

Hohenstein-Ernstthaler Tageblatt

Amtsblatt.

Nr. 296.

Sonntag, den 21. Dezember 1913.

Zweites Blatt.

Streifzüge durch die neue Türkei.

Von Dr. Adolf Grabowsky.

Alexandrette.

Vor einigen Wochen ist die Bahnstrecke Topra Kaleh-Alexandrette eröffnet worden. Damit ist der Hafen Alexandrette, der nach unserer Ansicht einmal der erste Hafen im östlichen Mittelmeer werden soll, durch eine Zweiglinie an die Bagdadbahn angeschlossen worden, eine der wichtigsten Etappen im Bau der Bahn. Als ich vor wenigen Monaten nach Alexandrette fuhr, mußte ich die Hälfte der Strecke Topra zu Wagen zurücklegen. Von Topra, der Hauptstadt Ciliciens, war ich mit der Bagdadbahn bis Topra Kaleh gefahren — durch unabsehbare Baumwollfelder, die, denkt man, unter einer lastenden Fieberföhne verdorren müßten. Diese Gluthitze aber ist der Baumwolle zum Ausreifen gerade recht; sie braucht zwar in der ersten Zeit ihres Wachstums etwas Regenfrische, doch nachher muß es heiß sein und kein Tropfen darf mehr fallen. Weil das Land Cilicien diese Forderungen der Baumwolle erfüllt, deshalb wird hier von Jahr zu Jahr der grünen Pflanze mehr Boden eingeräumt. Dazwischen sehe ich Weizenfelder, Felder mit Weizen und weite Strecken, die mit Maulbeerbäumen bepflanzt sind.

Einige Stunden geht das so fort. Ich sitze im bequemen Coupe und werde schlaftrig von dem ewigen Anblick der gleichmäßigen, einförmigen Ebene. Da tauchen wieder Bergzüge auf. Mit leeren Skuppen ziehen sie sich hin durch die flache Gegend. Eine lichte Nachmittagsonne spielt um die einsame Landschaft. Es ist ein wenig Eibler geworden und ich denke daran, daß nicht weit im Süden das Meer in abendlicher Frische sich dehnt. Und dann gibt es plötzlich Merkwürdiges zu sehen: alte Burgen mit zinnenbekrönten Mauern, mit Türmen und Toren. Alte Burgen, denen man beim ersten Blick ansieht, daß sie nicht türkischen Ursprungs sind. Ein Stück christlichen Mittelalters im Morgenlande. Das Gedemken an die Kreuzzüge wird wach, an die Reiche der Kreuzzüge, an die nordische Romantik unter südlicher Sonne. Und das Problem der Kreuzzüge wird lebendig: wie es kommen konnte, daß ein Glaubensritter durch die nordischen Länder tobt, also, daß Tausende und Aber-tausende ins Unbekannte wanderten, daß selbst Kinder in Scharen von dieser Glaubensbrunst fortgerissen wurden. Wie haben sie sich wohl geschleppt, die schweren Reiter unter der brennenden Sonne, die damals wie jetzt diese Länder überhüllte. Und wenn sie vor Müdigkeit zusammenbrachen, kamen die Ungläubigen aus der Nacht hervor und hieben auf sie ein. Da bauten sie sich denn überall feste Schlösser, damit sie einen Schutz in dieser Fremde hätten. Und um die Schlösser herum entstanden Türmentürme und Königreiche, wobei oft diese christlichen Reiche untereinander wieder in harte Kämpfe gerieten. Jetzt zeugen von den Kreuzzugsrittern nur noch ein paar verfallene Mauern und Türme oder ein tiefer Wald, der uns mitten in einer türkischen Kinderföhne aus einem andersartigen Auge entgegenstrahlt: in diesem Kinde wurde nordisches Blut lebendig, dies Kinde raucht weißes Zehnhundert zurück auf eine Zeit, wo ein Kreuzzugsritter zu einem morgenländischen Mädchen Liebe empfand.

Wird dies Land auch die deutsche Kolonisation, wenn sie einmal in stärkerem Maße zu ihm kommen sollte, abschütteln, wie es die Kreuzzüge von sich abgeschüttelt hat? Wird auch dann die unbarmherzige Sonne des Südens über nordische Eindringlinge Sieger bleiben? Schmeigend liegt das Land ohne Antwort auf diese Frage. Der Nachmittagsstempel ist glühender geworden, alle Stumpheit hat er verloren und wie drohend steht jetzt ein Rot hinter der alten Burg, die die Schlangenburg heißt. Es ist mir, als ob in dem Rot eine Faust auftaucht, eine braune arabische mit schweren graublauen Ähren. Langsam erlischt das wütende Rot und vom Meer her weht leichte Luft, die kühl ist und Ruhe in sich birgt. Und die Maschine stampft und fern winkt das Meer. Es ist mir, als ob ich deutschen Wäldern gar nicht so fern bin und Abendglodenlang über deutschen Feldern. Es ist mir, als ob das alles nahegerückt wäre, als ob eine feste Brücke von diesem jetzt nachtdunklen Land zum Herzen Deutschlands sich schlug. Dies ist mehr als eine Vision, dies ist beinahe Wirklichkeit, denn diese Bahn, auf der ich jetzt fahre, dieses Etwas, das in laufender Bewegung ist, läßt dies Land nicht mehr in ferner Verschollenheit. Diese deutsche Bahn bindet dies Land an die deutsche Heimat. Und ein sicherer Glaube steigt in mir auf: wenn ein solches Band besteht, kann dies Land nicht mehr im wilden Trotz deutsche Pioniere von sich weisen. Noch ist das Land in Abwehr, noch hat es mir die Antwort auf meine

Frage geweigert. Das Brausen aber der Lokomotive hat mir die Antwort gegeben.

In Topra Kaleh werde ich von dem deutschen Ingenieur, der dort mit Frau und Kind wohnt, aufs freundlichste aufgenommen. Es ist ein lustiger Bayer, der nach Tisch mit einem zufällig anwesenden Ingenieur von der Alexandretter Bahnstrecke eine fröhliche Trintafel improvisiert. Spät lege ich mich zur Ruhe, aber ich darf mir dafür auch die Lokomotive, die mich am andern Morgen erwartet, so spät ich will, bestellen.

Wie schön ist es doch, sich nach keinem Fahrplan richten zu müssen und doch mit der Eisenbahn zu fahren! Allerdings gehört eine Fahrt auf der Lokomotive nicht zu den äußersten Bequemlichkeiten des Lebens. Lokomotivführer und Heizer haben ihren bestimmten Platz, und wer sonst noch hinzukommt, weiß nicht recht, wohin er sich stellen soll. Doch man fühlt sich auf der Lokomotive noch ganz anders verbunden mit der Kraft als im jagenden Auto. Im Auto läßt die Leichtigkeit des Vorwärtskommens, die Empfindung einer mächtigen Gewalt nicht so wach werden, wie auf der ausdauernden Maschine.

Etwa auf halbem Wege, zwischen Topra Kaleh und Alexandrette stößt die Bahn, die bisher im Binnenlande gelaufen ist, ans Meer. Bis dahin war die Bahnstrecke fertig; nun mußte ich meine Lokomotive verlassen und ein von meinem vorzüglichen Gastgeber, dem bayerischen Ingenieur, bestellter Landauer nahm mich auf. Jetzt folgte eine herrliche Fahrt am Meere entlang. Links der Amanus, ein Ausläufer des Taurus, beinahe bis an die See herantretend, tief zerfurcht durch geheimnisvolle, vom Meer ins Innere führende Täler. Am Meere viele Dörfer, still versunken in unendliche Gänge von Orangen. Und schließlich die See im glänzenden Mittagschimmer, nur in zwei Farben, blauegrün und gold, erstrahlend. Dies ist das Land der Orangen, sie haben Wärme und Meeresluft wie in Sizilien und Südspanien, und immer wird die Wärme durch die Meeresluft gemildert. Das ist ihr eigentliches Klima, und so wird denn diese heute so versteckte Küste bald zu einem Hauptausfuhrgebiet der Orangen werden. Man ladet sie direkt in kleine Segelschiffe, die sie nach den größeren kleinasiatischen oder syrischen Häfen bringen, wo sie umgeladen und meist nach Rußland transportiert werden.

Bei Pajaz findet sich das Schönste der Fahrt: ein großer, verfallener türkischer Han, ein Mittelstück von Kaserne, Festung und Karawanenerei, der unmittelbar am Meere liegt. In der riesigen Anlage gibt es Höfe, um die halboffene Gewölbe laufen, Kreuzgängen ähnlich, und Moscheen mit verzierten Balkenbänken. Ein seltsam phantastischer Eindruck! Ueber eine Zugbrücke gehe ich zu einer Art Fort, dessen Mauern ins Meer hineinragen. Und dann gehe ich, überall fotografierend, wieder zurück und komme in ausgemauerte Höhlen, die von unzähligen Fledermäusen bevölkert sind. Wilde Gunde streifen herum, und über das ganze graue Gemäuer rankt sich lüppiges Grün.

Am Nachmittage bin ich in Alexandrette. Wieder geniesse ich die Gastfreundschaft eines Ingenieurs, diesmal des ausführenden Oberingenieurs der Alexandretter Linie. Er wohnt dicht am Meere in einem weißkuppigen Haus, das italienischen Charakter trägt. Ueberhaupt fällt die italienische Bauart dieser Häuser der Stadt stark in die Augen, ein Rest der alten genuesischen Besiedlung dieser Küsten. Auch Mercina, das ich später kennen lernen sollte, hat deutlich ein italienisches Gepräge. Bis vor kurzer Zeit hatten die Italiener im Süden Anatoliens noch viel zu sagen. Italienische Firmen beherrschten den Markt, und es wurde viel italienisch gesprochen. Dies hat seit dem italienisch-türkischen Krieg mit einem Schlage aufgehört. Zwar sind auch jetzt noch große Exporthäuser vorhanden, aber die italienische Sprache ist aus dem Verkehr nahezu ausgeschaltet. Sie ist ja im ganzen Mittelmeer die allgemeine Schiffersprache und wird es auch bleiben, da die aus allen Ländern zusammengewürfelten Seeleute einer einzigen Sprache bedürfen. Darüber hinaus zählt jedoch das Italienische nicht mehr. Noch durchgreifender allerdings ist das Verschwinden des Italienischen in Konstantinopel. Wie ich aus einem in den fünfzig Jahren erschienenen französischen Werk über die Türkei entnehme, gab es damals in Konstantinopel noch vier Zeitungen in italienischer Sprache, heute besteht keine einzige mehr.

An diesem Tage sehe ich nicht mehr viel von Alexandrette, lerne aber leider schon eine seiner Haupteigentümlichkeiten kennen. Ich sitze mit meinem Gastgeber im riesenhaften Speisezimmer des Gastes. Wir sprechen — das ist ja hier bei der Unterhaltung mit Deutschen das bevorzugte Thema — über das Land und seine Zukunft und die Arbeiten Deutschlands. Vor dem Fenster des Speisewimmers mozt das Meer, über das ein immer dunklerer Himmel sich breitet.

Und jetzt beginnt die Stunde der Moskitos. In Schwämmen stürzen sie sich in das gut verschlossene Zimmer, durch Ritzen, die man kaum bemerkt. Unheimlich sind diese winzigen, surrenden, schwirrenden Tiere, die eifertig das Malariagift übertragen. Selbst das dicht um die Betten gezogene Moskitonez schließt nicht sicher vor ihnen Stichen; denn irgendwo ist doch immer eine etwas weitere Masche, durch die sie hindurchschlüpfen. In Alexandrette halten die Moskitos sogar am Tage nicht ganz Ruhe. Ich sehe im Hause meines Wirtes am nächsten Tage in vielen Ecken die kleinen geflügelten Giftträger herumfliegen. Die Fremdenkolonie in Alexandrette gleicht denn auch im Sommer einem Lazarett. Es gibt ja stets Menschen, die kraft einer geheimnisvollen Anlage von den Stichen verschont bleiben, die meisten aber sind ihnen ausgeliefert — und wie bald ist unter den vielen Stichen der Stich einer mit Malaria infizierten Mücke. Regelmäßiger Gebrauch von Chinin tut viel, tut aber in diesem furchtbaren Klima doch nicht genug, von den Gefahren des starken Chininverbrauchs für den Körper zu schweigen. Und doch kann das Klima in Alexandrette entschieden gebessert werden, wenn man nur die Sümpfe beseitigen wollte, die rings um den Ort herumliegen und die Stechmücken erzeugen.

Man hat beim Bau des schönen Bahnhofs einige gerade davor liegende Sümpfe trocken gelegt, selbstverständlich aber konnte das für die Bahn nur eine Nebenarbeit sein.

Wollen wir aus Alexandrette wirklich etwas Großes machen, soll es wirklich der beherrschende Hafen des östlichen Mittelmeeres werden, so müssen wir Entschwemmung im großen Umfange betreiben. Der Hafen von Alexandrette ist ausgezeichnet. Er bietet bequemen Platz für eine ganze Flotte und ist gegen gefährliche Winde — namentlich gegen die Südwinde — geschützt. Freilich ist der Hafen in dem Zustande, in dem er sich augenblicklich befindet, nicht sehr brauchbar; es müssen erhebliche Baggerungen vorgenommen und es müssen Molen und Ladeplätze gebaut werden. Jetzt besteht nur ein kurzer Pier, der nicht viel helfen kann. Immerhin hat doch das Wasser schon in geringer Entfernung vom Lande genug Tiefe, um den Kurzstumpfern dort das Anlegen zu gestatten. So ist der Weg, den das Boot vom Dampfer zum Lande zurückzulegen hat, nicht allzuweit. Die Bagdadbahn hat bereits ausführliche Pläne zum Ausbau des Hafens von Alexandrette ausarbeiten lassen, leider aber ist dann der politische Ereignis und der Geldverhältnisse wegen nichts mehr geschehen. Nachdem nun aber die politische Lage sich zu bessern beginnt und auch der Geldmarkt eine Besserung erfassen läßt, wird doch wohl der dringend notwendige Hafenausbau bald aufgenommen werden.

Alexandrette muß sich beeilen, sonst kommen ihm andere Häfen, auf die Deutschland keinen Einfluß hat, zuvor. Tripolis in Syrien ist in letzter Zeit immer mehr zum Ausfuhrhafen für die wichtigste Stadt Nordsyriens: Aleppo geworden. Seit altersher gingen die Waren von Aleppo, das mindestens 200 000 Einwohner zählt, über den Weilanpaß nach Alexandrette, ebenso kamen die für Aleppo und das nördliche Syrienland bis hinauf nach Urfa bestimmten Güter über Alexandrette. Das hat sich seit der Gründung der französischen Bahnlinie Tripolis-Doms-Aleppo gründlich geändert. Tripolis hat Alexandrette einen großen Teil des Aleppohandels fortgenommen.

Ein anderer Teil geht über Beirut, das ja ebenfalls direkte Verbindung über Doms nach Aleppo besitzt. Der Hauptausfuhrhafen Alexandrettes besetzt jetzt aus lebenden Schafen, die man an heißen Herden von Aleppo über den Weilanpaß nach Alexandrette treibt und sie von hier nach Alexandrien in Ägypten verfrachtet. Würde nun die Hauptlinie der Bagdadbahn über Alexandrette gehen und von dort direkt über den Weilanpaß nach Aleppo, so wäre es schließlich noch ziemlich leicht, für Alexandrette das verlorene Terrain wieder zu gewinnen. Aus strategischen Gründen aber hat die ottomanische Regierung es nicht zugegeben, daß diese einfache und klare Linie gebaut werde. Sie hat befürchtet, daß man dann die Bahnstrecke vom Meer aus beschließen könne. So muß die Hauptstrecke der Bahn den unwegsamen Amanus mühsam durchqueren — es muß hier der große Vorkosten gebaut werden — und die Bahn Topra Kaleh-Alexandrette ist Nebenstrecke geworden. Die Folge ist, daß die Waren von Aleppo nach Alexandrette beinahe einen Kreis beschreiben müssen, was natürlich den Transport außerordentlich verteuert. Die Bagdadbahn muß sehr sorgfältig tarifieren, um diesen Umweg wieder auszugleichen und Alexandrette auch neue zum eigentlichen Hafen Aleppos zu machen.

Hier handelt es sich um einen starken Kampf Deutschlands gegen Frankreich. Die Franzosen rechnen damit,

daß, wer den Hafen Aleppos in der Tasche hat, auch Aleppo selbst seiner Interessensphäre zuzählen kann. Auf die Dauer wird es sich auch nicht vermeiden lassen, daß die Bagdadbahn die direkte Verbindung Alexandrette-Aleppo über den Weilanpaß herstellt.

Aleppo und seine Umgegend ist aber nur ein Teil des Landes, für das Alexandrette als Hafen in Betracht kommen soll und zwar nur ein sehr kleiner Teil. Alexandrette ist um 330 von Alexander d. Gr. gegründet, um als Ausgangspunkt der Karawanenwege Mesopotamiens zu dienen, und dies ist der größte Zweck, den es auch jetzt wieder erfüllen soll. Das ist ja sicher: die Waren aus dem Süden Mesopotamiens können nicht den Weg über Alexandrette nach Europa suchen, sondern müssen über den Persischen Golf geleitet werden. Die Strecke nach Alexandrette ist zu lang und eine noch so weitherzige Tarifpolitik der Bagdadbahn könnte die Länge des Weges nicht wettmachen. Die Frage ist nur, ob auch die Waren von Bagdad, also aus Mesopotamien, künftighin besser, d. h. schneller und billiger, nach dem Persischen Golf oder nach Alexandrette gehen. Es liegt auf der Hand, wie wertvoll es vor allem für leichtverderbliche Ware wäre, wenn der weite Weg: erst von Bagdad nach Basra, dann um ganz Arabien herum und durch den Suezkanal, gespart werden könnte. Es würden dann auch, was sehr wesentlich ist, die hohen Suezkanal-Gebühren wegsfallen. Gerade diese Belastung der Güter durch die Kanalgebühren macht es wahrscheinlich, daß Hinterland von Alexandrette bis Bagdad ausdehnen zu können. So würde also die Warenzufuhr des bei weitem größeren Teiles von Mesopotamien unter deutscher Kontrolle stehen. Nord-Mesopotamien ist selbstständliches Hinterland von Alexandrette.

Freilich muß eine Voraussetzung hierbei gegeben sein: die Bagdadbahn darf keine Konkurrenzlinie durch eine Bahn von Mesopotamien nach einem Hafen Syriens erhalten. Die Franzosen streben nach einer Eisenbahnlinie von Bagdad nach Homs durch die syrische Wüste, und von Homs besteht ja bereits Bahnverbindung nach Tripolis in Syrien und nach Beirut. Auch der Hafen Suedie südlich von Alexandrette käme als Ausfuhrhafen in Betracht. Es sei hier umso nachdrücklicher auf Suedie hingewiesen, als man in Deutschland die Absichten anderer Nationen — vor allem der Vereinigten Staaten — auf diesen Hafen nicht zu kennen scheint. Suedie ist das alte Seleucia, die Hafenstadt des alten Antiochia. Die Seleuciden, die Nachfolger Alexanders d. Gr., wählten statt Alexandrette Seleucia als mesopotamischen Hafen und diesen gelang es in kurzer Zeit, den ganzen Handel an sich zu reißen. Das ist nicht wunderbar, wenn man bedenkt, daß hinter Alexandrette sofort die Berge ansteigen, daß mithin der Weg ins Innere einen natürlichen Ausgang hat, während Seleucia an der Mündung des Orontes, des größten Flusses Syriens, liegt. Das Orontetal bildet den natürlichen Zugang zu dem weiten Hinterland. Es wäre nun zwar nicht erwünscht, daß wir außer Alexandrette auch noch Suedie ausbauen, zumal der Hafen Suedies nicht so geschützt ist wie der von Alexandrette. Würden wir zwei Häfen in so unmittelbarer Nähe haben, so würde der eine dem andern Konkurrenz machen und keiner von beiden würde etwas Größeres einbringen. Wir müssen jedoch die Hand auf Suedie legen, damit es keiner anderen Macht möglich ist, sich hier festzusetzen.

Die Tage vergehen mir in Alexandrette mit Fahrten in den wilden Amanus hinein und Fahrten mit dem Motorboot hin und her durch den Golf, der bei den Türken Golf von Isenderum heißt. Alexandrette wird von ihnen Isenderum genannt. Dazwischen Besuche, auch beim deutschen Konsul, einem Italiener, dem Inhaber des größten Exporthauses in Alexandrette. So gut er das Land kennt, und so vortrefflich er Deutschland vertritt — es wäre doch zu wünschen, daß bald ein russischer Konsul nach Alexandrette käme. Dann geht es mit einem russischen Dampfer fort — nach Merfina. Leider ist in diesen Tagen nur ein Kusse zur Abfahrt vorhanden, leider, denn ich traue nicht sehr der Reinlichkeit auf russischen Schiffen. Im allgemeinen hat man größere Ausmacht an Dampfern: in Alexandrette legt der österreichische Lloyd an, ferner die Redivival Rail Steamship Company, eine englische Gesellschaft, dann die Compagnie Messageries Maritimes, und schließlich die russische Handels- und Dampfschiffahrtsgesellschaft in Odessa, deren Brunnschiff ich benutzen muß. Ein Brunnschiff wirklich, wie ich mir gedacht hatte: in meiner Kabine führen riesige Katerlaffen Tänze auf mit Scharen von Wanzen. Ich stüchte ins Freie — auf Deck und verbringe die Nacht unter funkelnden Sternen. Am andern Morgen bin ich in Merfina.