

Hohenstein-Ernstthal'sches Tageblatt

Amtsblatt.

Nr. 226.

Sonntag, den 28. September 1913.

Zweites Blatt.

Erntedankfest.

Der liebe Gott mit milder Hand
Bedeckt mit Segen rings das Land;
Stand nicht die Saat in voller Pracht,
Ein Zeuge seiner Güte und Macht?

Nun ernte, Mensch, was du gesät!
Sei froh und sprich ein fromm Gebet,
Und gib von dem, was dir verliehen,
Auch deinen armen Brüdern hin!

So streust du neue Saaten aus,
Und ew'ger Segen blüht daraus.
Dann wird dein Herz voll Sonnenschein,
Ein Erntedankfest dein Leben sein.

Robert Reinick.

Erntedankfest wird gefeiert, so lange die Erde steht. Nicht nur aus Freude am Wachsen und Reifen und am Ertrage saurer Arbeit. Auf dem Acker lernte der Mensch zuerst, sich von Gott abhängig zu fühlen. Das erste Opfer, von dem die heilige Schrift erzählt, war ein Erntedankfest. Saat und Ernte sind die ersten Bilder im Religionsbuch der Menschheit. Auf dem Erntedankfest liegt die Weihe der Jahrtausende.

Erntedankfest wird gefeiert, soweit die Welt geht. In dieser Feier begegnen sich alle Religionen. Erntedankfest wird die Menschheit immer wieder wachen, sich zur Freude, Gott zur Ehre! Kein Erntedankfest geht vorüber, ohne daß hier oder dort in der Welt der höchste Herr des Alters sich sehen, seine Hand fühlen läßt.

Die Kirche feiert an ihren Festen sonst Gottes Friedenstaten zum Teil der Seele. Am Erntedankfest kommt ihr feiernd zum Bewußtsein, daß auch das irdische Leben und seine Erhaltung eine Gottesgabe, etwas Gottgewolltes ist, daß Gottes Reich hineingebaut ist in die irdische Welt, daß seine Bürger Menschen von Fleisch und Blut sind. Keiner hat dafür ein so lazes Verständnis gehabt, wie der Menschensohn. Wiederholt sehen wir im Evangelium das Brot der Welt recht eigentlich in seiner segnenden Hand. Er nimmt nicht nur für sein geistliches Reich Saat und Ernte zum Gleichnis, nein, Saat und Ernte sind ihm Realitäten, mit denen er rechnet und an die er anknüpft, wo er als der Sohn seines himmlischen Vaters wunderbar sorgt und aussteift. Er betont, daß seine Jünger bei ihm nie Mangel gehabt, und er blüht dankend auf zum Himmel, wenn er das Brot bricht. Die schlichte Gabe der Natur ist ihm nicht zu gering, ein Wegweiser zu dem Gott aller Güte zu werden.

In Zeiten wirtschaftlichen Ausgleichs durch den Weltmarkt ist das Ernten scheinbar unabhängig von höheren Potenzen und das tägliche Brot höchstens für den, der selber den Acker bestellt, an den Segen von oben gebunden. Aber so denken, ist Täuschung. In Wahrheit liegt eine unerföhlliche Freudenweihe auf allem Reben aus Gottes Hand. Das Danken mehrt den Gewinn und abtöt den Genuß. Wer mit Dankagung sein täglich Brot empfängt, der wird reich in Gott und findet in jeder Not die Tür, an die er nicht umsonst anklopft. Danken stärkt den Glauben. So wollen wir Erntedankfest feiern als ein Dankfest unserem Gott, an dessen Segen noch immer alles gelegen ist.

Streifzüge durch die neue Türkei.

Von Dr. Adolf Grabowsky.

Konia und die Deutschen.

Von allen Städten im Innern Kleinasiens hat Konia die größte Zukunft. Es liegt am Endpunkt der Anatolischen Bahn, am Beginn der Bagdadbahn, inmitten einer riesigen Hochebene. Man glaubt in Europa sehr häufig, daß Kleinasien subtropisches Klima habe. Das ist richtig nur für einen Teil des südlichen Küstenlandes, namentlich Cilicien, das prall gegen den Mittelmeer hin liegt und in das durch die hohe Kette des Taurus die Nordwinde nicht eindringen können. Das Innere Kleinasiens liegt viel zu hoch, als daß es andauernde Wärme haben könnte. Bei Konia ist die Ebene mehr als 1000 Meter über dem Meeresspiegel und weiter südlich nach dem Taurus hin steigt sie an verschiedenen Stellen noch höher. So ist der Winter in Konia sehr kalt und Kälten von 30 Grad Celsius sind keine Seltenheit. Der Sommer wiederum ist bei der kontinentalen Lage der Stadt außerordentlich heiß. Die Hitze aber ist nicht feucht, wie in Cilicien — dort hat die Luft im August durchschnittlich 85 Prozent Feuchtigkeit —, sondern es herrscht trockene Wärme. So ist der Gesundheitszustand Konias gut. Malaria tritt nur sehr vereinzelt auf und auch andere ansteckende Krankheiten sind selten. Zudem liegt in der Nähe der Stadt

in einstündiger Wagenfahrt bequem zu erreichen — ein liebliches Tal voller Schatten. Hier sind — die Ortschaft heißt Meram — die Landsitze der vermögenden Leute, in denen sie behaglich den Sommer verträumen.

Die Stadt hat vielleicht 60 000 Einwohner. Es ist aber ganz sicher, daß sie in kurzer Zeit 100 000 zählen wird. Ist erst einmal die Bagdad-Bahn ausgebaut, sind vor allem erst die Berge des Taurus bezwungen, so wird ein sehr starker Personenverkehr durch Anatolien hindurchführen. Bis jetzt laufen sich die Anatolische und die Bagdadbahn an der Nordseite des Taurus lot und beginnen erst im Süden des Taurus wieder. Damit kommt für den, der etwa von Adana oder Merzina nach Konstantinopel will, nicht der Landweg in Betracht, sondern nur der lange Seeweg um ganz Kleinasien herum. Das wird künftig anders werden. Auch die Bewohner der großen Städte Nordsyriens, vor allem die von Beirut und Aleppo, werden dann nach Konstantinopel zu Lande fahren. Ist aber erst einmal die Bagdadbahn bis Bagdad durchgeführt, so wird ohne Zweifel ein großer Teil des Personenverkehrs nach Indien von ihr aufgenommen werden. Auch die indische Post wird diese Route wählen.

Die meisten Reisenden aber werden nicht an Konia vorbeifahren, sondern werden die Stadt als einen willkommenen Haltepunkt auf dem langen Wege betrachten. Heute verkehren auf der Anatolischen Bahn und der Bagdadbahn nur Tageszüge. Man fährt von der Neuen Brücke in Konstantinopel mit einem kleinen Dampfer um 8 Uhr morgens fort und ist 20 Minuten später drüben auf der asiatischen Seite in Saidar Pascha, wo der Zug bereitsteht. Am gleichen Tage trifft man 7,15 Uhr abends in Eskishehr ein, der ersten Nachstation. Am nächsten Morgen schon um 5 Uhr fährt der Zug weiter und man ist nach einer überaus langen und zum Teil sehr langsamen Fahrt abends 1 Uhr in Konia; im ganzen braucht man also — den Nachtentwurf nicht gerechnet — etwas über 26 Stunden. Die durchfahrene Strecke ist 750 Kilometer lang, jedoch also auf die Stunde etwa 30 Kilometer fallen. Das ist im Vergleich zu griechischen Bahnen noch eine ganz respectable Schnelligkeit, namentlich wenn man bedenkt, daß das Terrain stellenweise stark kuppig ist. Es ist aber natürlich gar nichts für eine Weltlinie — und das wollen die Anatolische Bahn und die Bagdadbahn künftig sein. Man hat denn auch den Unterbau der Bagdadbahn wie auch die Lokomotiven dieser Bahn von allem Anfang an auf 100 Kilometer Stundengeschwindigkeit eingerichtet und ist dabei, den Unterbau der Anatolischen Bahn, der sehr viel leichter ist, entsprechend zu verstärken. In Zukunft werden die Züge Tag und Nacht rollen und man wird, legt man nur eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 50 Kilometer zugrunde, in 15 Stunden von Konstantinopel aus in Konia sein. Fährt man also wie bisher um 8 Uhr morgens von der Konstantinopeler Brücke ab, so wird man am gleichen Tage nachts 11 Uhr in der alten Hauptstadt des Seltschulnreiches ankommen. Hier wird man die Nacht bleiben und sich am andern Tage die Herrlichkeiten der Stadt anschauen.

Es sind Herrlichkeiten vorhanden, Schönheiten, die bisher nur dem Islamforscher bekannt sind, die aber, bringen sie erst in ein weiteres Publikum, die Stadt hochberühmt machen werden. Konias große Zeit war unter dem Seltschulnherren Ala eddin Kai Khobad dem Ersten, der von 1219—1236 regierte. Die Seltschuln sind ein türkischer Stamm aus der Nähe des Aralsees, der um 1000 von Seltschul zum Islam bekehrte wurde. Schon unter Suleiman, der 1086 starb, war der Stamm bis Konia vorgezogen, das 1073 Hauptstadt des Reiches wurde. Die seltschulische Kultur stand höher als die türkische unserer Zeit. Was Ala eddin und seine Nachfolger an Moscheen, Bädern, Karawansereien und Grabmälern in Konia und anderswo in ihrem Reich bauten, ist von einer Größe der Empfindung, daß man nicht versteht, wie die heutigen Türken überhaupt mit jenen Seltschuln zusammenhängen können. Auch wenn man die Baukunst der Araber in Spanien vergleicht, kann doch die seltschulische Kunst in Konia sich getrost danebenstellen. Die arabisch-spanische Kunst ist häufig monumentaler und einen Eindruck, wie man ihn in der Moschee zu Cordoba erhält, wird man in Konia nicht bekommen. Wo dagegen die arabische Kunst in Spanien leicht werden will, gerät sie oft ins Süßliche. Ich bin in der Alhambra wie auch in dem nachmaurischen Alcazar in Sevilla ein wenig süßlichen Geschmack nicht los geworden. Die seltschulische Kunst jedoch ist bei aller Süße doch immer von einer zurückhaltenden Kraft. Man merkt, da waren Leute an der Arbeit, die nicht der Sekundäranale und der Tertiäranale, sondern die noch mit dem Urgrund alles Seins zusammenhängen, in deren Kunst noch der barbarische Hauch der ungeheuren Steppen Mians 50 000 Quadratkilometer, das ist aber, trotzdem

hineinweht. Jetzt ist alles Ruine oder doch im Verfall, alles ist entsetzlich vernachlässigt von den Türken, aber die Zartheit und Größe sind nicht auszurotten.

Man tritt in die Karatai-Moschee durch ein Tor, das umkramert ist von marmornen Säulen und marmornen Ranken. Man durchschreitet einen verfallenen Hof und ist plötzlich unter einer blauschimmernden Kuppel. Man sieht genauer und erkennt eine Unzahl hellblauer Sterne in hin- und hergeschlungenen Rankenwerk. Zwischen den Ranken erglänzt ein tiefblauer Grund. Blaue Strahlen reichen nach allen Seiten und in der höchsten Höhe erstreckt sich eine schlante Laterne. Alle Arabesten sind aus leichtester, luftiger Zeyence. Und so geht es weiter durch die anderen Moscheen. Ueberall Zeyence und Ziegelmosaiken, Gebilde einfacher Technik und doch von edelstem Zauber. Bei manchen Moscheen ist das Neuhere sehenswert noch als das Innere. Die Sahib Ata-Moschee hat ein Tor, das bei aller Zierlichkeit der Ornamente in Wucht und Größe sich öffnet. Man sollte nicht glauben, wie die Phantastik der hundertmal gewundenen feineren Mäander und der Stalakitenöffnungen sich so mit eindringlicher Form vereinen kann. Ähnliches wie dieses Tor der Sahib Ata-Moschee habe ich nur einmal noch gesehen: an der Ruine der Selim-Moschee in Ephesos in der Nähe von Smyrna. Man spricht immer von den ephesischen Ausgrabungen und die Oesterreicher haben dort wirklich schöne Dinge aus spätgriechischer oder römischer Zeit zutage gefördert. Viel herrlicher aber als alles aus dem Altertum ist die verfallene Selim-Moschee, die von dem türkischen Sultan Iza dem Zweiten um 1375 gebaut wurde. Ziegel nach Ziegel fällt von dem Gebäude, Scharen von Fledermäusen schwirren in seinen Höhlen, wilde Hunde jagen um die verwitterten Mauern, aber die Luft, die in den Portalen und Fenstern und Arkaden schläft, wird bei jedem warmen Wind eines Besuchers wieder mach. Hier ist daselbe wie an dem Portal in Konia: Kraft und Zartheit, Glaubensbrunnst mit den dunklen Schatten eines Heidentums uralter Zeit.

Zuletzt steigt man, die ganze Stadt Konia zu umfassen, den Hügel hinauf, auf dem einst der Palast Ala eddins stand. Nur eine einzige Mauer ist von ihm übrig geblieben, mitten darin ein riesiges Marmorportal. Daneben die Moschee Ala eddins, die viel besser erhalten ist und die noch zum Gottesdienst benutzt wird. Ein einfacher rechteckiger Raum mit einer Unzahl von Säulen, viele mit prachtvollen Kapitellen. Die Säulen sind sorgfältig und man sieht sofort, wie hoch der Seltschulnherren die alte Kunst schätzte. Was für ein Unterschied zu dem Verfall der Türken in Angora, die wahllos die antiken Inschriften und Skulpturenreste in die Stadtmauer einfügten, die meisten barbarisch verstümmelt oder verkehrt eingemauert.

Als ich die Moschee Ala eddins besuchte, war sie voll von Soldaten, die aus dem Balkankriege zurückgekommen waren und die man dort einquartiert hatte. Sie gehörten zum Adrianopeler Armeekorps, von dem man Teile auch sonst in der Stadt untergebracht hatte. Damals bestand der Plan, dieses Armeekorps nach Konia zu legen. Unmittelbar darauf wurde Adrianopel wieder von den Türken genommen und nun hat man natürlich den Plan aufgegeben. Trotzdem wird Konia über kurz oder lang Sitz eines Korpskommandanten werden. Die Stadt eilt mit Riesenschritten einer neuen Blüteperiode zu.

Aus der Konia-Ebene wird der Stadt der Segen kommen. Noch erblickt man vom Palasthügel aus eine gedrückte Stadt mit vielen Lehnhäusern und wenigen höherstrebenden Holzhäusern reicher Türken und Armenier, und dahinter eine fast leere Ebene, die allmählich übergeht in die große Salzweiße, aus der Tag für Tag Kamelaramanen Salzladungen heranschaffen. Wald aber wird in der Ebene Gehöft an Gehöft sich drängen. Die Bewässerung der Koniaebene, die von der Anatolischen Bahn und in letzter Linie von der Deutschen Bank in die Wege geleitet ist, wird das bewirken. Viele Jahre ist an dem großen Werke gearbeitet worden, jetzt ist es fertig und hart der Erlaubnis der türkischen Regierung, um in Betrieb gesetzt zu werden. Jeden Tag kann diese Erlaubnis kommen; dann werden sich die Schleusen öffnen und aus dem Bey-Schehr-See, der in Luftlinie über 80 Kilometer von Konia entfernt ist, wird das Wasser in tausend Kanälen die Koniaebene durchfluten. 80 Kilometer ist die Entfernung des Sees in Luftlinie, der Weg aber, den die Bewässerung nimmt, ist weit länger. Bis zum Eintritt der Wasserzubringer in die Ebene sind es über 120 Kilometer, dann beginnt das Netz der Hauptkanäle, das der Sekundärkanäle und der Tertiärkanäle. Jedem Bewässerungsanal entspricht ein Entwässerungsanal. Das Gebiet, das zunächst bewässert wird, hat einen Flächeninhalt von

es an sich schon recht viel ist, doch nur ein sehr kleiner Teil der Koniaebene. Bewährt sich das Unternehmen — und daran zweifle ich nach der genauen Besichtigung der Anlage nicht im mindesten — so wird immer mehr Land in das Bewässerungsgebiet einbezogen werden. Wasser ist in dem gegen 50 Kilometer langen und beinahe 20 Kilometer breiten Bey-Schehr-See genau vorhanden.

Die Bewässerungsanlage ist von einer Sondergesellschaft, der „Gesellschaft für die Bewässerung der Koniaebene“ ausgeführt worden. Auftragsgeber dieser Gesellschaft war, wie schon gesagt, die Anatolische Bahn, die das größte Interesse schon deshalb an der Bewässerung hat, weil aus der gesteigerten Fruchtbarkeit der Koniaebene ihr künftig eine starke Vermehrung der Frachten erwachsen wird. Noch größeren Nutzen hat natürlich von den Arbeiten die türkische Regierung, die neue blühende Gebiete erhalten wird. Die Regierung übernimmt denn auch vertragsmäßig das gesamte Bewässerungswerk nach Fertigstellung, und zwar zu einem Preise von 19½ Millionen Franken. Ich kann mir nicht denken, daß die Anatolische Bahn an dieser Summe auch nur einen Pfennig verdient, ja, ich meine, daß sie noch Geld dabei zulegen wird. Es sind so schwierige Arbeiten notwendig gewesen, es ist außer den Kanälen eine große Fülle von Schleusen, Wehren, Brücken und Aquadukten gebaut worden, daß hierfür 19½ Millionen Franken eine Lappalie bedeuten. Dabei sind die Wehre und Aquadukte zum Teil auch architektonisch von Reiz. Sie sind in einfachen Formen erbaut, doch so, daß man merkt, es ist eine ästhetische Absicht an Werke gewesen. Dies ist vor allem das Verdienst des jetzigen Direktors der „Gesellschaft für die Bewässerung der Koniaebene“, des Preussischen Wasserbauinspektors Weidner, der schon an der neuen Oederregulierung besonderen Anteil gehabt hat und der vom Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten nach Konia empfohlen worden ist. Weidner ist seit etwa zwei Jahren Leiter der Arbeiten und hat sie mit rascher Energie zu Ende geführt. Die Pläne haben zwei Holländer, die Gebrüder Wentrop, aufgestellt und ihnen beiden dankt man auch die grundlegende Ausführung. Der eine der beiden Brüder ist schon gestorben, der andere ist noch als kaufmännischer Direktor an der Bewässerungsgesellschaft tätig. Alles in allem haben die Arbeiten etwa 6 Jahre gedauert.

Direktor Weidner hat das gute Prinzip, die Ingenieurtellen bei den Arbeiten, wenn irgend möglich, mit Deutschen zu besetzen. So finde ich überall auf dem weiten Bewässerungsgebiet deutsche Regierungskommissare, prächtige Menschen, die sich freuen, mich in ihren Häusern bewirten zu können. Jedem hält die Gesellschaft außer Wagenpferden auch zwei Pferde zum Reiten, und man trifft unter diesen Tieren gar nicht selten arabische Vollblut. Und so jagt denn die Ingenieure, die zu Hause wahrscheinlich am Schreibtisch hocken müßten oder in ruhigen Fabriken, sonnengebräunt und lebensfreudig hin und her durch die riesige Steppe. Jeder hat einen Distrikt so groß wie 2 Rittergüter. Da sieht man, wozu unser Kolonisieren und unsere Kulturarbeit in fremden Erdteilen vor allem gut ist: um unsere Intelligenz, unserem jungen lebensfreudigen Nachwuchs Möglichkeiten zu geben, die er zu Hause, wo alles überfüllt ist, nicht hätte. Wir brauchen Raum für unsere Jugend, daß sie nicht klein wird und zag.

Von diesem Felde frohesten Latendranges kehre ich in die Stadt Konia zurück. Dicht bei dem Mittelpunkt des Bewässerungsgebietes, dort, wo der große Zubringer des Wassers, der kanalisierte Tschai-Fluß, sich zur Bewässerung rüffel, liegt die Station Tschumra der Bagdadbahn. Von hier fährt man bis Konia noch eine Stunde. In der Stadt bin ich zugleich wieder tief im Orient. Ein Trupp Deutsche kommt vorüber, Mitglieder des Mevlana-Ordens, des größten Ordens der Türkei, der in Konia seinen Hauptsitz hat. Die Deutschen tragen gelbe röhrenförmige Hüte, doppelt so hoch wie der höchste Zylinder, und seidenen Kaftans. Es ist Freitag, der islamische Sonntag, und sie haben heute nachmittags zu Ehren Allahs in ihrem Kloster getanzt. Auf ihren Gesichtern glänzt noch die Erntefe. Wie doch hier alles bunt und phantastisch zusammenfließt! Nicht weit von Konia, dort wo kahle Gebirge beginnen, sind Höhlen der ersten Christen und uralte byzantinische Felskirchen. Griechen knien dort noch heute in halbem Dunkel vor verblichenern Muttergottesbildern, und von den Felsengewölben schimmern geheimnisvolle Fresken. Seltsames Land, durchzuckt von Widersprüchen, im halben Schlaf dahindämmern. Und nun kommt deutsche Arbeit und läutet den Morgen ein und das Erwachen.