



In der Meerengenstraße des Bosphorus

Auf den Spuren der Bagdadbahn vom Mittelmeer zum Persischen Golf

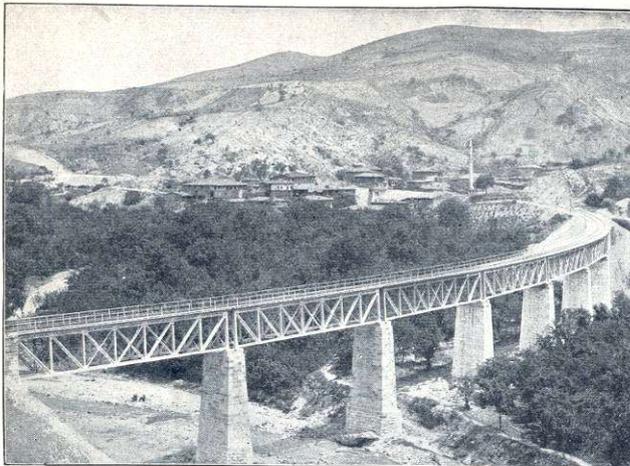
Ländergebiete haben ihre wechselnden Schicksale, wie Wesen der Natur. Die Entwicklung der in ihnen lebhafte Völker, der Gang ihrer Kulturen, der Lauf des Handels weist diesem Schicksale die Wege. Zeitläufe des langsamen Sichaufschwingsens, des vollen Reichtums, der Überbehaftigkeit und Erschlaffung, des Niedergangs, der Umwälzungen wechseln miteinander ab. Kein Stück Erde hat infolge seiner geographischen Lage, die es zum Vermittlungsgebiet zwischen wichtigen Erdräumen bestimmt, der Umwälzungen und Umgebungen so viele über sich hereinbrechen sehen, wie Kleinasien.

Sinkt die vielbeschränkte Völkerbrücke für mannige aus Asien nach Europa und von Europa nach Asien drängende Völkerscharen, von jeder die Geburtsstätte der mannigfachen geistigen Erzeugnisse, haben jene Gebiete durch eine Reihe von Jahrhunderten in der Erstarrung gelegen. Nun will der Zeitpunkt des Erwachens wieder erscheinen. Und das Abendland mit seinen geistigen und technischen Kräften beginnt der bewegende Teil für diese Wiedergeburt zu werden. Das Abendland zahlt einen Teil dessen zurück, was es ehemals vom Morgenlande empfangen hat.

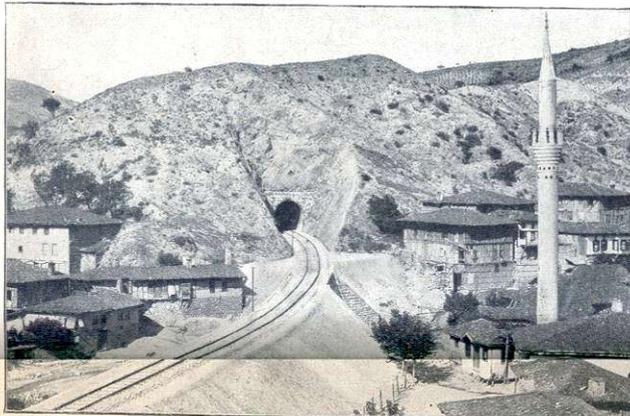
Die erste Berührung, die zwischen Germanentum und Vorderasien sich abspielte, schreibt sich aus dem dritten nachchristlichen Jahrhundert her. Damals unternahm dichte Scharen rechenhafter Soten von der Donau her weite Raubzüge, strömten über die kleinasiatischen Landschaften dahin und zogen wieder heimwärts beim Flammenscheine des Tempels der Diana von Ephefus, den

Die Moschee Yeni Valide („Neue Moschee der Sultansmutter“) in Konstantinopel
vom Bootabsteigeplatz an der Balakabridge aus gesehen

sie höhrend einschickten. Es folgten ihnen in späteren Jahrhunderten die Krieger der Normannen, deren Beutefahrten auch den östlichen Küsten des Mittelmeeres galt. Eigentliche Ideenreife stellten sich mit den Kreuzzügen her. Deutsche Seefahrt, auf religiösem Hintergrunde sich gestaltend, fand bei den Kriegsfahrten zur Eroberung des heiligen Grabes ihren üppigsten Spielraum. Aber nicht minder war die Poesie des Bagdaders Beweggrund zu jenen ritterlichen Wanderungen, die für die Entwicklung des Abendlandes von ungeahnter Tragweite wurden. Die Verührung mit der Welt des Orients, seinen Gedanken und seinen Bedürfnissen, die Erweiterung des geographischen Horizontes bereitete die Ereignisse vor, die zur Sprengung der Fesseln des Mittelalters führten. Mit dem Hellenismus zu Anfang des 19. Jahrhunderts erwachte die Liebe der Archäologen zum klassischen Vorderasien. Die Erdkunde, zunächst vom historischen Felde ausgehend, folgte. Ich nenne nur Namen wie Curtius, Heinrich Barth, Carl Ritter, Heinrich Kiepert. Mit den glänzenden kartographischen Arbeiten Kiepersts und Moltes setzte seit Mitte des 19. Jahrhunderts die geographische Erforschung, namentlich Kleinasiens, von deutscher Seite ein, die bisher eine Reihe bemerkenswerter Leistungen gezeitigt hat. Ein Deutscher war es auch, der uns 1881 die Wunderwelt Homers, des alten Zion, durch seine Funde auf kleinasiatischem Boden wiedergab: Heinrich Schliemann. An der Aufhellung der Welt des alten Orients im westlichen Kleinasien und im Gebiet der Strom-



Eisenbahnbrücke über den Saffaria bei Meledje



Tunnel von Beldemir

adern des Euphrat und Tigris, mit der neue Jahrtausende menschlicher Geschichte wach wurden, hat Deutschland durch die Arbeit einer Reihe von Gelehrten und endlich auch durch Ausgrabungen selbst mit dem Eingreifen des „Deutschen Archäologischen Instituts in Athen“ (Milet, Priene, Dindymos) und die „Deutsche Orientgesellschaft“ (Babylon und Assur) lebhaften Anteil genommen. Je glanzvoller das Walten alter Kultur und Wirtschaft hier aus Schriftwerken und sandüberlagerten Ruinenstätten

Durchquerung der mesopotamischen Steppen am Persischen Golf enden sollen und so der Zivilisation den Weg bereiten: es ist die seit einem Jahrzehnt die öffentliche Meinung Europas und den Eifer der Diplomaten und Politiker beherrschende Bagdad-Bahn.

Die Ideen, den alten Kulturboden der Zweistromländer mit der europäischen Wirtschaftswelt in sichere Verbindung zu setzen, sind

aufflieg, desto lebhafter richtete sich der Blick auf diese Scholle, deren Zukunft man an der Größe der Vergangenheit maß.

Und das jüngste Moment nun, das Deutschland mit Kleinasien wiederum gesamten Vorderasien verknüpft, ist nicht solches nomadenhafter Deutegier, nicht solches phantastischer Religiosität oder gelehrter Schatzgräberei, sondern ein Ereignis zielbewusster Tat, ein Werk technischer und industrieller Kraft, das im Auslande von unserer Seite bisher an wenigen Punkten mit planvoller Sicherheit in Erscheinung trat: es ist die Schöpfung von Bahnlängen, unternommen im wesentlichen von deutschem Kapital und hauptsächlich durchgeführt vom Meistertum deutscher Ingenieure, Tracen, die von dem angestrichs Konstantinopels sichlagernden Dorsporusgestade durch das Herz Kleinasiens gehen und nach

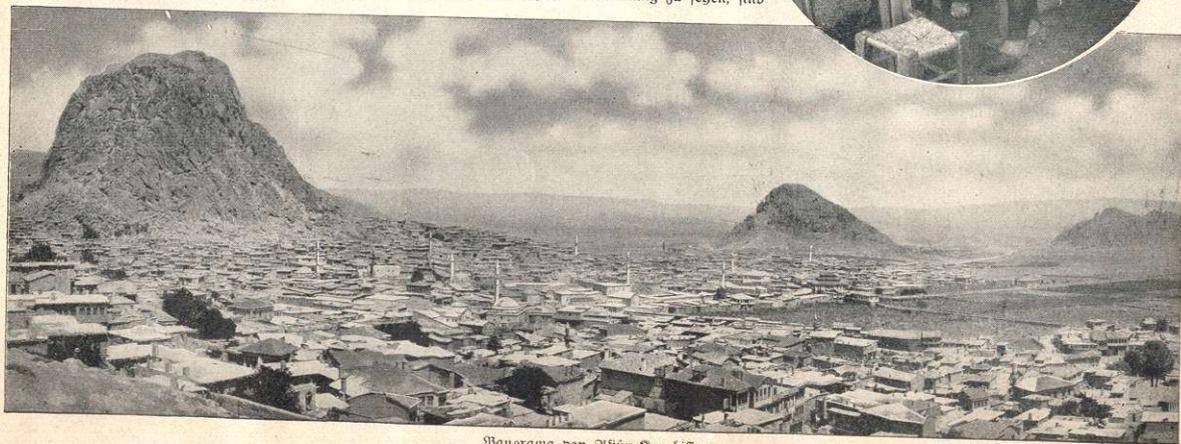
nicht über Nacht aufgegangen. Sie beschäftigen heute schon die dritte Generation. Zuerst war es England, das von den Küsten des Mittelmeers (Alexandrette oder Tripolis) eine Cyprralbahn (Chesney) oder eine solche längs des Tigris (Rawlison) in Erwägung zog, allerdings weniger zur erstorbenen Scholle von Mesopotamien, Assyrien und Babylonien, sondern in der Hauptabsicht, durch diese seine Hand leichter über Indien halten zu können.

Vom Jahre 1888 schreibt sich das Eintreten deutschen Kapitals und deutscher Intelligenz für die türkischen Schienenprojekte her. Seitdem der Berliner Kongreß die Frage der türkischen Staatsschulden in glücklicher Form gelöst hatte, griff auch wieder Vertrauen zur türkischen Regierung und ihren staatlichen Verpflichtungen Platz, England war nach Bau des Suezkanals als Bewerber vom Schauplatz abgetreten. Auch hatte sein System der zum Schaden der Hauptstadt geführten Stichbahnen, die im Interesse der eignen Redereien lediglich die westkleinasiatischen Küstenlandschaften in künstlichen Windungen durchsuchten, begründete Abneigung gegen englische Konzeptionsfächer erzeugt. So vermochten die Deutsche Bank und die ihr verbundenen Geldinstitute mit raschem Erfolg und unter dem Gesichtspunkt staatlicher Ertragsgarantien (10—15 000 Fr. jährlich) unbedorgt an die Bauübernahme der „Anatolischen Bahn“ herantreten. Der in türkischen Diensten stehende deutsche Ingenieur Bressel und Dr. v. Siemens, der leider zu früh verstorbene Leiter der Deutschen Bank, waren es, die mit sicherem Blicke den Wert einer zivilisatorischen Leistung, wie der Bau der Bagdadbahn sie darstellt, erkannt haben.

Die Freunde jedweden Sportes und die Anhänger aller Wissenschaften dürfen reiche Beute heimtragen, wenn sie der Bahnspur folgen: der Geograph, der Naturwissenschaftler, der Volkswirt, der Ethnolog, der Archäologe, der Historiker. An keinem Orte bestürmen den Reisenden so viele geschichtliche Erinnerungen wie in Vorderasien; eine Fahrt durch das Land ist wie ein Weg durch die Geschichte der Menschheit. Baby-



Türkischer Kaffeeverkäufer



Panorama von Assur-Karakiflar



Armenierinnen aus Diarbekt

staltet sich die Küstentour von Haibar-Pascha bis zur Gartenstadt Ismid. Zur rechten die blauen Wasser des Golfes, hinter ihnen die Amriffe der bithynischen Berge, zur Linken niedrige, lahle Berggrüden, die zumeist Weidetriften abgeben. Zwischen diesen Hügeln und dem Meere dehnt sich ein Gartenland von üppigster Fülle. Ein Gewirr von fruchttragenden Zweigen und Büschen, soweit wir ausschauen: Oliven, Feigen, Weinreben, Weichselröschen, Nussbäume, Quitten, Mandelbäume. — Die Gartenlandschaft



Talandschaft im kilikischen Taurus, nahe den Pylae Ciliciae

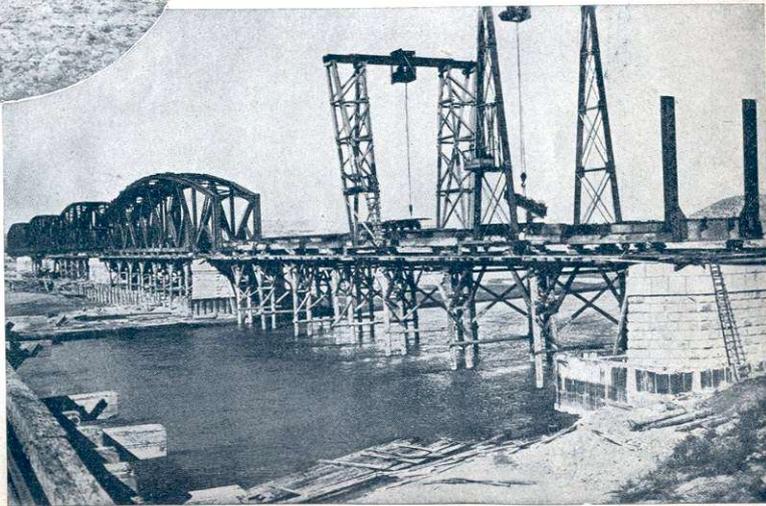
läuft bis zum grotesken Stadtbild von Ismid, dem alten Nikomedia. Seine Häuserreihen füllen die Ebene vom Rande des Golfes bis zum Fuße des Rundhügels, der das Flachland abgrenzt, und steigen amphitheatralisch an dieser Höhe empor. Ein Längstal, im tieferen westlichen Teil durch den Golf von Ismid ausgefüllt, benutzt die Bahn bei ihrem Gang ins Innere Anatoliens. Hinter Ismid wandelt sich der Charakter der Gegend. Statt brauner und baumtarger Hänge lastige Waldberge. Ahorn und Platanen in der Tiefe, weiter in der Höhe Kastanien, Hainbuchen, Linden. Wie deutscher Waldesgruß weht es aus den Wipfeln. Aus dem grünen Laubdach schimmern an den Abhängen häufig Dächer und Mauern hervor, den Dörfern der hier angekehlten Zehntausen angehörend. — Die romantische Waldszenerie wird von sorgsamem, breitem Ackerlandeteilen, von Getreide-, Mais- und Tabakfeldern, von Obstpflanzungen und Melonengärten abgelöst, sobald wir den Sabandja-See zur Seite haben, dessen Spiegel schon seit langem, von der grellen Mittagssonne bestrahlt, von Zeit zu Zeit glitzernd auftaucht.

Wir begeben uns auf den türkischen Maßfußdampfer, der in 25 Minuten nach Haibar-Pascha hinüberfährt. Bei Tagesanbruch müssen wir unseren Dampfer besteigen, da bald nach Sonnenaufgang der Zug die kleinasiatische Abfahrtsstation verläßt.

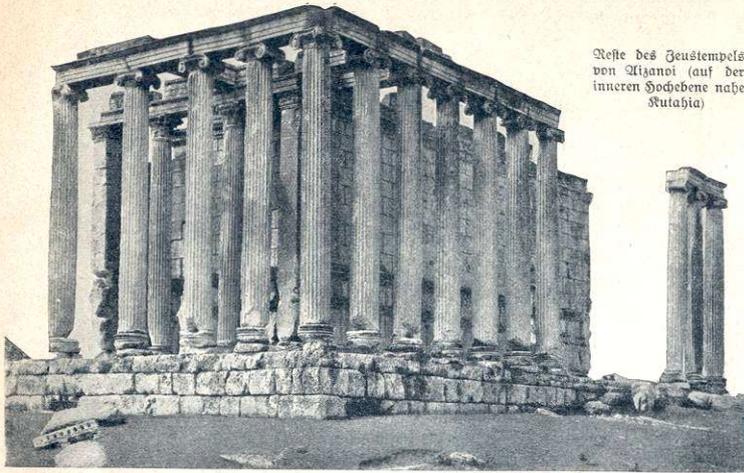
Ein grauer Schleier liegt noch über der Stadt. . . nur verschwommen zeigen sich ihre Amriffe. Da plötzlich löst die auftauchende Sonne die kurze orientalische Dämmerung. Weiß leuchten nun die Moscheen und Minarets, bunt erglänzen all die verschiedenen Muster des breiten Häulerteppichs, deutlich wird der dichte Wald der Schiffsmasten im Hafen. Haibar-Pascha ist Kopfstation der Anatolischen Bahnen und wird es wohl noch eine geraume Weile bleiben, bis einmal die geplante Überbrückung des Bosphorus zur Wahrheit wird. Seit den Tagen, da von hier aus die erste Etrede der Anatolischen Bahnen in Betrieb genommen wurde (1. Januar 1893), hat sich der ursprünglich unscheinbare Ort zu einer ansehnlichen und lauberen Stadt erweitert. An Stelle des ehemals kleinen Stationsgebäudes steht heute ein palastartiger Neubau. Große Getreidespeicheranlagen und Vorrichtungen zur Verladung des Getreides in die Seeschiffe zeigen uns, welche Bedeutung Kleinasien für die Versorgung mit Brottfrucht schon besitzt und noch zu gewinnen imstande ist. — Gleich einer Fahrt längs einem Alpensee oder an der Riviera ge-



Was uns besonders in die Augen fällt, sind die Neuordnungen und frischen Feldanlagen. Sie schaffen den Beweis, welche ermutigende Wirkung die Sicherung und Erleichterung der Abfahrtsstraßen auf den Landmann ausgeübt hat. Die Bahn hält sich, südlich des Sabandjasees angelangt, ein gutes Stück im Fruchttal des Salkaria. Mehr und mehr rücken die Berge an das Flusstal heran. Bald melancholisch grau, bald lebhaft rot gefärbt glängen die Kalksteinwände zur Rechten und Linken. Starre Felsen scheinen jetzt das Tal zu schließen, aber der Zug windet sich doch durch eine enge Schlucht nach der anderen hindurch, hart am Flußbett schäumender Gebirgswasser, die er mehrmals durch fühne Überbrückungen schneidet. Eine Gebirgsbahn, schön und romantisch wie wenige, eröffnet sich jetzt. Wahre Kunstschöpfungen der Technik sind ihre Tunnel und Viaducte. Kunstvolle Brücken, Rampen und Felsprengungen erzwingen das Erlimmen der anatolischen Hochebene. Der wichtigste Ort der westlichen kleinasiatischen Hochebene ist Galsischehr, die Stadt des Meerschaums. An keinem Orte ist der Einfluß der neuen Bahnspur so merklich wie in Galsischehr. Hinter den Bahnsarstrahlen dehnt sich ein vollkommen neugeborenes Viertel. Die Tataren und Mohadjirs — Mohadjir heißt wörtlich „Flüchtling“, bedeutet dem Sinne nach aber „Zuwanderer“ — haben sich dort niedergelassen. Sie haben die rumänische, bulgarische, bosnische und makedonische Erdhölle verlassen, nicht etwa aus Not oder Arbeitssehen, sondern einfach deshalb,



Oben: Fährschiff über den Cyptrat bei Biredjit. — Unten: Eisenbahnbrücke über den Cyptrat bei Hierabius



Reste des Zeustempels von Mianoi (auf der inneren Hochebene nahe Kutahia)

weil sie weiter leben wollten unter der Herrschaft ihres angestammten Sultans. — Anatolien scheint der Sammelplatz für diesen neuen, engeren Zusammenschluß des Osmanentums zu werden. Und hier vermag unter deutscher Kulturbefruchtung das Türkenvolk sich zu neuer geistiger und wirtschaftlicher Kraft emporzuarbeiten. Ein gesunder Kern ist hinsichtlich Körperbeschaffenheit und Sinnesart beim anatolischen Bauern durchaus vorhanden.

In Kleinasien trägt die türkische Bevölkerung entschieden noch einen starken Rest des Blutes, das die unter Ertrugur im dreizehnten Jahrhundert eingewanderten Turkmenehorden ins Land gebracht haben. In der physischen Erscheinung ist infolge der Mischung mit den Ureinwohnern, den Kappadokiern, Phrygern, Lydern, der turanische Dhyphus verwischt — erinnern doch die stattlichen Männergestalten, die grohäufigen Frauen eher an Indogermanen, an Griechen und Echteressen, denn an Mongolen wie Chinesen und Japaner. — nicht geschwunden aber ist die geistige Eigenart dieser Rasse, die starke Fähigkeit, die mahowolle Männlichkeit und würdevolle Höflichkeit wie die Venüglamkeit des Hirtenvolkes.



Das sog. Grabmal des Phrygertönigs Midas

Otreulich bebaut der anatolische Türke seinen Acker, allerdings mit derselben unermüdlchen Unbeholfenheit wie seine Vorfahren. Etwas fehlt ihm vor allem, nämlich der Erwerbssinn, der den übrigen Volksbestandteilen des osmanischen Reiches, Armeniern, Griechen und syrischen Arabern, reichlich anhaftet, ein Umstand, der die Türken im Vaseinstampfe den kürzeren ziehen läßt und dem nur durch vermehrte Sorge der Regierung um Volksbildung begegnet werden kann.

Von Ostlichsehr läuft die Bahn nach zwei Richtungen aus. Wir folgen der südöstlich abzweigenden Route, die in Konia endet. Aus mageren Viehwelben setzt sich die Landschaft der Hochebene zusammen, aus eingestreuten Feldern, mit Gerste, Mohn oder Flachs bestanden, sowie aus starren Felsblöcken, Schilf und Weidengebüsch, das sich an eine ärmliche Wasserader anlehnt. Pappelnreihen, welche die Gehäuten eines Hofes umrahmen, setzen sich als die einzige Vegetation. Wenn die Sommerhitze schwer und brütend über den baum- und quellenarmen Gefilden liegt, haben sie das Gepräge der Totenstarrheit. Die Kreuzfahrer, Gottfried von Bouillon, Kaiser Konrad, Kaiser Konrad mit ihren Scharen, die, von Nordwesten kommend, die Straße von Doryläum nach Konium, dem heutigen Konia, zogen, haben die Vede dieser Gegenden genugsam empfunden müssen. Das Zeugnis verfunerener menschlicher Kulturen tragen einzelne der aus der Landschaft des alten Phrygien aufragenden Feldquadern. Phrygische Kunst hat aus einer Anzahl jener aus der Ebene aufragenden Steine und Wände sich Denkmäler in Gestalt von Kultstätten und Höhlengräbern geschaffen.

Drei bizarr geformte nackte Bergpfleiler richten sich jetzt unermittelt im Osten in gleicher Linie auf. In Bronzezeiten jaden ihre Ritze und Spalten. Ihren Fuß umsäumt eine Anzahl weißer Buntke. Es ist das Häusermeer des verkehrreichen Afün-Karahissar. „Mohn-Schwarzschloß“ heißt wörtlich übertragene Afün-Karahissar. So Charakteristisch für die Stadt die starren Trachtpfeiler, so eigenartig auch die weiten, die Stadt umschließenden Mohnfelder. Die blühenden Blumenreihen, hier matt violett, dort grünlichblau, hier flammend rot, dort zart weiß, zeichnen im Frühjahr Farbentöne, so prächtig, so zauberlich, daß man einen gewaltigen Teppich, gemulert von geheimer Wunderhand, vor sich wädhnen

möchte. Die Gewinnung des bräunlichen, aus den Mohnköpfen stammenden Cafes, der zur Bereitung des als Genuß- wie Heilmittel so geschätzten Opiums dient, hält zur Erntezeit Hunderte über Hunderte in Atem.

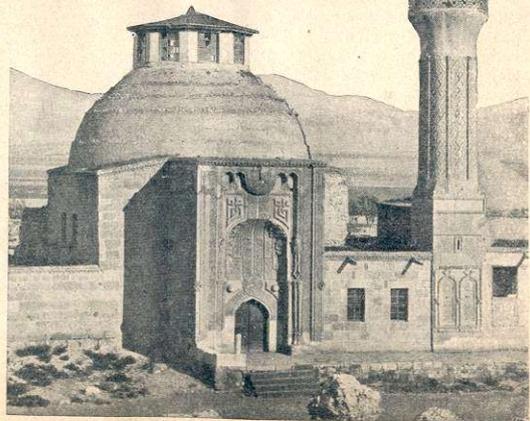
Eine Anzahl kleiner Städte streifend, streben wir nun in östlicher Richtung Konia zu. Zur Linken findet das Auge die echte Hochsteppe, unterbrochen von weißen Spiegeln grell glitzernder Seen, zur Rechten beträchtliche dunkle Gebirgsfalten.

Aus der Ebene tritt jetzt vor uns das flache Häuserfeld Konias heraus. Eine Metropole des Handels wie der Kleinindustrie ist der Ort. Teppichweberei, kunstvolle Lederarbeiten haben hier gedehlichen Boden. Seine Verkehrslebendigkeit geht aus seinen zahlreichen Balargassen hervor, wie aus dem ganzen Gepräge der Bevölkerung.

Das Straßenleben Konias ist lebhafter als in den Städten des nordwestlichen Teils Kleinasiens, und nicht nur in der Bewegung, nein, auch in der Farbe. Geblümt, gelb oder rot ficht der Ferebe, der mantelartige Rock der Türinnen, hervor. Der lange Kasitan der Männer glänzt in weihen und rosa oder in weiß und safrangelben Streifen; goldberbräunt schimmert das Tuch, das den Fes umwindet. Eigenartiges Korolorit in das Trachtengemälde hinein tragen auch die weiten dunkelgrünen Mäntel und die braunen topfartigen Mützen der Mevlewi-Derwische.

So viel Eigenartiges Konia im Volksleben bietet, so idyllisch und äppig seine Gärten, so wenig Herborstreckendes weist die moderne Stadt auf. Niedrige Lehm- und Holzbaraden bilden die Behaulungen. Ohne jede Monumentalität sind die öffentlichen Bauten der Gegenwart. Von Glanz und Schönheit redet in Konia nur die Vergangenheit, die Zeit der Seltsufensultane, die im zwölften und dreizehnten Jahrhundert Konia zum Mittelpunkt ihrer Macht und, mit herrlichen Moscheebauten, Palästen und Karawanenreihen, zum Spielplatz ihrer Prachtliebe und ihres künstlerischen Geschmades machten.

Die Phystonomie der anatolischen Hochebene prägt sich auch südwestlich Konia noch einem breiten Streifen Landes auf. Erst die Bergreihen des kilikischen Taurus ziehen ihr eine Grenze. Durch ein tief eingeschnittenes, äppig bewachsenes Tal windet sich die alte kilikische Meerstraße umrahmt von steilen Berghängen, auf denen dicke Bestände von Aleppokiefern und Fichten wurzeln, strebt diese



Waudentmal aus der Seltsufenszeit (Moschee Inbje Minareh)



Panorama von Diarbekr im nördlichen Mesopotamien

langsam empor zum Basse der kilikischen Töre, um dort allmählich in das truchigelegnete kilikische Schwemmland hinabzusteigen. Schwierige Rampen- und Tunnelbauten haben für die Eisenbahn den Abstieg von 1000 Metern Höhe zum Niveau des Mitteländischen Meeres zu ermöglichen. Durch diese Pylae Ciliciae sind alle großen Heerführer mit ihren Scharen gezogen, die vom Orient zur Verzwangung des Westens oder vom Abendlande zur Unterjochung des Morgenlandes aufbrachen, so der Perserkönig Dareios und Alexander der Große, Kaiser von Byzanz, so manche Sultane der Selbjuden und Türken und noch im verfloßenen Jahrhundert Ibrahim von Aegypten.

In südlicher Sonne glühen am Südfuß des kilikischen Taurus die Afer der Zwillingenflüsse Selhün und Djihän, deren Fluten man durch kleine Kanäle emsig das nährende Wasser für die Baumwollfelder dieses Landstriches entzieht. Handelsbestimmte Städte wie Adana, Tarsus und Merfina bauen sich am Südrande dieses humusreichen und gut bedürfterten Fruchtländes auf. Staudämme aus römischer Zeit zeugen von der Kulturarbeit früherer Zeiten. Diese hier und auf dem anatolischen Hochlande, westlich von Konia, durch großartige Bewässerungsbauten zu erneuern und mohammedanischen Anstiedlern Ackerboden zu schaffen, dazu ist deutscher Unternehmungsgestirb berufen.

Eine neue Bevölkerungswelt mit Trachten und Gewohnheiten, wie sie Klima und Landesnatur fordert, eröffnet sich uns in Kilikien. Die türkische Pluderhose und die anliegende Jacke des anatolischen Landmanns verschwindet. Der rote Fes zeigt sich hier vom lang über den Nacken wallenden Turbanutuch umwickelt, das gegen die sengenden Sonnenstrahlen zu schützen hat. Das bunt schillernde Kopftuch mit dem aus Kamelhaar geflochtenen „aghäl“, einem aus Schnüren gebildeten Ring, der, auf dem Hinterkopf ruhend, dem Tuchüberhang Halt leiht, fällt über den faltigen Mantel des Kurden und Arabers malerisch hernieder.

Vorbei an dürftigen Landstädtchen, Dörfern mit lehmbevorzogenen Schilfrohrhütten und kleinen Ansammlungen schwarzer Ziegenfellzelte streben wir einem zweiten Gebirgszug zu, dem Amanischen Taurus, der seinen Querriegel zwischen das kilikische Schwemmland und das nördliche Syrien legt. Der Bahndamm lehnt sich an jähre Felsenhänge, klettert über Hügelklämme, verliert sich im Dunkel von Tunneln. An dieser Stelle liegt der längste Tunnel (5 Kilometer Tiefe) der Bagdadbahn, der von Entelli, der noch in diesem Jahre seiner Fertigstellung entgegengeht. Rings um das halbfertige Stationsgebäude entwickelten sich wahre Heerlager: Wagen, Kamele, Pferde, Maulesel, Bretterbuden und viele Soldatenzelte. Ein Strom von Soldaten und Munitionskolonnen strebt nach Süden, nach der H. djasbahn zu, um den Kampf gegen England am Euzelanal zu führen.

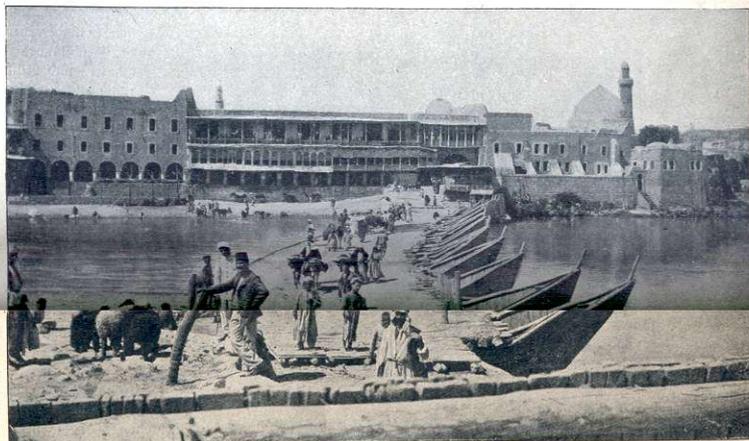
Vom Kabju am Südfuß der Berge führen uns die Schienenpuren nach Aleppo, dem Handelsmittelpunkte des nördlichen Syrien. Die Zitadellenmauern Aleppos erzählen von den uralten Zeiten, da das Getrittervolk im nördlichen Syrien seine Sitze hatte.

Auch Erinnerungen an die Kreuzfahrzeit begrüßen uns. Die Basare der 250 000 Seelen zählenden Stadt zeigen neben bedeutenden Mengen europäischer Einfuhrgüter auch bemerkenswerte einheimische Erzeugnisse, vor allem Seidenstoffe und Lederarbeiten.

An Stelle der vorjinsulitischen Fährschiffe, die den Verkehr von Afer zu Afer auf dem Euphrat vermitteln, trägt uns gegenwärtig bei Djerablus,

400 Kilometer nordöstlich von Aleppo, eine am 1. Mai dem Betrieb übergebene, stattliche, 800 Meter lange Eisenbahnbrücke (s. Abb. Seite 11) hinüber nach Mesopotamien. Weit und breit das einzige Zeugnis modernen europäischen Kunstbaus, stellt diese Euphratbrücke den Eingeborenen in eindrucksvoller Form eine Probe deutschen Könnens vor Augen.

An Stelle der gartenreichen Oasise der nördlich



Die Schiffsbrücke in Mossul



Blick auf Aleppo vom Zitadellenhügel



Kurdinnen aus dem Bezirk von Suleimanie (nahe der persischen Grenze)



Kurden in der nordmesopotamischen Steppe

Alpejo sich breitenen Küstenebene empfängt uns auf dem linken Ufer des Suphrat die nackte, leicht gewellte nördliche mesopotamische Steppe. Bald haben wir gefirnüberfäße, völlig flache, rotbraune oder graue Kalksteppe vor uns, bald zeigen sich breite Wellen gelber Sanddünen, hier und da mit fahlgriener Grasnarbe bedeckt. In ansehnlicher Zahl tauchen eigentümliche runde Hügel auf, die sogenannten „tellä“. Es sind Wohnschutthügel, unter denen die Reste ehemaliger Stadtanlagen und Kastelle, heidnischer Tempel und christlicher Kirchen schlafen. Die Baumlosigkeit, die fahlen Töne des Erdbodens geben diesen Steppensflächen eine beängstigende Starrheit. Nur das Frühjahr bekleidet sie mit einem wogenden, bunt schillernden Blumenteppeia.

Während diesseits des Taurus, namentlich auf der anatolischen Hochebene, das türkische Volkstum neben den übrigen Bewohnern, den Griechen und den Armenien, die Mehrheit hat, ändern sich diese Verhältnisse, sobald die Taurusketten überschritten sind. Je mehr man nach Osten rückt, desto dünner sind die eigentlichen türkischen Dörfer gesät, und numerisch und physisch stärker werden die hier sitzenden Bevölkerungen, die Armenier, Kurden, Araber, und immer trotziger und undomähiger stehen sie der türkischen Herrschaft gegenüber. Ostlich des Suphrat ist der Türke nur mehr als Beamter und Soldat vertreten.

Die Hauptplätze des oberen Mesopotamiens sind Mardin, Urfa, Diarbekt und Mossul. Jedes zeigt hinsichtlich Lage und Bauart seine besondere Eigenart. In ihnen fließt zusammen, was die umliegenden Landschaften an Getreide, Baumwolle, Ziegen- und Schafwolle, Galtnüssen und Tragant

erzeugen. Mardin, an einen Bergkegel des Tur Abdin terrassenförmig sich schmiegend, von einem verfallenen Kastell gekrönt, dessen römische Quadesteine noch die Kunde der einstigen Erbauer der Befestigung geben, ist auf 50 bis 60 Kilometer von Süden her den aus der Steppe heranziehenden Karawanen als stolzer Stadtkegel sichtbar. Wie ein glänzender Kieselsteinbruch nimmt sich Urfa von der Höhe des Burgfelsens aus. Seine in der Sonne vibrierenden hellen Töne heben sich grell gegen das Tiefbraun des südlich angrenzenden, nach Harrän hinabziehenden Fruchtlandes ab. Häuser und Umfassungsmauern sind aus weißen Kreidblöcken errichtet, die, in den benachbarten Bergen gebrochen, ein äußerst dauerhaftes Baumaterial abgeben. So freudig das Stadtbild von Urfa anmutet, so düster wirkt Diarbekt. Aus schwarzen Basaltblöcken besteht die hohe, 6 Meter dicke, mit Bastionen und Rundtürmen versehene Ummauerung, welche die Stadt im Sommer in beängstigender Schwüle erhält. „Kara Amid“, das „schwarze“ Amid, ist daher ein recht bezeichnender Name, den die Türken dem alten Amidā beilegen. Sentrecht fällt das von schwarzer Basaltbede überzogene Plateau, das die Stadt trägt, zum Tigris ab. Maulbeerbaumhaine und Rebengärten umsäumen dort unten sein Bett. Eine Steinbrücke überschreitet den Fluß, der hier, obwohl nur 50 Kilometer in der Luftlinie von seiner Quelle entfernt, schon in ansehnlicher Breite schäumend und pfeilschnell dahinschießt. — Unterhalb der Steinbrücke rüsten sich die Schlauchlöcher zur Fahrt stromabwärts, Fahrzeuge, wie sie schon durch Jahrtausende in Übung sind. Mit Luft aufgeblasene Ochsenhäute, zu Hunderten nebeneinander gebunden, tragen dünnes, zweifach in verschiedener Richtung übereinander geschichtetes Baltenwerk, auf dem Waren und Passagiere Platz finden. Die Fahrt mittels des schwankenden, leichten Schlauchloches gewährt auf dem an Antiefen reichen, reißenden Strom größere Sicherheit als ein leicht leck werdendes Boot. — Am linken Tigrisufer, zu einem sanft geneigten Hügelrücken ansteigend, von zahlreichen grauen Kuppelbauten, stattlichen spitzen Minarets und armseligen

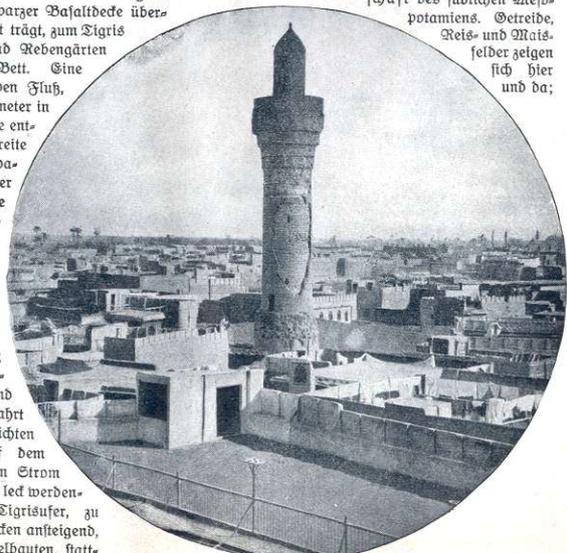


Halbdäerin aus der Mossulgegend

turmbauten übersahrlarbene, dicke auf. Handel und Gewerbe, so die „Musseline“, standen im Mittelalter hier in großer Blüte. Das Heute ist nur ein matter Abglanz der Vergangenheit. Eine meist schadhafte, holprige Schiffbrücke führt nach der Vorstadt von Nebbi Yunus, die auf dem Schutthügel des alten Amidā steht. Enge gewundene Gassen mit lehmbevorzogenen Mauerfronten, hinter denen die breiten Nichtböse und säulengetragenen offenen Altane schmaler Wohnhäuser stehen, durchschneiden das Stadtfeld.

Nicht weit stromabwärts von Mossul zeigt sich der Tigris schon als echter Tieflandstrom, der sich tief in die alluvialen Lehme und Tone eingegraben hat. Zehn Meter und höher liegen oft die Uferländer, ein Umstand, der für die Bewässerung äußerst ungünstig ist. Allmählich werden die Ufer flacher und entwickelt sich der Charakter der Marschland-

schafst des südlichen Mesopotamiens. Getreide, Reis- und Maisfelder setzen sich hier und da;



Blick über Bagdad



Chaldäerin aus Senneh in Persisch-Kurdistan

primitive Kanalbauten sendenden Wasserrinnen in die Landschaft; aus Palmenbaumstämmen errichtete Bewässerungsrinnen, deren Vordersbeutel das segnende Laß aus dem Fluß heben, ragen an den Ufern auf. Die ersten Palmen mit vollentwickelten hohen Stämmen und stolzen Fächertrönen grünen häufiger, und bald stehen die Palmen in dichten Hainen; nicht mehr zeigen sich wie in der Steppenzone nur schwarze Felte, sondern niedere, meist nur ein Erdgeschoß zeigende, kastenartige Lehmhäuser scharen sich zu wohlbesiedelten Ortschaften.

Wir stehen im sagenumwobenen alten babylonischen Kulturland, das zu Zeiten der Paradiesflüsse Euphrat und Tigris die üppigsten und fesselndsten Wilder von Naturreichtum und landschaftlichen Reizen jetzt vor Augen führt. Aber die Dämme ergießen sich von Samara abwärts, wo die Ufer nur noch wenige Meter über dem Flußniveau liegen, zu Zeiten der Frühjahrüberschwemmungen die Fluten über die tischgleichen Fluren Mesopotamiens, bedeutende Striche in Seen verwandelnd und die jungen Saaten ertränkend. Welchen Segen vermöchten diese Wasser zu stiften, wenn mit deutscher Hilfe das alte Kanalsystem Chaldäas wieder ausgebaut würde!

Die Vorstellung von Glanz und Reichtum umschmeichelt das am Tigris sich aufbauende Bagdad, die Stadt eines Harun al Raschid, der Sig der Märchen von 1001 Nacht. Nur vereinzelte Baureste, wie das Grabmal der Sobelbe, der Gemahlin des großen Abbasiden, vermelden noch die von Leben und Lust unwobene Welt des Mittelalters. Ein Wirrsal schmaler Gassen, in denen in der Regenzeit der Kot fußhoch liegt, in den Vorstädten ganze Reihen bröckelnder und eingesunkener Mauern alter und neuer Behausungen, am Rande der Basarviertel Züge schläfriger, absterbender Hallen, kennzeichnen das heutige Bagdad. Trotzdem ist es mit seiner Bevölkerung von 200000—250000 Seelen Mesopotamiens Mittelpunkt . . . kommt man aus den Steppen, mutet es mit seinem weissen Häusermeer wie ein gewaltiger Ameisenhaufen an, wie er feinesgleichen im Umkreis auf Hunderte von Meilen zwischen Aleppo, Saebtris, Bombay und Kairo sich nicht findet, wirten die vergoldeten Kuppeln der Schüttenmoscheen, die zwischen grünen Palmenhainen in der Sonne gleichend funkeln, wie phantastische Wunder.

Kunstvoll gezierte, nach der Straße blickende Orter, breite Säulenhallen und Rundgänge geben von Wohlhabenheit

und Lebensfreude Kunde. Und die Fülle der Typen und Trachten: bewegliche arabische Städter und Landleute, sehnige Kurden und Luren aus den persischen Grenzgebirgen, christliche Eyrer, Bagdader, Juden, türkische Beamte und Soldaten, persische Pilger fünden das Volksgewimmel dieser Breiten. Verläßt man Bagdad von der südwestlichen Vorstadt aus, so nimmt den Wandernden bald eine kahle Sandsteppe auf. Wenig Nutzland, zumeist Kamel- und Schafweide zeigen heute diese Striche versalzten und verumpften Bodens. Schmale Palmeninseln und immergrüne Laubbäume stehen nur da, wo vorhandenes Grundwasser die Speisung zuläßt oder von weit her ein Kanallauf einen Schwall der Stromfluten heranführt. Feste Dorfschaften finden



Araber (Nomade) des südlichen Mesopotamiens

sich lediglich in der Nähe der Wasseradern. Der Schalal und der Beduine, dessen schwarze Nomadenzelte in der Sonne nur einige Farbentöne tiefer schimmern als der schwarzbraune, feinstaubige Boden, sind die eigentlichen Herren der Ebenen abseits der Flußläufe.

Wenn wir von der die Euphratufer verbindenden Schiffsbrücke von Musselbib stromabwärts uns bewegen, so kreuzen wir Afergebiete, in denen eine dichtere Bevölkerung anfällig ist. Besser erhalten

sind hier die Kanäle und reichlicher wird ihre Zahl. Kleinen Paradiesen gleiche Gärten entfalten sich; unter den Palmen Getreide-, Reis- und Hirsefelder, zu deren Bearbeitung das starke Buckelrind verwandt wird. Herden von Büffeln lagern am schlammigen Uferlaume. Zur Zeit der Frühjahrüberschwemmung schwillt der Euphrat und füllt wie auch weiter ostwärts sein Zwillingbruder, der Tigris, die im Herbst ausgetrockneten Rachen, die dann für Monate zu schwer durchzuwatenden Sümpfen werden. — Bei Kufa schon ist der Euphrat ein imposant wirkender, von Dattelbaumbainen umsäumter Strom von 1 1/2 Kilometer Breite. Wenden wir nach den Bewohnern dieser Scholle, so sehen wir, wie, eine Streitajst oder Streitkeule in der Hand, eine Schar von Marschbauern zur nächsten Basarstadt pilgert. Eine Ansammlung eigenartig gestalteter Felte zeigen die Dorfschaften, deren Material hier die Natur mit offenen Händen heut. Einige Rohmatten sind halbtretartig über mehrere in die Erde gerammte Pföde gebogen, und die beiden Öffnungen des so entstehenden Halbzylinders sind mit Palmenzweigen und Binien verfleidet. Ueber den Zeltreihen ragen breite quadratische Türme aus Lehmziegeln auf, von deren Höhe der Dorfwächter Auschau hält, ob nicht der Raubzug eines feindlichen Stammes droht. Schwere, mit Datteln, Reis und Gerste beladene Segler, deren Rahen Weilkane und Flamingos aus dem Aferdicht aufsteucht, fahren langsam den Strom hinab, um in Basra ihre Ladung zu Markt zu bringen.

Dort in Basra gibt sich zum ersten Male die Anknüpfung an die europäische Wirtschaftswelt kund. An einer Stelle am Schatt el arab gelegen, bis zu der Seeschiffe größeren Tiefgangs aus dem Persischen Golf vorzudringen vermögen, stellt diese Stadt, die sich inmitten von Gärten und Kanälen dehnt, den Hafen Mesopotamiens dar. Am häufigsten weht die englische Flagge von den Dampfern, die am Basraer Zollhaus im Strom ankern. Aber auch Deutschland zeigt seit zehn Jahren seine Schiffe im Persischen Golfe und in Basra, seit die Hamburg-Amerikaline einen arabisch-persischen Dienst errichtete. — Vielleicht noch vor Ende dieses Krieges wird die Bagdadbahn ihre Spuren durch ganz Mesopotamien ziehen und deutscher kultureller und wirtschaftlicher Erschließung den Weg bereiten. S. D.



Araberin aus Bagdad



Englische Dampfschiffe auf dem unteren Tigris