

**DIE WIRTSCHAFTLICHE
BEDEUTUNG DER
BAGDADBAHN. LAND UND
LEUTE DER ASIATISCHEN TÜRKEI**

Published @ 2017 Trieste Publishing Pty Ltd

ISBN 9780649771523

Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn. Land und Leute der asiatischen Türkei by Karl Hermann Müller

Except for use in any review, the reproduction or utilisation of this work in whole or in part in any form by any electronic, mechanical or other means, now known or hereafter invented, including xerography, photocopying and recording, or in any information storage or retrieval system, is forbidden without the permission of the publisher, Trieste Publishing Pty Ltd, PO Box 1576 Collingwood, Victoria 3066 Australia.

All rights reserved.

Edited by Trieste Publishing Pty Ltd.
Cover @ 2017

This book is sold subject to the condition that it shall not, by way of trade or otherwise, be lent, re-sold, hired out, or otherwise circulated without the publisher's prior consent in any form or binding or cover other than that in which it is published and without a similar condition including this condition being imposed on the subsequent purchaser.

www.triestepublishing.com

KARL HERMANN MÜLLER

**DIE WIRTSCHAFTLICHE
BEDEUTUNG DER
BAGDADBAHN. LAND UND
LEUTE DER ASIATISCHEN TÜRKEI**

Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn.

Land und Leute der asiatischen Türkei

von

Karl Hermann Müller

Ingenieur bei der Preussisch-Osmanischen Staatseisenbahnverwaltung,
früher Ingénieur de la nouvelle ligne de Bagdad.

Mit 2 Karten



Hamburg 1917

Verlag von **Bohnen & Maasch**
Gewerbe- und Architekturbuchhandlung

Alle Rechte einschl. Übersetzungsrecht vorbehalten.

HC
75
M2

Druck von J. J. Augustin in Gießenstadt und Hamburg.

Wilhelm v. Pressel

1821—1902

dem Vorkämpfer für die deutsche Orientarbeit in dankbarem
Gedenken

gewidmet

vom Verfasser.

Einführung.

Die Wiege des Osmanentums und das Rückgrat des türkischen Reiches ist Kleinasien. Nicht nur unsere türkischen Freunde sehen dort die Wurzeln ihrer Kraft. Als der Krieg der Balkanstaaten gegen die Türkei zu einer wesentlichen Verschiebung der Machtverhältnisse im nahen Orient führte, indem die Türkei fast ihren gesamten europäischen Besitz verlor, ließ unsere Politik diese großen Veränderungen geschehen, weil wir in der völkischen Zusammensetzung der europäischen Provinzen des Osmanenreiches nie heilende, stets aufs Neue ausbrechende Wunden, die am türkischen Staatskörper unheilvoll zehrten, sehen mußten. Wie aber, kühn gemacht durch das im Balkankrieg 1912 über die Türkei hereingebrochene Unglück, die Ententemächte offen von der Aufteilung der kleinasiatischen Besitzungen des Sultans zu sprechen begannen, da ließ die Berliner Regierung durch unseren inzwischen leider zu früh verstorbenen hervorragenden Botschafter Freiherrn von Wangenheim im Jahre 1913 an unseres Kaisers Geburtstag den Erbschaftsklüftern ein für die ganze Welt verständliches, drohendes „Hände weg“ zurufen.

Zu einer solchen klaren Stellungnahme Deutschlands war es höchste Zeit. Es ist auf das Tiefste zu bedauern, daß man bei uns in den meisten Kreisen die Wichtigkeit und Nichtigkeit der Politik unseres Kaisers, die von Anfang seiner Regierung darauf ausging, uns im Südosten Freunde zu gewinnen, lange völlig verkannt hat. Auch im Orient selbst wurde man irre an uns, man zweifelte, ob es uns mit unseren Sympathien für die Türkei wirklich ernst sei, ließen wir doch geschehen, daß sich Engländer, Franzosen, Russen und Italiener in Kleinasien, Syrien und Mesopotamien immer mehr breit zu machen versuchten und ihre „Interessensphären“ abgrenzten, dabei besonders bestrebt, Deutschlands Programm, das sich um die Namen Anatolische Eisenbahnen und Bagdadbahn kristallisierte, einzuengen, zu unterbinden, um auf diesem Wege schließlich zur gänglichen Aufteilung der Türkei und dann später zur Vernichtung Deutschlands als Konkurrent auf dem Weltmarkt zu gelangen.

Das Schicksal meinte es mit der Türkei und Deutschland schließlich doch noch gut. Ehe unsere Gegner über den Teilungsplan einig waren, war dem Fürstenmord in Serajewo der Ausbruch des Weltkrieges gefolgt. Die richtige Erkenntnis,

daß in diesem Kriege über ihr Sein oder Nichtsein entschieden werde, machte die Türkei zu unserem Waffenbruder. Gemeinsame Not, gemeinsamer Erfolg hat in zwei Kriegsjahren Deutsche und Türken näher gebracht, als es Jahrzehnte lange deutsche Kulturarbeit erreichen konnte. In den Ländern, über denen der Halbmond weht, und in unserem deutschen Vaterland ist heute das Verlangen gleich groß, sich gegenseitig näher und besser kennen zu lernen. In Bestrebungen in dieser Richtung fehlt es bei uns sicher nicht, aber wirkliche tiefere Kenntnisse zu verbreiten, sind die Menschen imstande, die im fremden Lande gearbeitet haben. Sie sind die in erster Linie berufenen geeigneten Vermittler der Orientierung über solch fremdes Land. Denn nicht auf Vergnügungs- oder flüchtigen Geschäftsreisen, nicht in den kosmopolitischen Hafenstädten, sondern bei der Arbeit im Innern lernt man die Bevölkerung eines Landes kennen. Und der Mensch ist und bleibt der Maßstab aller Dinge. —

Karl Hermann Müller war als Ingenieur an der Bagdadbahn tätig. Was er in diesem Berufe erlebt, gesehen, geforscht, gedacht hat, was ihm in der vorhandenen Literatur als zutreffend begegnet ist, hat er in den nachstehenden Blättern niedergelegt. Er will uns einen Maßstab zur Beurteilung bieten, ob und inwieweit die Erwartungen, die in wirtschaftlicher Beziehung auf das junge deutsch-türkische Bündnis gesetzt werden, berechtigt sind. Je mehr wir uns bestreben, in die Wesensart unserer türkischen Bundesgenossen einzudringen und die Verhältnisse ihres Landes zu ergründen, auf allgemeine Phrasen verzichtend, Einzelheiten, Tatsachen prüfen, desto eher gewinnen wir ein einigermaßen zutreffendes Bild, desto eher kann sich der denkende Leser ein Urteil bilden, frei von jenem Pessimismus, der in allem nur das Nisito sieht, aber auch frei von jenem Optimismus, der so leicht geneigt ist, den Wunsch zum Vater des Gedankens zu machen.

Uns ein richtiges Urteil über die wirtschaftlichen Möglichkeiten in der Türkei zu bilden, ist von außerordentlich praktischem Interesse. Denn die Mittelmächte sind mit dem Boskan und Orient, wie man oft hört, auf Gedeih und Verderb verbunden. Ein Gedeihen dieses Verhältnisses ist aber nur möglich, wenn die im Osten schlummernden wirtschaftlichen Kräfte rationell entwickelt werden. Denn ohne wirtschaftliche Kraft ist keine politische Macht!

Hamburg, Januar 1917.

Dr. J. Krauß.

Inhalt.

	Seite
Von Stambul zum Perſiſchen Golf.....	1
Landwirthſchaft in Kleinaſien.....	48
Türkische Verkehrsfragen und Allgemeines.....	54
Ein- und Ausfuhr.....	59
Amerika und Deutſchland.....	78
Wirthſchaftlicher Ausblick.....	80
Das Relief der Aſiatiſchen Türkei.....	106
Anbau und Erzeugniſſe, Baumbestand, Tierwelt, Induſtrie und Bodengüte der von der Eiſenbahn Haiderpaſcha — Bagdad durchzogenen Landſchaften.....	109
Anbau und Erzeugniſſe.....	109
Baumbestand.....	111
Tierwelt.....	112
Induſtrie.....	113
Bodengüte.....	115
Türkische Badeorte und Thermen.....	117
Münz-, Maß- und Gewichtseinteilung. Alte und neue Maße.....	120
Türkische Münzeinteilung.....	120
Maß- und Gewichtseinteilung.....	122
Minengeſetz 1917.....	125
Sachregister.....	126