



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **E. von Seydlitz'sche Geographie**

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

**Seydlitz, Ernst von**

**Breslau, 1931**

Die europäische Türkei

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77212](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77212)



## DIE EUROPÄISCHE TÜRKEI

(Ostthrakien, Gallipoli- und Bosphorushalbinsel)

VON HUGO GROTHE

- Grosvenor, E. A., Constantinople. 2 Bde. London 1895.  
 Barth, H., Konstantinopel. Leipzig 1911.  
 Hänig A. und Sack, A., Die Grundlagen türkischer Wirtschaftsverjüngung. (Das Wirtschaftsleben der Türkei I.) Berlin 1916.  
 Oberhummer, E., Die Türken und das Osmanische Reich. Leipzig und Berlin 1917.  
 Stern, R., Herlt, G., und Schultze, E., Geld, Industrialisierung und Petroleumschätze der Türkei. (Das Wirtschaftsleben der Türkei II.) Berlin 1918.  
 Penck, W., Grundzüge der Geologie des Bosphorus. Berlin 1919.  
 Obst, E., Wirtschaftsgeographische Studien in der Europäischen Türkei. I. Leipzig 1920.  
 Kannengießer, H., Gallipoli. Berlin 1927.  
 Oberhummer, E., Bosphorus und Dardanellen und ihre Entstehung im Wandel der Anschauungen. Heimat und Welt. Leipzig 1929.

Die Oberflächenformen der heutigen Türkei auf europäischem Boden sind nicht einheitlich. Ein wenig bewohntes, bis nach Ostrumelien sich hineinziehendes Mittelgebirgsland zieht mit dem Strandschagebirge von der Tiefe der Bosphorushalbinsel in der Richtung von Südost nach Nordwest durch seinen Nordteil, ein von Viehweiden und Ackerfluren erfülltes Tafelland neigt sich im Süden als eigentliches Ostthrakisches Becken zum Ergene und zur unteren Maritza. Zwei nach Asien ausladende Halbinseln, die breite Bosphorusschwelle und die lange schmale Gallipoli-halbinsel, führen die Berührung mit den beiden Meeren des europäischen Südostens, dem Schwarzen und dem Ägäischen Meere, herbei und umschließen bzw. verschließen das ovale Binnenseebecken des Marmarameeres (Bild 982) mit ihren Rändern.

Das Strandschagebirge (Istrandscha Dag) ist als östlichster Ausläufer der Rhodope zu betrachten. Seine Erforschung ist nicht weit gediehen. Kristalline und wohl auch paläozoische Schiefer und Kalke, die südlich von Streifen eozänen Kalkes begleitet sind, bilden sein Gesteinsmaterial. Es handelt sich im wesentlichen um Rumpfflächen von 350 bis 700 m Höhe, denen jedoch Erhebungen aufsitzen, die bis über 1000 m ansteigen: zu ihnen gehört der Majada (1035 m) nordöstlich von Kirkkilisse. Steil ist der Abfall gegen das Schwarze Meer, besonders auf der Strecke nördlich von Midia. Hier liegt nur ein dürftiger Hafenplatz im Schutze des Kaps Inadia. Von heftigen, aus Osten herangetragenen Regengüssen ist das Strandschagebirge oft heimgesucht. Daher ist es stellenweise noch mit Laubwald bedeckt, namentlich in den dem Verkehr nicht erschlossenen Strichen, auch ist es vielfach von Erosionstälem zersurcht.

Die Grenze der Mittelgebirgslandschaft und des jungtertiären Tafellandes, des Ostthrakischen Beckens, bildet im allgemeinen die von Konstantinopel über Lüle Burgas und Adrianopel ziehende Eisenbahn, die über zahlreiche, vom Strandschagebirge herabrinne kleine Flüsse läuft. Ihre Risse führen nach den wolkenbruchartigen Regengüssen des Frühjahrs gewaltige Wassermassen. Wir haben eine magere Grassteppe vor uns, die von einzelnen kahlen Hügelrücken unterbrochen wird. Gegen die Maritza und ihren Nebenfluß, den Ergene, mehren sich die Ackerstriche; Mohn-, Sesam-, Baumwoll-, Tabakfelder und Rebenkulturen entwickeln sich am Fuße des Strandschagebirges und im westlichen Ostthrakien. Maulbeerbaumpflanzungen ziehen sich vereinzelt um die Siedlungen. Ziegen- und Schafherden beleben die eintönige Landschaft. Zwischen türkischen Dörfern liegen hier und da bulgarische Ortschaften. Nur 12—15 Menschen wohnen hier auf dem Quadratkilometer (Abb. 957a). Die griechischen Siedler haben nach dem Weltkriege von hier weichen müssen.

Nach der Einmündung des Ergene beginnt eine Versumpfung der Ufer der Maritza, die in den Schwemmlandstrichen, die südlich ihrer Verzweigung liegen, sich am nach-



drücklichsten äußert. Die Sinkstoffe der Maritza drohen die Halbkreisbucht von Enos allmählich auszufüllen.

Tertiäre Bergrücken bis zu 900 m Höhe legen sich im Süden Ostthrakiens mit dem Tekir- (920 m) und Kurudagh vor sein Tafelland, das diese Bergzüge so von größeren Einflüssen des mediterranen Klimas abschließen. Ein kurzes blumenreiches Frühjahr, sommerliche Sonnenglut, starke Kälte mit bedeutenden Schneefällen kennzeichnet klimatisch das Gebiet Ostthrakiens. Am Gestade des Marmarameeres liegen inmitten von Strichen, die Getreide, Obst, Gemüse, Wein erzeugen, mehrere kleinere Städte, von denen Rodosto (Tekirdag) mit gutem Hafen und etwa 20000 Einwohnern die bedeutendste ist.

Adrianopel (Edirne) ist auch heute noch die einzige volkreiche Stadt Ostthrakiens, obwohl sie infolge ihrer Grenzlage und des Abzugs der Griechen nach dem Weltkriege eine große Menge von Bewohnern verloren hat. Bei der Volkszählung von 1927, der ersten allgemeinen Zählung, die in der Türkei stattgefunden hat, wies die Stadt nur noch 35000 Einwohner auf, während man die Bevölkerungszahl ein Jahrzehnt früher auf über 80000 angab. Adrianopel besitzt eine ausgesprochene Schlüsselstellung, sowohl in wirtschaftlicher wie in strategischer Hinsicht. Hier mündet die aus Ostrumelien von Sliwen und Jambol her die Tundscha abwärts kommende Straße ein sowie der aus Westthrakien von Dimotika heranziehende Verkehrsweg. Und diesen Schnittpunkt kreuzt in Adrianopel die große Südost-Nordwest-Querlinie der Südosteuropäischen Halbinsel (Konstantinopel-Sofia-Belgrad). Auf einem tertiären Hügelrücken liegt das baulich sich weit dehnende Adrianopel, das mit seinem Reichtum an Basaren und Moscheen — an ihrer Spitze die ehrwürdige, kunsthistorisch bedeutsame Djami Selim II. († 1574) — ein Bild noch unverfälschten Orients aufweist. War doch Adrianopel, das einst den Namen von seinem Begründer Hadrian erhielt, durch 88 Jahre die Residenz des Osmanenreiches (1365—1453), ehe dieses den Halbmond in Konstantinopel aufpflanzte. Und türkische Schriftsteller, so Hadschi Chalfa, erzählen von Adrianopel als einem Tummelplatze orientalischen Gewerbetleißes und einem Stapelorte weitausgreifenden Handels. Die neue Grenzziehung hat den Wirtschaftsbereich Adrianopels in unnatürlicher Weise eingengt. Terrassenartig östlich der Tundscha und der Maritza und südlich eines Nebenflusses der Tundscha mit seinen Forts sich erhebend, hat Adrianopel eine ausgezeichnete Verteidigungslage, auf deren Beherrschung begreiflicherweise die Türken nicht verzichten wollten.

Den südwestlichen Ausläufer Ostthrakiens stellt die Gallipolihalbinsel dar, die ihren Namen von der nahe dem Eingang zum Marmarameer gelegenen Griechenstadt Gallipoli trägt. Hier setzten die ersten türkischen Scharen unter Murad I. zur Eroberung des südöstlichen Europa von Asien über die Meerengen. In 80 km Länge schiebt sich die Halbinsel zwischen dem tief einspringenden Golf von Saros oder Xeres und der Straße der Dardanellen bis zum Kap Helles vor und tritt dabei auf einer Strecke von 60 km hart an das asiatische Ufer heran. Die aus jungtertiären Kalken, Sandsteinen und Mergeln sich aufbauende schmale Halbinsel läuft spitz gegen das Ägäische Meer aus und hat gegenüber den Inseln Samothrake und Imbros einen in den Sarosgolf sich hineinschiebenden Sporn, der sie auf 20 km verbreitert. An zwei Stellen erfolgt eine äußerst enge Einschnürung: bei Bulair (4,5 km) unweit des Ansatzes am Festlande und im Süden zwischen Kabatepe und Maidos (7 km), letztere Stelle gegenüber Tschanaktepe auf kleinasiatischer Seite. So öffnet sich für strategische Ziele ein kurzer Landweg vom Ägäischen Meere her, der die enge, leicht zu sperrende Wasserstraße umgeht und die an der schmalsten Stelle (1,5 km) auf kleinasiatischem Ufer liegende Verteidigungsstellung von Tschanak Kale zu umfassen vermag, ein Ziel, das den Engländern bei ihren Landungen auf dem westlichen Uferstreifen von Gallipoli im Weltkriege vorschwebte.



Kahle Höhenfalten mit zahlreichen Klüftungen, tief eingerissene Schluchten, stark in die Kalke eingegrabene Wasserläufe, deren Gerölle und Lehme kleine schmale Uferzungen gebildet haben, Steilabfälle zu den Küsten charakterisieren den nördlichen und mittleren Teil der Halbinsel. Eine dürre Grasnarbe, Eichen- und Dornbüsche und ein paar verkrüppelte Fichten haften an den Hängen; in den Taleinschnitten und an den Uferstrecken wachsen einige Zypressen und Olivenbäume.

Gegen Süden wird die Halbinsel plateauförmig, doch ragen immer noch einzelne Bergkegel zu 200 m Höhe auf. Von der Stelle ab, wo vom nasenartigen Vorsprung in den Golf von Saros unterhalb von Großkemikli die Küste nach Süden abbiegt, zeigen sich im Westen der Tafel Ebenen und buchtartige Einschnitte, die von den Engländern im Frühjahr 1915 als Landungsstellen ausersehen waren (Suwlabucht und Anafortaebene). Nur ein zähes Eingraben in die Bodenfallen und eine geschickte Benutzung aller natürlichen Hügelwalle hat die Türken mit deutscher Hilfe in den Stand gesetzt, die fast ein Jahr währenden, mit Übermacht geführten Angriffe der Engländer abzuschlagen. Der Weltkrieg hat weite Flächen der Halbinsel zur völligen Einöde gemacht. Die damals ausgesiedelten Bewohner sind nur zum Teil in ihre alten Wohnstätten zurückgekehrt. Besonders die Städte in den Dardanellen liegen wirtschaftlich noch arg darnieder.

Die tektonischen Verhältnisse der bei ihrem Ansatz (Derkos-Silivri) 46 km, bei ihrer östlichsten Ausladung 30 km breiten Bosporushalbinsel zeigen das Hineingreifen des Tekirdagh mit seinen eoänen Kalken und der jungtertiären Schichten von Ostthrakien her. Gegen Osten tritt das Devon mit gefalteten Tonschiefern auf; hier lagert sich auch eine mittelplozäne Rumpffläche über die verschiedenen Gesteinsbildungen. Beide Erscheinungen setzen sich auf asiatischer Seite fort. Die Rumpffläche neigt sich, wohl eine Folge von Hebungen ihrer nördlichen Teile, vom Schwarzen Meere nach Süden zur Propontis. Die Landflächen der Halbinsel unterscheiden sich nicht viel von denen des Ostthrakischen Beckens. Wir haben kahles, steppengleiches Land vor uns, das bis vor die Tore von Konstantinopel reicht. Ein Waldkleid von Laubbäumen und Koniferen trägt nur das Revier von Belgrad, in dem sich die Staubecken für die Trinkwasserleitung Konstantinopels befinden. Auffallend sind die tieferodierten Taleinschnitte, die quer zur Richtung der Halbinsel laufen und so ein natürliches System von Erdwällen aufbauen, an die sich die Festungsstellung der sogenannten Tschataldschalinie anlehnte.

Über die Entstehung der Meeresstraße der Dardanellen und des Bosporus bestehen verschiedene Anschauungen. Die ältere nimmt an, daß es sich um ein einheitliches Flußsystem von der Ägäis zum Pontos Euxeinus handelt, das entstand, ehe im Quartär das Meer einflutete und der Einbruch des Marmarameeres sich vollzog. Ein schmales, vielfach gewundenes Flußtal (Abb. 956) grub sich in die Hochfläche der ehemals zusammenhängenden europäisch-asiatischen Landschwelle ein, wie die Terrassenbildungen der Bosporusgehänge dies vermuten lassen. Neuere Meinungen nehmen auf der Höhe von Stambul eine Wasserscheide an, so daß also von hier eine eigene Flußrinne mit nördlichem Gefälle sich immer tiefer in die Rumpffläche einschneidet, deren Hebung in früheren Erdperioden (Oberpliozän und Altquartär) erfolgte.

Wer die Straße des Bosporus durchfährt, gewinnt durchaus den Eindruck, daß er sich auf einem ansehnlichen Flusse bewegt, der sich, etwa wie der Rhein durch das Schiefergebirge, seinen Lauf geschaffen hat (Bild 983). Eine starke Strömung geht um die zahlreichen Felsvorsprünge an beiden Ufern herum und treibt lebhaft nach dem südlichen Ausgange zu. Die landschaftlichen Reize der Bosporusenge geben die anmutigsten Bilder, die an dieser Schwelle zum asiatischen Orient sich auftun. Erst schweift vom Deck des aus dem Schwarzen Meere kommenden Dampfers der Blick über rauhe, unwirtliche vulkanische Felsenhänge, die von Vegetation entblößt sind. Bald aber belebt sich die Szenerie. Windung folgt auf Windung, Bucht reiht sich an Bucht. Baumgruppen ziehen sich über die Hänge und säumen die vom Innern des Festlandes

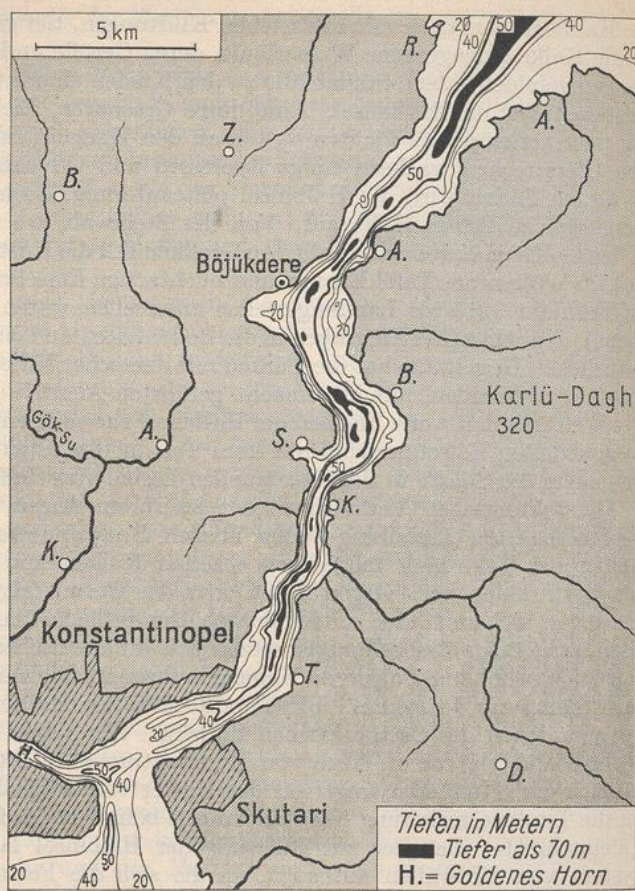


herabstürzenden schluchtartigen Wassergräben. Das helle Grün dichtwuchernder Laubbäume wechselt mit dem melancholischen Tiefgrün der Zypressen. Efeu und Lorbeer klettern an den Mauern verfallender alter Schlösser empor. Sorgsam gepflanzte Gärten umrahmen gefällige türkische Landhäuser mit Holzvergitterten Fenstern und Balkonen. Zu malerischen Winkeln scharen sich auf schmalen Landzungen und Uferstreifen in buschige Vegetation eintauchende, von zierlichen Minaretts überragte Ortschaften. Schwerbeladene plumpe Lastkähne, leichte Segler, behende Kaiks beleben die Wasserfläche. Zwischen Rumelihissar und Kandilli verengt sich die Fahrrinne auf fast einen Kilometer, so daß man das Gestade mit den Händen ertasten zu können meint. Wenn unterhalb Arnautköis sich der Bosphorus zum letzten Male weitet, ersteht die besonders im Lichte der Morgen- und Abenddämmerung phantastisch sich abhebende

Silhouette des breit und amphitheatralisch sich aufreckenden Stadtbildes von Konstantinopel (811 [1927]; Bild 984), das jetzt nach der amtlichen türkischen, bei Einführung der lateinischen Schrift festgelegten Schreibung Istanbul heißt.

Eine Stadt dreifacher Gliederung steht in Konstantinopel vor uns. Auf dem Höhenrücken einer kleinen, nach Kleinasien hinausragenden Halbinsel erhebt sich das türkische Stambul, das frühere Byzanz. Das alte Sultansschloß (Serail), die glänzende Hagia Sofia, die sich aus einem Kirchenbau Kaiser Justinians entwickelte, unzählige Kuppeln von Moscheen, Hamams (Bäder) und Basarhallen, winklige Straßen im Oberteil, die Umgürtung mit der massigen Stadtmauer aus den Tagen des alten Byzanz, die nach dem Festlande zu sich ziehenden schwermütig stimmenden weiten Friedhofsflächen geben ihr ein einzigartiges Gepräge. Die nördlich von Stambul gelegene, hornartig gekrümmte Bucht (daher „Goldenes Horn“), ein in das Meer untergetauchter Taleinschnitt, überspannen zwei Brücken nach den europäischen Stadtteilen Pera und Galata; auf ihnen bewegt sich ein buntes Menschengewoge aller Rassen und Religionen.

Im nüchternen Pera liegen die Hauptkaie des Hafens, Stiegenstraßen („jüsek kalderim“) klettern zu den höher gelegenen Straßen empor. Das großstädtische Leben pulsiert hier, desgleichen fließen in Pera und Galata die Adern von Handel

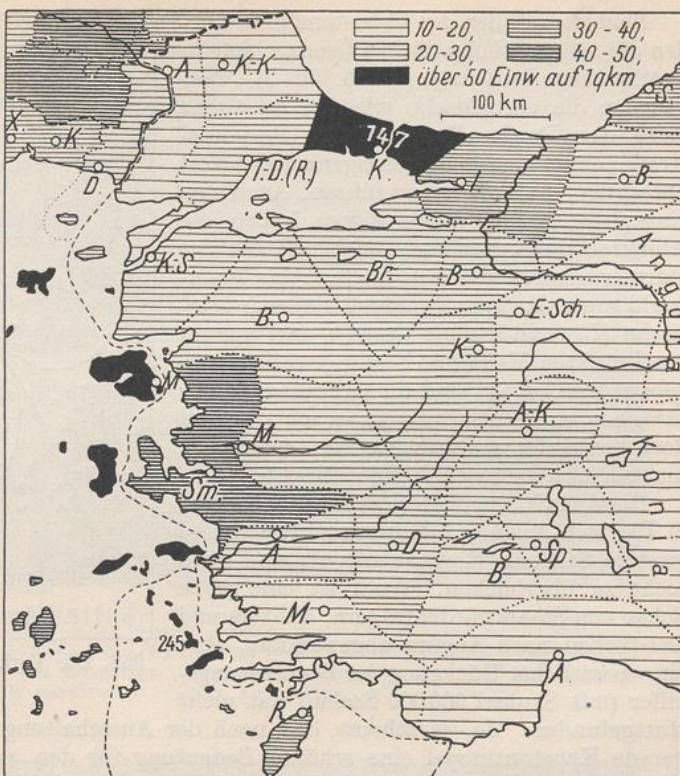


956. Tiefenkarte des Bosporus. (Nach A. Merz und L. Möller.)  
(Vgl. Abb. 659.)

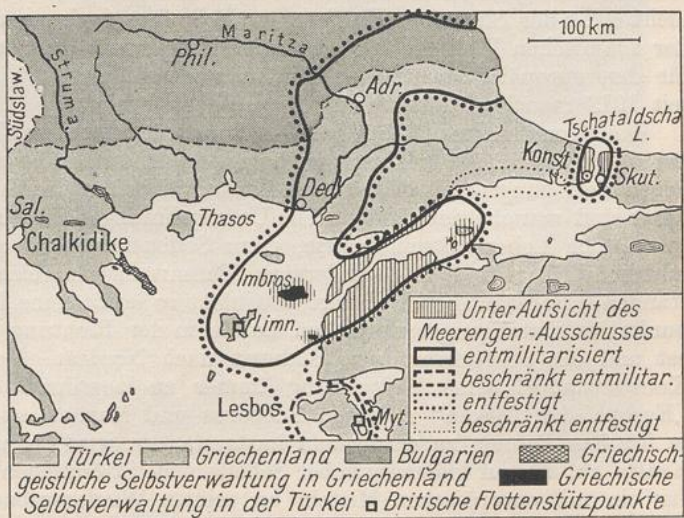


und Verkehr. Auf asiatischer Seite dehnt sich das rein mohammedanische Skutari (Üsküdar) mit seinem Gewirr türkischer Holzhäuser, dem sich südwärts Haidarpascha, der Ausgangspunkt der anatolischen Bahnen, und Kadiköi anschließen. Nach allen Seiten zieht sich ein Kranz einfacher oder in idyllischer Landhausform gebauter Vorstädte. Auf den im Marmarameer vor dem asiatischen Ufer liegenden Prinzeninseln (Bild 982) haben z. B. die begüterten griechischen Kaufleute ihre Sommerhäuser.

Nur 24000 qkm besitzen die Türken noch auf europäischer Erde (Gesamtareal des Reiches 763000 qkm). Immerhin stellt die Bevölkerung dieses Gebietes mit 1044000 Einw. (so nach den Erhebungen des neuen türkischen Statistischen Amtes von 1927) bei der Gesamtziffer von 13660000 etwa den dreizehnten Teil der Bewohner des Türkischen Reiches dar; nur 44 Menschen kommen auf den Quadratkilometer in Europa, 18 in Asien (Abb. 957 a). Der Schwerpunkt und die Hauptstadt des Reiches liegen heute in Asien, indessen vermag die Türkei das europäische Vorland aus wirtschaftlichen und militärischen Gründen ohne Gefahr nicht gut zu entbehren. An Stelle der griechischen Bewohner Ostthrakiens, denen nur in Konstantinopel, soweit sie vor dem Kriege hier seßhaft waren, zu verbleiben gestattet wurde, sind Türken aus Westthrakien und Makedonien herangezogen worden.



957a. Die Verteilung der Bevölkerung um Bosphorus und Dardanellen.



957b. Die entfestigte Zone an den Dardanellen und am Bosphorus.



Nach dem Willen der Ententemächte wurden die türkisch-bulgarischen Grenzgebiete in Ostthrakien entfestigt (Abb. 957 b), desgleichen die europäische wie die asiatische Seite der Dardanellen und der Bosphorusstraße; ein besonderer Meerengenausschuß ist berechtigt, die Aufsicht zu führen. Auch eine Entmilitarisierung dieser Zonen haben die Alliierten durchgesetzt. Die Nordküste des Marmarameeres von San Stefano bis Kumbaghi sowie das zum Ismidgolf ziehende asiatische Küstenstück bis Deredje darf nur im beschränkten Maße mit Festungswerken ausgebaut werden. So sind die Grundlagen militärischer Kraftentfaltung unterhöhlt. Und doch bleibt der neuerwachte Türkenstaat ein nicht leicht auszuschaltendes Machtglied.

Die Auswirkungen der neuen Entwicklung in Türkisch-Asien auf die wirtschaftliche und geistige Stellung Konstantinopels sind noch nicht zu überblicken. Wohl ist eine große Schar von Staatswürdenträgern, Militärs und Geistlichen nach Angora abgewandert, aber ein wesentlicher Rückgang der Bevölkerungsziffer (mit Skutari 900 000 Seelen) hat nicht stattgefunden. Ja, es scheint, daß nach der Ausschaltung der Griechen in Smyrna gerade Konstantinopel eine erhöhte Bedeutung für den europäisch-kleinasiatischen Warenaustausch gewinnen will. Zu den nichtmohammedanischen Bevölkerungsbestandteilen Konstantinopels (Griechen, spaniolische Juden, Armenier) sind seit 1919 auch russische Emigranten in erheblicher Zahl getreten. Ist auch heute Konstantinopel nicht mehr der Sitz eines Kalifats, so fließt ihm doch mancher geistige Zustrom aus der islamischen Welt zu; die ehemalige Hauptstadt bleibt doch die Berührungsstelle für den europäisch-asiatischen Kulturaustausch und hat an Bildungseinrichtungen seit 1913 manchen Gewinn und Zuwachs zu buchen.

Was Konstantinopels Stellung als Handelsmittelpunkt (Abb. 958) betrifft, so hat sie wohl Einbuße erfahren; so besonders in den früheren fruchtbaren wirtschaftlichen Beziehungen mit den reichen Küstenprovinzen des zaristischen Rußland. Aber dafür sind manche neue industrielle Unternehmungen in seinem Stadtkreis, vor allem solche der Lebensmittelindustrie, dazu Seifensiedereien, chemische Fabriken, Maschinenfabriken und Eisengießereien, Baumwollspinnereien und Tuchfabriken entstanden. Konstantinopel verliert also nicht so leicht seine Bedeutung als Kreuzungspunkt des Durchgangsverkehrs zu Lande in der Richtung von Nordwest nach Südost und des Seeverkehrs von Südwest nach Nordost. Vermöge seiner Lage wird Konstantinopel seine Weltgeltung immer zu bewahren imstande sein. Ob das „Europa der Türken“ zwischen Bosphorus und Maritza sein Leben zu steigern und in frischen Bahnen zu entwickeln imstande sein wird, hängt von dem Erfolg jener Kräfte ab, die auf kleinasiatischer Scholle neue Strömungen und neuen zähen Willen für ein mit europäischen Mitteln an seinem Wiederaufbau arbeitendes, mächtiges Türkisches Reich zu entfalten bedacht sind.



958. Die Verkehrsbeziehungen Konstantinopels.