



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die anatolische Bahn

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

hervorrufen würden, hatten sie eine Ahnung, das hat ihr Thun in Bern bewiesen.

Der einzige Punkt, in dem sich die Forderungen der beiden Friedenskongresse begegnen, sind die „Schiedsgerichte.“ Nur daß sich der „Weltfriedenskongreß“ natürlich wieder die Menschen, das heißt hier eigentlich die Menschheit, als Gummipüppchen denkt, die sich unter solchem Schiedsgerichtsdruck beliebig zusammenquetschen läßt, der „Interparlamentarische Friedenskongreß“ auch da gesündere Wünsche hat: er will ein Eingreifen eines internationalen Schiedsgerichts in besondern Fällen. Wenn wir dabei auch daran denken müssen daß sich die Regierungen auch ohne den interparlamentarischen Friedenskongreß dieses Mittels in Fällen, wo es möglich war, zur Schlichtung ernster Differenzen bedient haben, so bleibt doch das Bestreben der Herren, so weit es sich in dem Rahmen des von dem Vorsitzenden, dem Herrn Oberbürgermeister Baumbach in Danzig, in seiner Eröffnungsrede entwickelten Programm bewegt, eine That, die möglichenfalls gute Früchte tragen kann. Über die Utopie des „Weltfriedenskongresses“ aber wird wohl die Welt und die Menschheit in kurzem einfach zur Tagesordnung übergehen mit dem frommen Wunsche: Ewiger Friede seiner Asche!



Die anatolische Bahn



in den volkswirtschaftlichen Betrachtungen] im 39. Hefte der Grenzboten findet sich der Satz: „Die Herrschaft über das andre Volk wird das Volk erlangen, das die Arbeit an sich zieht, und zwar deshalb, weil der Arbeit der Reichtum folgt, und Reichtum zunächst das wirtschaftliche Übergewicht, auf die Dauer auch politische Überlegenheit verleiht.“ Die Wahrheit dieses Satzes haben sich unsere deutschen Geldleute viel zu wenig zu nutze gemacht. Anstatt den Überschuß des deutschen Vermögens zu industriellen Unternehmungen und zur Hebung der Bodenschätze noch unerschlossener Länder zu verwenden, legten sie ihn in den Papieren halbvertrachter Staaten an, die einige Zeit zwar hohe Zinsen trugen, nachher aber gar nichts brachten. So ist es uns in Argentinien ergangen, so in Portugal. Während aber die Deutschen die wertlosen argentinischen und portugiesischen Schuldscheine in den Händen halten, haben die Engländer ihr Geld in den Eisen- und Pferdebahnen, in Bergwerken und industriellen Anlagen jener Länder untergebracht und sehen ruhig der Zukunft entgegen.

Erst in neuester Zeit hat sich auch hier infolge trüber Erfahrungen eine bessere Erkenntnis Bahn gebrochen. Zwei Berliner Gesellschaften, die Deutsche Bank und die Berliner Diskontogesellschaft, gingen ziemlich gleichzeitig mit dem Bau von Eisenbahnen in Kleinasien und Venezuela vor. Hier soll nur von dem Unternehmen der Deutschen Bank, von dem Bau der anatolischen Bahn, die Rede sein. Dieses Werk, das deutschem Fleiße und deutscher Geschicklichkeit alle Ehre macht, hat bisher im Vaterlande viel zu wenig Beachtung gefunden.

Anatolische Eisenbahn nennt man kurzweg die Bahn, die Ismid, am innersten Busen des östlichen Marmarameeres gelegen, mit Angora, dem Handelsmittelpunkte des inneren Kleasiens, und später auch mit Bagdad und Basra in Verbindung setzen soll. Es war im Jahre 1880, als der türkische Minister für öffentliche Arbeiten, Hassan Femi, zur „Entwicklung des großen natürlichen Bodenreichtums in Anatolien“ mit einem Entwürfe hervortrat, der das Marmarameer mit dem persischen Meerbusen durch einen Schienenweg verbinden sollte. Zwei, sogar drei Linien wurden in Betracht gezogen, bis sich denn der „Wakit,“ das damalige Regierungsblatt, für die Ausführung der Hauptlinie Eskischedir=Angora=Kaisarie=Malatie=Diarbekir=Mosul=Bagdad entschied, und zwar bestimmten ihn dazu wirtschaftliche und nicht zuletzt militärische Gründe; erst später sollten die Haupthandelsplätze des Innern durch Zweiglinien mit dem Schwarzen und dem Mittelmeer in Verbindung gesetzt werden.

Aber wie manches andre, so schlummerte auch dieser große Plan infolge Geldmangels bei der türkischen Regierung wieder ein, bis der Seraskier, der Kriegsminister, von neuem dafür eintrat und den Bau der Bahn für die Landesverteidigung als unerlässlich bezeichnete. Anfang Oktober 1888 gelang es, trotz mancher Ränke anderer sich mitbewerbender Gesellschaften, dem Reichstagsabgeordneten und Bankdirektor Dr. Siemens die Bauerlaubnis für die Deutsche Bank zu erwirken, und zwar zunächst für die 486 Kilometer lange Strecke Ismid=Angora; die schon bestehende 92 Kilometer lange Strecke Haidar=Pascha=Ismid sollte durch die Gesellschaft ausgebaut und bis Skutari verlängert werden.

Die Deutsche Bank übertrug die Ausführung des Baues der Gesellschaft für die anatolischen Bahnen, die ihren Sitz in Frankfurt a. M. hat. Von Konstantinopel aus leitet ein Baier, v. Kuhlmann, der Generaldirektor der Bahngesellschaft, und ein Schwabe, Kapp, der Leiter der Bauunternehmung, das Werk. Den Streckenbau selbst führt ein Oberingenieur aus, der den norddeutschen Namen Gaederz trägt. Unter ihm arbeiten Leute aus aller Herren Ländern: Deutsche, Schweizer, Belgier, Franzosen, Italiener, Russen, Rumänen, Griechen, Armenier u. a.

Obgleich sich dem Bau während der Ausführung mancherlei unvorhergesehene Schwierigkeiten und Hindernisse, besonders beim Aufstieg auf die klein-

asiatische Hochebene, entgegenstellten, so hat man doch die Arbeiten mit solcher Kraft gefördert, daß man noch im Oktober dieses Jahres die Strecke bis Angora vollenden wird. Anfang September waren schon 400 Kilometer dem öffentlichen Verkehr übergeben, nämlich bis zu dem Orte Sariköi, der zwischen Gschikschehir und Angora liegt. Auf der noch fehlenden, 170 Kilometer langen Strecke waren die Arbeiten bis auf die Geleislegung und Verschotterung beendet.

Daß die Gesellschaft bisher zur Zufriedenheit der Pforte ihrem Vertrage nachgekommen ist, geht daraus hervor, daß auf Wunsch des Sultans die Gesellschaft Vorarbeiten für einen Weiterbau der Linie Skutari-Angora nach Sinas und Bagdad, und zwar in einer Länge von 700 Kilometern anstellen soll, wozu der Sultan eine Unterstützung von 115000 Franks bewilligt hat. Außerdem beweist es auch der Umstand, daß man die Ausführung von Bahnbauten in der europäischen Türkei, wie die Linie Saloniki-Monastir, derselben Gesellschaft übertragen hat.

An Bemühungen, das Unternehmen der Deutschen zu verdächtigen, haben es unsre Feinde natürlich nicht fehlen lassen. Vom ersten Spatenstiche an hat belgischer und französischer Neid und russischer Haß — oder sollen wir sagen kleinliche Gespensterfurcht — den Eisenbahnbau der Deutschen verfolgt. Noch im März dieses Jahres suchten die „Nowoje Wremja“ und die Indépendance Belge in längern Abhandlungen Mißtrauen gegen das deutsche Unternehmen bei der Pforte zu erwecken. Allerdings kann der Neid der fremden Geldleute rege werden, denn das Unternehmen ist durchaus sicher. In dem Schutzbriefe vom 4. Oktober 1888 hat die türkische Regierung der Gesellschaft eine Einnahme von 10300 Franks auf den Kilometer für die 92 Kilometer lange Strecke Haidar-Pascha-Ismid und von 15000 Franks für die 486 Kilometer lange Strecke Ismid-Angora zugesichert. Für den Fall, daß die Einnahmen diese Höhe nicht erreichen, wird die Gesellschaft aus dem Ertrage der ihr verpfändeten Zehnten der von der Bahn durchschnittenen Sandjaks Ismid, Ertogröl und Kutahja entschädigt. Die Verwaltung dieser verpfändeten Zehnten hat der Conseil d'administration de la dette publique Ottomane in der Hand, und dieser hat das nötige Geld an die Gesellschaft zu zahlen. Die verpfändeten Zehnten brachten aber im Jahre 1891 4327000 Franks ein, eine Summe also, die in jeder Hinsicht genügend genannt werden kann.

Da nun bei dem Bau der anatolischen Bahn überwiegend deutsches Geld beteiligt ist und Deutsche die leitende Stelle einnehmen, so hat erfreulicherweise in allererster Linie auch die deutsche Industrie für den Bau der Bahn die Lieferungen gehabt. Sämtliche Lokomotiven und Wagen der Bahn sind deutschen Ursprungs, und zwar lieferten die Maschinenfabrik in Gßlingen, Joseph Rathgeber in München, der Düsseldorfer Eisenbahnbedarf und die Nürnberger Maschinenbauaktiengesellschaft, die besonders die Gemüse- und Vieh-

wagen herstellte. An den Lieferungen für den Oberbau, der rund 70000 Tonnen an Bessmerschienen, Flußstahlschwellen und kleinerem Eisenzeuge gebrauchte, waren Krupp in Essen, die Gutehoffnungshütte in Oberhausen, der Nachener Hüttenverein Rote Erde, Funcke und Hueck in Hagen, die Union in Dortmund zusammen mit ungefähr neunzig Prozent beteiligt. Die Brücken lieferte ebenfalls die Maschinenfabrik in Eßlingen, die Weichen und Kreuzungen Gruson in Budau, die Telegraphenstangen Huldshinsky in Gleiwitz und Mannesmann in Remscheid, die Laternen A. Schulz in Berlin u. a. m. Es ist also nicht zu verkennen, daß der Bau der anatolischen Bahn für die deutsche Industrie von großer Bedeutung gewesen ist, und er wird es hoffentlich auch noch weiterhin sein, falls der Bau der 1400 Kilometer langen Hauptstrecke von Angora bis Bagdad und der Nebenlinien der Deutschen Bank anvertraut wird.

Dann ist aber auch zu hoffen, daß sich deutsches Geld an der Erschließung Kleinasiens und an der Hebung seiner reichen Mineralschätze beteiligen wird. Der Gasse, die der deutsche Baumeister westlicher Kultur geöffnet hat, wird bald auch der deutsche Kaufmann folgen. Soll doch dem Deutschen der türkische Bauer, wie F. Dernburg versichert, der Ende des vorigen Jahres die Bahn bereiste, großes Vertrauen entgegenbringen. Daher darf es wohl kaum Zufall genannt werden, wenn sich die Gesellschaft vereinigter deutscher Petroleumwerke kürzlich entschlossen hat, Bohrversuche auf Petroleum in der Provinz Aleppo anstellen zu lassen.

Für die deutsche Industrie wird sich längs der Bahn auch eine Absatzquelle für eiserne Ackergeräte und landwirtschaftliche Maschinen eröffnen, denn der türkische Bauer führt noch immer den hölzernen Pflug und benutzt noch die denkbar einfachsten Werkzeuge zum Ackerbau. Der Ackerbau hat aber in dem fruchtbaren Sakariathale eine große Zukunft. Schon im vergangenen Jahre hat Kleinasien, als uns Rußland seine Thore verschloß, für den deutschen Getreidemarkt geliefert. Nach dem Berichte der Gesellschaft wurden im Jahre 1891 37389 Tonnen Getreide verfrachtet, 4243 Tonnen Trauben, 1984 Tonnen Tabak, 2247 Tonnen Wolle, 2262 Tonnen Gemüse und 2681 Tonnen Früchte; der Viehverkehr brachte 14690 Franks Einnahme. Und das war im dritten Betriebsjahre, wo nur 217 Kilometer dem Verkehre übergeben waren! Durch die anatolische Bahn ist den Erzeugnissen des nordwestlichen Kleinasiens auch der Konstantinopeler Markt eröffnet worden; daher macht sich schon jetzt eine Steigerung des Preises der Landwirtschaftserzeugnisse und ein wirtschaftlicher Aufschwung bemerkbar. Die Folge ist eine in die Augen fallende Zunahme des Anbaus längs der Bahn.

Auch Ansiedler hat die neue Bahn schon hierher gelockt. Es sind das Muhammedaner, die aus den christlich gewordenen Balkanstaaten, aus Serbien, Bosnien und Bulgarien, auswandern. Die Türkei nimmt sie mit offenen Armen auf, denn sie erhält dadurch alte Unterthanen zurück, die ihr als

Muhammedaner doppelt willkommen sind. Diese europäische Einwanderung übt einen sehr günstigen Einfluß auf die einheimische Bevölkerung aus, da sie auf höherer Kulturstufe steht. Ihre Ansiedlungen zeichnen sich durch Sauberkeit und eine gewisse Wohlhabenheit aus, ihre Felder, schreibt Goltz Pascha in der Münchner Allgemeinen Zeitung, sind sorgfältiger bestellt als sonst in der Umgegend. Im August dieses Jahres hat nun die Eisenbahngesellschaft einen Vertrag mit der Pforte abgeschlossen, wodurch sie verpflichtet wird, zwölftausend bulgarische Auswanderer zu befördern, die in der Umgegend von Eskischedir und an andern Punkten der Bahn angesiedelt werden sollen. Dieser Zuzug kann der Bahnverwaltung nur angenehm sein, denn dadurch wird die Landeskultur und die Verkehrsentwicklung der Bahn noch mehr befördert. Auch in Zukunft werden die aus den christlichen Balkanstaaten auswandernden Muhammedaner der Bahn großen Nutzen bringen, denn diese Länder beherbergen noch über eine Million Befenner des Islams.

Wie mächtig könnte sich das Land erst entwickeln, wenn der deutsche Landmann hier Einzug hielte und der Lehrmeister des türkischen Bauern würde! Alle Kenner Kleasiens stimmen darin überein, daß der Nordwesten, ganz besonders aber der Südrand der großen Halbinsel nach Klima und Bodenbeschaffenheit für europäische Kolonisation sehr geeignet wäre. Der deutsche Ansiedler würde sicher hier schneller vorwärts kommen als in Palästina, Kaukasien, Brasilien und den Laplatastaaten.

Daß die anatolische Bahn in ihrer Verlängerung bis Bagdad und Basra eine große Zukunft hat, steht außer Zweifel; sie bildet den nächsten Landweg genau in südöstlicher Richtung von Mitteleuropa über Wien und Konstantinopel nach Indien, Ostasien, Ostafrika und Australien. Für die Türkei kann der Bau geradezu eine Lebensfrage werden, deshalb erklärte ihn auch der Generalstab für unaufschiebbar. Abgesehen von der militärischen Wichtigkeit jener Linien, die sofort in die Augen springt, kann die Bahn aber auch dazu beitragen, das türkische Reich in Asien immer mehr zu festigen, denn es ist allbekannt, daß es mit dem Ansehen des Sultans in Kurdistan und Mesopotamien — von Arabien wollen wir ganz schweigen — bisher schlecht bestellt war.

Es ist sehr erfreulich, daß die deutschen Geldleute endlich aus ihrer Zurückhaltung herausgetreten sind, und daß sie sich zu ihrer Thätigkeit ein Feld gewählt haben, das große Zukunft hat. Mögen bald weitere Unternehmungen ins Leben treten, die unsrer Industrie und Handelswelt in gleicher Weise nützen können, wie das Unternehmen der Deutschen Bank!

