlachten von Pharsalus und Actium, wer über den Orbis herrschen sollte; das Christenthum nahm von hier aus seinen Ausgang, desgleichen der Islam, und der in den Kreuzzügen gescheiterte Versuch, das

kirchliche Rom zur Herrscherin der Erde zu machen, irrte mindestens nicht in der Richtung. Von jeher lag hier das Entscheidungsfeld für den Kampf um die Welt. Noch jüngst stießen das westliche Europa und Rußland hier zusammen, hierhin strebt nicht allein der Zar, sondern mit ihm zugleich Oestreich, Frankreich und England, freilich kein Staat mit so großer Energie wie Großbritannien und Rußland. Es war die Bedeutung des letzten Krieges, daß er den ersten Zusammenstoß zwischen den beiden Riesen bezeichnet, den Anfang einer Reihe von Kämpfen, zu denen beide Mächte bereits ihre Vorbereitungen treffen, ohne daß zu sagen wäre, wann der nächste ausbrechen werde, und noch weniger: wem der letzte Triumph beschieden sein wird.

In diese große politische Perspective fallen alle Gesichtspunkte der englischen und russischen orientalischen Politik. Wenn England Hoffnung hätte, daß dem Osmanenreich jemals wieder ein selbständiges Leben eingehaucht werden könnte, so würde es nichts Besseres thun als an diese Aufgabe alle seine Kräfte zu setzen. Leider hat England dieselbe Ueberzeugung wie Rußland von einer unrettbaren Hinfälligkeit des türkischen Staats. Wenn es die Reformen befürwortet, so geschieht es nicht, weil es von denselben eine Heilung für das Reich, sondern nur eine Verlängerung seines Lebens erwartet, und mehr noch als alle Reformen liegt ihm am Herzen, was seine eigne Macht in das Gebiet einführt. Daher von englischer Seite die jetzt vorwiegende Auffassung, die Türkei sei ein Verbindungsgebiet, durch welches Verkehrsstraßen im englischen Interesse herzustellen sind. Um dieselben gegen einen russischen Handstreich der Zukunft zu sichern, gibt es für England kein anderes Mittel als ein zweckmäßiges System europäischer Allianzen und Verträge, als letztes Auskunfts Mittel ein directes Ankämpfen wider den Zaren. Diese Politik mag selbstüchtig sein — und welche andere wäre es nicht, oder verdiente den Namen, wenn sie es nicht wäre? aber die heutige britische Politik ist auch eine europäische, und dient den besten Interessen des Erdtheils.

Wenn es jetzt als erste handelnde Macht vortritt, um sein Anrecht auf die Nugbarmachung der türkischen Landesräume für den Weltverkehr geltend zu machen, so ist das keine unberechtigte Anmaßung, sondern auch Erfüllung der ihm zu Theil gewordenen Mission und ein Schritt im Gemeininteresse des Erdtheils. Denn hier ist das große Schlacht- und Entscheidungsfeld auch der europäischen Zukunft für den Kampf zwischen Gessittung und Barbarei, zwischen Knechtschaft und Freiheit.

Handel und Krieg haben hier wenigstens ein gleiches Interesse. Dieselben Bahnen, welche man heute projectirt und morgen in Angriff nehmen wird, um zunächst zwischen Europa und Innerasien oder dem indischen Ocean die britischen Waarenballen im Fluge dahingleiten zu lassen, werden dereinst die Operationslinien für englische Armeecorps und, wie wir hoffen, für mittel-

europäische Heere werden, um über die Geschicke der Welt zu entscheiden. Das Meer, Englands Domäne, ist ihm sicher, hier sucht es zunächst seine Verbindungs- und Operationslinien, um unabhängig von den Wechselfällen der europäischen Politik zu bleiben und nöthigenfalls auf sich selbst zu stehen. Das Project, in welchem dieser Anschauung Rechnung getragen wird, ist der bekannte Entwurf der Cuphratbahn, die Verbindung des persischen Meerbusens (indischen Oceans) mit dem Mittelmeer, in politischem Sinne eine doppelte Basirung der Türkei, auf Englands mediterrane Machtstellung und auf seine indische. Diese Bahn von Seleucia oder dem Drontes bis zur Mündung des Schat-el-Arab soll also zunächst England selbst in den Stand setzen, den fraglichen Raum commercieell zu beherrschen und bei neu entstehendem Conflict die asiatische Türkei und Persien wider Rußland zu vertheidigen. Für die nächsten Zeiten wird sie, das kann man im voraus erkennen, diesen Zwecken genügen. Aber sie wird es nicht für alle Zukunft vermögen. Sie läßt den Hauptmittelpunkt des türkischen Reiches, der freilich von der See zu erreichen ist, Konstantinopel, unberührt, und durchschneidet nicht den Hauptstüz der osmanischen Bevölkerung, Kleinasien, sondern nur Syrien und Irak. Um das Ganze des Padischahreiches erfassen zu können, ist eine andere Verbindungslinie herzustellen und durch bedeutendere militärische Kräfte zu decken, als England besitzt. Das ist die große Mission, die dem deutschen Volke von fern winkt, dereinst als nächster Vorkämpfer für die Sache Europas auf das Entscheidungsfeld zu treten, England aber liegt die Pflicht ob, ihm dazu die Wege zu ebenen.

Wenn die europäische Türkei von einer Bahn durchzogen sein wird, die, bei Belgrad beginnend, in Konstantinopel ihren Ausgang hat, und wenn eine andere Bahn von Skutari quer durch Kleinasien nach Seleucia oder dem Drontes führt, dann wird es auch den deutschen Heeren möglich sein, am Bosphorus und am Cuphrat zu erscheinen, und Rußland wird sich nicht mehr in der vortheilhaftesten Lage befinden, mittelst seiner ungeheuren Fronten jeden Angriff zu überflügeln und seine Gegner zu umklammern, wie dies namentlich noch vor kurzem gegenüber Oestreich möglich gewesen, sondern es wird sich selbst in der Lage befinden, der umfaßte Theil und concentrisch wirkenden Angriffsstößen ausgesetzt zu sein. Endlich wäre mit dieser Bahn unter Anschließung derselben an die von Seleucia nach Bassora die Hälfte der Arbeit gethan, um eine Landverbindung mit Indien herzustellen.

Die Energie des britischen Volkes hat bewirkt, daß auch dieses großartige Project nicht mehr Project ist, sondern mit gebotener Vorsicht seiner Ausführung entgegengeschoben wird. In diesem Augenblick läßt England das türkische Reich nicht nur von Ingenieuren und Feldmessern, sondern auch von Militärs aller Grade und im Besondern von jungen und talentvollen Genieoffizieren durch-

reisen. Diese sind theils der englischen Linienarmee, theils der ostindischen Compagnie entnommen, und sie führen ihre Excursionen unter den verschiedensten Vorwänden aus, um ihre Untersuchung über das Innere des Landes und seine Verbindungsfähigkeit geheim zu halten.

Den Lauf der Bahn zu verstehen, muß man einen Blick auf die Natur des Landes werfen. Man weiß, daß Kleinasien von jeher kein centrales Leben hatte. Die Halbinsel ist als selbstständiges Ganze, etwa wie Spanien oder Italien, niemals aufgetreten. Ihr fehlte dazu der Mittelpunkt. Alle ihre Entwicklung war eine peripherische. Auf der Peripherie lagen im Alterthum Troja, Heraklea, Pergamum, Smyrna, Sardes, Ephesus, Magnesia, Halicarnassus, Partara, Seleucia, Trachea und Tarsus; desgleichen Prusa, das pontische Heraklea, Miletus, Sinope, Amisus, Ptolemaion und Trapezus; das Innere dagegen war im Vergleich damit öde und zwar aus doppeltem Grunde, wegen der großen Schwierigkeit der Verbindung, welche das gebirg-durchzogene Land darbot, und sodann, weil grade an der Stelle, wo der innerste Lebenspunkt seinen Platz gefunden hätte, da, wo sich die Diagonalen des großen Vierecks kreuzen, eine weitausgedehnte Salzsteppe gelegen ist. Es ist die Ebene des Salzsees, oder des Tsugöl, die unwirthbare Region zwischen Sibri Hissar und Ak Serai. Der Flächenraum, den diese Gegend einnimmt, kommt etwa dem des Königreichs Sachsen gleich; wenn man aber die angrenzenden mehr oder weniger wüsten Landschaften einrechnet, ist er um vieles größer. Heute durchzieht den Strich die große Straße, ein Karavanenpfad, und das Kameel leistet hier ebenso unerläßliche Dienste, wie im Sande der arabischen Wüste oder der Sahara. Im vergangenen Sommer wurde diese Straße als die kürzeste Linie der Eisenbahn von der Times protegirt. Seitdem hat man die Ueberlegung genommen, daß von einer commerciellen Ausbeutung Kleinasiens durch diese Bahn nur wenig zu erwarten sei. Deshalb hat man jetzt die Linie modificirt, und, wenn auch noch nicht zu einer definitiven Entscheidung, ist man dennoch über die nachstehenden Hauptpunkte zu einem vorläufigen Beschluß gekommen.

Die Bahn wird, wegen engstmöglicher Verbindung mit der Bahnlinie Belgrad-Konstantinopel, von Stutari ihren Ausgang nehmen, und sich von dort zunächst auf Ismid dirigiren, welches einer der wichtigsten Knoten für den kleinasiatischen Verkehr werden dürfte. Südlich von Ismid streicht ein hohes Gebirge, welches noch wenig erforscht ist, und über dessen Wegsamkeit erst die britischen Ingenieure genaue Auskunft gegeben haben. Sie bezeichnen das Thal des Sakariastromes, der bekanntlich ins schwarze Meer mündet, als das am bequemsten gelegene Defilee, um in dieses Labyrinth von Bergen und Schluchten einzubrechen und zu den dahintergelegenen Gegenden, einem Plateauland, Zugang zu gewinnen. Den eigentlichen Kamm wird die Bahn

bei Terekli und Turbalü überschreiten, und sich auf Angora wenden, das wiederum ein bedeutender Knotenpunkt werden mag. Es ist nämlich hier der bequemste Abzweigeort für eine Bahn, welche Armenien und Transkaukasien mit dem Bosphorus verbindet. Das Thal des Kisil Irnak ist von Angora nicht weit entfernt, und ist es einmal gewonnen, so hat man mit ihm einen sicheren Faden in den Händen, an dem man die Eisenstraße weiter bis Kaisarieh (Cäsarea) führen kann. Die betreffende Stromstrecke scheint ebenfalls ganz neuerdings erforscht, und ein sehr zufriedenstellender Bericht darüber nach London gesendet worden zu sein. In Cäsarea hat man die eigentliche Mitte der östlichen Halbinsel erreicht, und wieder einen Punkt in Händen, von dem später Schienenwege nach verschiedenen Richtungen auslaufen können. Nordwärts ist von hier aus am ehesten zu erreichen; hier liegt die Wasserscheide zwischen dem Eurin und dem Mittelmeer und hier ist der Zugang zu den Defileen des In-Dereßi zu gewinnen, der den Taurus durchbricht und in seinem Thal den bequemsten Weg zum Gestade der mittelländischen See weist. In der Küstenebene ist sodann Adana ein wichtiger Stationspunkt. Endlich hat die Schienenlinie, um bei Alexandrette anzulangen, noch das Amanusgebirge oder die dazwischen gelegene Bergkette, bei Kurd Kuluk zu durchschneiden. Ihre beiden Endpunkte liegen nach einer Ueberschlagschätzung 930 Kilometer auseinander, nicht ganz hundert und vierzig deutsche Meilen. — Um den Anschluß an die Euphratbahn zu erreichen, ist von Alexandrette aus noch das berühmte Defilee der Pylae syriae zu passiren, welches in der Richtung auf Antiochia ausmündet.

Es ist berechnet worden, daß die ganze Ausdehnung der Bahn, von Skutari über Alexandrette und Antiochia nach Bassora sich auf nicht mehr wie 2500 Kilometer belaufen werde oder auf etwa 350 deutsche Meilen, und daß man auf Grund dieser Schätzung hoffen dürfe, binnen höchstens drei Tagen den ungeheuren Weg von Konstantinopel bis Bassora oder zum persischen Meerbusen zurückzulegen. Es ist das dieselbe Distance, welche die Mündung des Schat-el-Arab (Bassora) von dem westlichsten Punkte des britischen Indiens trennt; und es ergibt sich hiernach als das Resultat eines kühnen Calcüls, daß Hindostan später nicht weiter als sechs Tagesfahrten von Stambul gelegen sein wird. — Da nun die Bahn vom Bosphorus bis Belgrad, der Anschluß an das mitteleuropäische Schienennetz, in etwa zwölf Stunden zu durchmessen sein wird, und von Belgrad bis Leipzig etwa zwei und ein halber Tag zu rechnen sind, so beabsichtigt das englische Unternehmen, Ihren Leipziguern eine Vergnügungsreise nach Bassora in etwa zehn Tagen möglich zu machen, und ein sächsischer Gerichtsdirector wird seinen Sommerurlaub nicht besser benutzen können, als zu einem kleinen Ausflug zu den Bramanen und dem Himalaja. Die Zeitdistanzen der Route via Mittelmeer, Seleucia-Bassora, persischer Bu-

fen und indisches Meer stellen sich von London aus etwa so: von London nach Seleucia elf Tage, von dort nach Bassora zwei, von Bassora bis Bombay sieben, im Ganzen mithin etwa zwanzig Tage.

Die Gefangenschaft einer Königin.

Königin Friederike von Schweden, geb. Prinzessin von Baden, Memoiren aus Ihrem Leben, von einer Hofdame. 1856. Frankfurt, Sauerländer.

Es ist das Leben der Gemahlin des unglücklichen Gustav Adolph IV. von Schweden, welches hier anspruchslos und loyal von einer Dame erzählt wird, welche längere Zeit in dem kleinen Hofstaat der Fürstin lebte und mit wohlthuernder Pietät ihre Herrin im Herzen trägt. Die Erzählerin erscheint, abgesehen von kleinen adligen Velleitäten, als durchaus wahrhaft und zuverlässig, und auch ihr Wesen, so weit dasselbe in dem Buche hervortritt, macht einen wohlthuernden Eindruck. Die Fürstin aber, Großmutter der jetzt regierenden Großherzöge von Baden und Oldenburg, ist eine von den klaren und reinen Gestalten, denen Bewunderung und Mitgefühl Vieler folgen würde, auch wenn ihre Wiege nicht unter einem Thronhimmel gestanden hätte. Denn mit sanfter Würde und Ruhe hat sie ein schweres Schicksal getragen, und was nicht weniger quälend war, als ein großes Leiden, sie hat auch zahllose kleine Kränkungen und alle die bitteren Gefühle überwinden müssen, welche einer entthronten Königin noch über das Maß allgemeiner Leiden beschert sind. Als Prinzessin von Baden in der ersten unschuldigen Jugend dem unbekanntem Gemahl nach Schweden vermählt, fast noch Kind, als sie Mutter wurde, plötzlich mit roher Hand vom Throne gerissen, eingekerkert und mit ihrem Gemahl aus Schweden entfernt, hatte sie das Unglück, nach der Rückkehr in ihr Vaterland auch die Seele ihres Gemahls zu verlieren, dessen späteres Leben einem dunklen Gesichte verfiel. Seitdem lebte sie pflichtgetreu in stiller Zurückgezogenheit für ihre geliebten Kinder, als Mutter mit unendlicher Sorge an ihre Zukunft, zumal an die ihres Sohnes denkend. Pflichtgetreu, freundlich und liebevoll gegen die Menschen, welche in ihren Kreis traten, war sie vornehme Dame zumeist darin, daß sie ihren Schmerz aller Welt zu verbergen wußte. Nach ihrem Tode fand man ihr härenes Kopfkissen ganz von Thränen durchdrungen und, wie die Hofdame erzählt, bei der Section ihr Herz zusammengezogen zu der Kleinheit einer Nuß.

Die Biographie enthält manches Interessante und Charakterisirende für fürstliche Persönlichkeiten und Höfe bis zum Jahr 1826, dem Todesjahr der Königin. Hier sei die Zeit der Absetzung des Königs und der Gefangenschaft des königlichen Paares, wie die Königin diese erzählt hat, nach dem Buche mitgetheilt. —