

W. Neumann: Macedonien

u. seine neue
Eisenbahn.



Salonik-Monastyr:

München und Leipzig.
Druck und Verlag von R. Oldenbourg.

Prachtwerk über den Orient!

Im Verlage von **H. Oldenbourg** in **München** und **Leipzig** ist erschienen:

Vom Goldenen Horn zu den Quellen des Euphrat.

Reisebriefe, Tagebuchblätter und Studien über die Asiatische Türkei
und die Anatolische Bahn.

Von

Dr. Edmund Naumann,

ehem. Director der Kaiserl. japan. topograph. und geolog. Landesaufnahme.

Mit 140 Illustrationen nach Originalzeichnungen von v. Ottenfeld, v. Schrötter, L. Bader
und S. Nisse, sowie nach Photographien, zwei Karten der anatolischen Bahn, einer topographischen
Skizze im Text und einer Aefersichtskarte von Anatolien.

XV u. 494 S. Lex. 8°. Preis geb. M. 20.—.

Stimmen der Presse.

Münchener Neueste Nachrichten: Ein Prachtwerk im edelsten Sinne des Wortes. Als gebiegene Festgabe empfohlen. **Allgem. Zeitung:** Das prächtig ausgestattete Buch darf in der reichen Litteratur über diese Länder einen hervorragenden Platz beanspruchen. **Köln. Zeitung:** Nach Text wie Ausstattung ein Prachtwerk ersten Ranges. **Münchener Neueste Nachrichten:** Kein gelehrtes Buch im schwerfälligen Sinne des Wortes, sondern mit der Eleganz und dem Flusse eines Falkmeraher, aber zugleich mit der Einfachheit und Bescheidenheit eines Moltke geschrieben, verspricht es jedem gebildeten Leser eine Fülle bleibenden Genusses. **Westfäl. Rundschau:** Das vortreffliche Reisebuch dürfte bald in weiten Kreisen als unentbehrlicher Führer über den Bosporus bekannt sein. **Globus:** Alterthumskunde, Völkerkunde, alte und neue Geschichte, Geographie und Naturgeschichte behandelt der Verfasser mit einer Gewandtheit im Stil und mit einer Lebhaftigkeit der Schilderung, daß das Lesen des Buches ein wahrer Genuß ist. **Ausland:** Ein unentbehrlicher Führer, der die Summe des Wissenswerthen über die Levante mit der Sicherheit des Meisters zusammengefaßt hat. Die künstlerische Ausstattung empfiehlt das Werk als werthvollen Hauschatz in der Bibliothek eines jeden Gebildeten. **Gaa:** Das Werk zeigt in glänzender Weise die Überlegenheit des wissenschaftlich gebildeten Reisenden über den bloßen Touristen. Ein Prachtwerk in jeder Beziehung. **Zeitschr. für prakt. Geologie:** Enthält eine solche Fülle allgemein interessanter, geschichtlicher, cultureller, geographischer Mittheilungen, daß die Lektüre aufs wärmste empfohlen werden kann. **Daheim:** Interessant, ungemein anregend! **Dresdener Journal:** So ergibt sich eine Darstellung, die den Leser dauernd fesselt und im besten Sinne unterhaltend und belehrend zugleich ist. **Vossische Zeitung:** Interessant und fesselnd! **Mainzer Tagblatt:** Wir haben auf dem Weihnachtsmarkt wenig Erscheinungen, welche dem trefflichen Buche Naumann's ebenbürtig zur Seite gestellt werden können. Die lebhaften Schilderungen des Verfassers werden von dem Stift des Zeichners auf's glücklichste ergänzt. **Neue Preussische Zeitung:** Kein an-

Macedonien

und

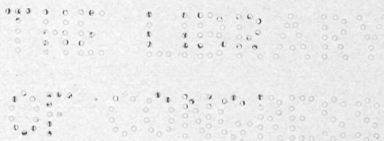
seine neue Eisenbahn Salonik-Monastyr.

Ein Reisebericht

von

Dr. Edmund Naumann,

ehemal. Direktor der Kaiserl. japan. topogr. und geol. Landesaufnahme.



München und Leipzig.

Druck und Verlag von R. Oldenbourg.

1894.

E. A. K. Jan. 51 '64

IR 701
MS N3

426 M
OK

THE LIBRARY
OF CONGRESS

Inhalts - Übersicht.

Alte und neue Straßen. Reise nach Salonik. Von Belgrad bis Üsküb. Das Bardarthal. Erinnerungen. Bedeutung Saloniks für den Weltverkehr. An der Route nach Indien. Salonik (S. 7). Bevölkerung. Reise nach Monastyr. Pella. Tumult. Von Vertekop nach Bodena. Bodena (S. 11). Tödliche Krankheiten unter den Arbeitern. Die Bahn. Tunnelbau. Die Travertinmauer von Bodena (S. 14). Ihre Entstehung. Byzantinische Zeugnisse. Fossile Blätter. Gärten. Inschriften und Ruinen. Abreise nach Monastyr (S. 16). Vegetation. Vladova. Die Bahn. Der Sumpf von Nica. Paß bei Moharem-Khan. Wälder. Ostrovo (S. 20). Inschrift. Ruinen. Der See. Schwankungen des Wasserpiegels (S. 21—24). Gefährdung der Bahn durch den See. Wissenschaft und Praxis. Wassereimer. Boote. Patelli (S. 26). Bulgariſche Frauenarbeit. Zucht und Sitte bei den Bulgaren. Bulgaren in der Fremde. Das bulgarische Volk. Geschichte. Türkische Oberhoheit. Politische Stellung. Verwaltung. Zukunft. Bulgariſche Schulfrage. Staatliche Ordnung. Verteidigungsmaßregeln. Propaganden (S. 32). Eine ethnographische Studie der serbischen Propaganda. Gopčević und sein Kritiker Hron. Das macedo-slavische Volkstum. Bahntrace am See von Ostrovo. Becken von Peterska. Ebene von Kailar. Landschaftsbild. Trace von Peterska bis Monastyr. Fortsetzung der Reise (S. 37). Gornitchovo. Räuber. Schweinezucht. Vaniza. Braunkohlen. Ebene von Monastyr. Macedonischer Wein. Klima. Die pelagonische Gasse. Ein Frauenlager. Macedonische Erntewagen. Das Joch. Pflug. Egge. Hackspaten. Monastyr (S. 42). Bevölkerung. Konsulate. Aufschwung. Kasernen. Militärschule. Gymnasien. Bazar. Pferdefesseln. Bulgarenviertel. Der Peristeri (S. 45). Die Geologie von Macedonien (S. 46—48). Rückreise (S. 49).

Erschließung dreier Kulturbecken durch die Eisenbahn. Das Tiefland von Salonik. Die Moglena-Landschaft. Sterile Strecken. Aufgaben der Kulturtechnik (S. 52). Die Mulde von Ostrovo-Kailar. Weinbau. Weinernte. Weinbereitung. Ausfuhr. Ackerbau. Produkte. Handelsbewegung von Salonik. Bevölkerungsdichtigkeit (S. 55). Voraussichtliche Betriebserfolge der Bahn. Garantie der Regierung. Die Eisenbahn und die Staatskasse. Die Smyrnabahnen. Maßnahmen zur rationellen Bewirtschaftung des nationalen Besitzes. Schluß.

Übersicht der Eisenbahnen i.d. europäischen Türkei.



Schon vor Beginn unserer Zeitrechnung waren Rom und Byzanz, das spätere Konstantinopel, durch zwei große Überlandstraßen, die italijsche Via Appia und die macedonisch-thracische Via Egnatia, verbunden. Für die von Westen kommenden Reisenden — Beamte, Handelsleute und Soldaten — endete die Überfahrt über das trennende Meer von Brundisium her bei Epidamnus (jetzt Durazzo) oder dem südlicher gelegenen Apollonia. Dann mußten die illyrischen Randgebirge überschritten werden, es ging über die dem Hochland eingesenkten Seen, über Heraklea (jetzt Monastyr oder Bitolia), durch die altmacedonischen Königsstädte Edeffa (Vodena) und Pella nach Thessalonika (Salonik) und dann im allgemeinen längs der Küste zum Chrysokeras, zum goldenen Horn.

Die Via Egnatia hat verkehrsgeschichtliches Interesse. Sie beweist von neuem, daß sich die großen völkerverfettenden Eisenstraßen unseres

Jahrhunderts nur zu gern an uralte Pfade schmiegen. Wenn sich nun die altrömische Heerstraße von Westen her entwickelte, so erfolgt der Ausbau des modernen Schienenweges aus Osten. Diente die einstige Via Egnatia der Interessengemeinschaft zweier hervorragender Mittelpunkte der alten Welt, so soll die neue Straße die europäischen Provinzen des türkischen Reiches mit der Hauptstadt verketten und die Produkte Macedoniens nach dem Ägäischen Meere hinuntertragen. Seit dem Vorjahre ist die Linie Dedeaghatz—Gümüldjina—Drama—Seres—Salonik im Bau. Während diese mit bedeutenden Bau Schwierigkeiten verbundene Bahn hauptsächlich strategischen Zwecken dienen wird, jedenfalls als Küstenbahn eine bedeutende Rentabilität nicht verspricht¹⁾, kommt der schon eröffneten Linie Salonik—Monastyr vor allem deshalb eine größere Bedeutung zu, weil sie die fruchtbarsten und reichsten Teile Macedoniens mit dem Meere verbindet.

Von Salonik werden also binnen hier und kurzem drei Eisenbahnlinien ausstrahlen. Zuerst nördlich oder nordwestlich die seit Jahren im Betrieb befindliche Bardar-Linie, auf welcher man von Belgrad her an das Ufer des Ägäischen Meeres gelangen oder von Salonik auf der nordwestlichen Verlängerung über Üsküb hinaus bis Mitroviza vordringen kann, dann östlich die kaum begonnene, vorwiegend für die Verbindung von Salonik und Konstantinopel bestimmte Dedeaghatz-Linie, und drittens gegen West die soeben vollendete Monastyr-Linie.²⁾

¹⁾ Diese östliche Linie ist allerdings keine echte Küstenbahn, da sie sich in einer ca. 25 km betragenden Entfernung vom Meere hält. Sie wird aber, wenn auch emporblühende Produktionsmittelpunkte an ihrem Wege liegen, auf bedeutende Transporte nicht rechnen können; denn die ägäischen Hafenplätze Orfani, Kavala und Lagos werden nach wie vor ihre Anziehungskraft geltend machen. Die Trace schneidet so und so viele Terrainrücken. Der Bau der Linie soll bedeutend schwieriger und kostspieliger sein als der Aufstieg der Anatolischen Bahn von der Küste zum Plateau.

²⁾ Ich möchte nicht versäumen, an dieser Stelle auf eine Arbeit A. Boués, des berühmten Erforschers der europäischen Türkei, hinzuweisen: *Sur l'Etablissement de bonnes Routes et surtout de Chemins de fer dans la Turquie d'Europe*. Vienne 1852. Diese Abhandlung beleuchtet die Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung des ottomanischen Reiches jetzt, 40 Jahre nach ihrem Erscheinen, in eigentümlicher Weise. Von besonderem Interesse sind folgende Worte Boués: Dans ce moment où le trésor ottoman cherche des moyens d'accroître ses revenus et l'état sa sûreté pour l'avenir, je désirerais lui démontrer que l'établissement de routes et surtout de chemins de fer serait le moyen le plus prompt

Diese drei türkischen Bahnen gehören ebensovielen Gesellschaften, nämlich: Zibestche—Salonik der deutsch-österreichischen Gesellschaft der orientalischen Eisenbahnen, Dedeaghatz—Salonik einer ad hoc gegründeten französischen Kompagnie, und Salonik—Monastyr der Société du Chemin de fer Ottoman Salonique—Monastyr, welche am 5. Februar 1891 ins Leben gerufen wurde, um unter dem Präsidium des Herrn Dr. G. Siemens, Direktors der Deutschen Bank, und unter der Generaldirektion der Verwaltung des Herrn Ritter von Kühlmann, das geplante Werk zu rascher Vollendung zu bringen.¹⁾ Einer Einladung des letztgenannten Herrn folgend, unternahm ich im Juni vorigen Jahres eine Bereisung der innermacedonischen Linie, auf welche die nachfolgenden Zeilen sich gründen.

Welche Bildergalerie entrollt sich schon während der 37 Stunden langen Fahrt von Wien nach Salonik hinunter! Inmitten der endlos flachen Pustten, nachdem wir am Grabmale Gül Babas, des Rosenvaters, vorübergefahren, im Lande der Sümpfe und Äcker, der Herden und Hirten, der Hütten und Windmühlen, Meierhöfe und Dorfstädte tritt uns manch fremdartige, zerlumppte Gestalt entgegen. Das sind Vorposten des Orients, Asiaten auf europäischer Erde, Spuren alter Völkerberührungen, welche von der Zivilisation mehr und mehr verwischt werden. Schwarze Augen funkeln uns an, als wollten sie sagen: „Ich bin dreihundert Jahre alt. Die Türkenflut hat mich hieher geschwemmt. Es wird mir nachgerade zu eng in der Pusta. Die Felder wachsen, Weiden und Sümpfe schrumpfen zusammen; es gefällt mir nicht mehr; nimm mich mit!“

Bald umfängt nächtliches Dunkel das Land und verhüllt Neusatz und Peterwardein, das ungarische Gibraltar, Semlin, wo Prinz Eugen, der edle Ritter, dereinst sein Lager aufgeschlagen, und Belgrad, die stolze, von Save und Donau bespülte Weissenburg. Am nächsten

et le plus efficace pour civiliser entièrement la Turquie, pour y maintenir l'ordre et une surveillance salubre, pour enrichir les finances et pour être à même de recevoir toujours à temps et de quelque côté que ce soit des secours militaires étrangers.

¹⁾ Der Bau der Linie wurde von der zu diesem Zweck in Frankfurt a. M. errichteten „Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn Salonik—Monastyr“ ausgeführt, an der die gleichen technischen Leiter thätig waren, wie bei dem Bau der Anatolischen Bahn.

Morgen blinkt die Sonne in das hügelgesäumte Thal der Morava. Ruinen, Felsenengen, Städte und elende Lehndörfer gleiten vorüber. Wir begegnen Zügen schmucker serbischer Bäuerinnen in roten Röcken und weißen Kopftüchern. Die Dirnen und Frauen sind auf dem Kirchengang heute am Sonntag. Den Eisenbahnzug, welchen die schwelenden serbischen Kohlen mit Ruß überschütten, bedienen schmutzige Schaffner mit russischen Wärtern. Sie sprechen ein gebrochenes Deutsch. Auf den Stationen sehen wir Popen, Bauern und Soldaten.

Jetzt ist Zibesthe die Pforte des Türkenlandes. Die Grenze ist eben seit dem Jahre 1878 bedeutend nach Süden gerückt. Allzu gestrenge Zollwächter durchwühlen hier das Gepäck und bereiten uns einen nichts weniger als angenehmen Empfang. „Fertig!“ ertönt es, sobald die Plackereien der Zollrevision zu Ende sind. Der Ruf erinnert an die deutschen Fertigmacher, und so großen Eindruck hat er bei den Türken gemacht, daß diese das Wort in ihre Sprache aufgenommen haben; denn Fertigdji werden die Kondukteure der »Orientaux« genannt. Durch ungeheuer breite Thalgründe führt nun die Bahn. Alles prangt im Schmucke eines frisch grünen Pflanzenteppichs. Im Westen türmt sich das Gebirge des Kara-Dagh; lang hinziehende große Schwellen liegen im Osten. Das Land ist ziemlich bevölkert und gut bebaut; aber immer noch liegen weite Strecken brach. Störche, Büffel, Rinderherden beleben die Landschaft. Die Dörfer liegen weit ab von der Bahn am Fuße der Berge. Nach Durchmessung der großen Kornkammern von Rumanovo fährt der Zug über die eiserne Bardar-Brücke, und wir sind in Uškiib. Die Lage der Stadt im mächtig weiten Bergkessel mit dem Riesen Schar-Dagh im Hintergrunde erinnert an Innsbruck und Ruffstein.

Es ist eine durch die Reize der Landschaft außerordentlich genußreiche Fahrt am Ufer des Stromes hinab zum Meere. Was gäbe es da nicht alles zu erzählen! In der Eile sei hier nur an die von Wald und Busch überkleideten Ufer erinnert, an die rauschenden gelben Fluten des Bardar, an den wechselvollen Bergeszaum, die Felsenengen und an das altertümliche Kiöprülü mit seinen Ruinen, Kirchen und Klöstern, eine der reizvollsten Städte im ganzen Türkenlande. Bei Gradzko mündet die von Monastyr kommende Straße ein, welche der Bardar-Linie bisher die Produkte des innern Macedoniens zugeführt hat, nach

Fertigstellung der Monastyrbahn jedoch sehr stille werden dürfte. Nicht weit von Krywolack liegt ein mit großem Erfolg bewirtschaftetes deutsches Ichiftlik. Dann folgt Demirkapu, das Eiserne Thor, eine großartige Felsenklause.

Die Schatten der Nacht legen sich über den letzten Theil der Fahrt. Nur dann und wann verraten die an den Felsenklippen brandenden Wogen des Bardar, daß wir den Strom noch immer zur Seite haben. Und aus dem Rauschen und Tosen der Wellen klingt es wie ein Mahnwort an die Vergangenheit: „Ich, der Bardar, habe eine Ewigkeit lang gearbeitet, um das Gebirge zu zersägen. Meine Mühen sind belohnt. Seit uralter Zeit wandern die Völker hin und her längs meiner Ufer. Ich sah die Lastkolonnen friedfertiger Handelsleute und die Züge der Kriegsmannen auf ihrem weiten Wege zwischen Donau und Meer. Durch meine Thore drangen die Slavenhorden nach Süden, zogen die türkischen Heerscharen hinauf zum Amselfelde. Mein Vater Schar schaute vor einem halben Jahrtausend hinab auf den blutigen Kampf der Völker, der den Osmanen zum Sieg verhalf und zur Macht über das Land bis jenseits der Donau. Seitdem nun die Moskowiten den Südslaven zu Hilfe gezogen, reicht die Grenze türkischer Herrschaft nicht weiter als meine Arme Ptichinya und Bregalniza. Aber trotz aller Zerspitterung kamen vor kurzem erst aus Norden die Begebauer mit eisernen Schienen, nützten die alte Straße, die ich gebahnt, und auf dem glatten Geleise werden nun die Waren von den Landen jenseits der Donau her hinabgetragen zum Meere, dem auch mein Tribut gehört.“

Weit in das macedonische Land hinein schneidet zwischen Olymp und Chalkidike der Golf von Salonik. Die drei langgestreckten Finger der chalkidischen Halbinsel weisen gegen Südost. Dorthin zielt auch ein großer Theil des Handels. Der Golf öffnet sich wie ein Füllhorn gegen die am reichsten gegliederte Küstenstrecke Kleinasiens und ihren Mittelpunkt Smyrna.

„Wir halten“, sagt Hahn¹⁾, „unter den europäischen Busenhäfen den von Salonik für die natürliche Skale des anglo-indischen Verkehrs, sobald derselbe gleich den übrigen durch eine lückenfreie Eisenbahn mit

¹⁾ Hahn, J. G. v., Reise von Belgrad nach Salonik. XI. Bd. d. Denkschr. der phil.-h. Kl. d. k. Akad. d. Wissensch. Wien 1861.

Calais oder Ostende verbunden sein wird.“ Seitdem diese prophetisch klingenden Worte gesprochen worden, und das ist nur 34 Jahre her, hat der Weltverkehr einen großartigen, damals noch ungeahnten Aufschwung genommen; der Suezkanal ist vollendet, die großen Übergänge Mont Cenis und Gotthard gebaut. Nicht zum mindesten hat Brindisi von diesen gewaltigen Neuerungen profitiert. Trotz der nun inzwischen auch erfolgten Schienenverbindung Belgrad—Salonik geht der indische Verkehr noch immer über Italien. Wenn die am Ägäischen Meere endende Linie Teil einer der bedeutendsten Weltarterien bis auf den heutigen Tag nicht geworden ist, so liegt das an der beschränkten Fahrgewindigkeit auf serbischem und teilweise auf türkischem Boden. Noch immer wird der Bahnkörper von Herden und Hirten belebt, und die Lokomotiven können wie in Amerika der sogenannten Cow Catchers (Büffelfänger) nicht entbehren. Aber treten auch die Kulturzustände des Orients dem Verkehr noch immer hemmend und hindernd entgegen, Salonik ist doch berufen, eine Hauptstation auf der englisch-indischen Route zu werden. Ein Blick auf die Karte genügt, um sich hiervon zu überzeugen. Während gegen das Adriatische Meer hin das Riesengebirge der Alpen zu überschreiten ist, verläuft von Calais bis nach Salonik hinunter eine von der Natur vorgezeichnete Tiefenlinie, und auf dem kolossal langen Wege liegt die bedeutendste Schwelle, welche zu überwinden ist, nicht höher als 450 m über dem Meerespiegel. Das Ägäische Meer ist also leichter zu erreichen als das am weitesten gegen Südost vorgeschobene Ufer des Adriatischen, und dazu kommt, daß auch die Seeverbindung zwischen dem macedonischen Haupthafen und dem Suezkanal kürzer ist als die zwischen Brindisi und Port Said. Salonik ist also durch seine Lage von der Natur hinreichend begünstigt, um sich in Bälde zu dem bedeutendsten Hafenplätze des Orients emporarbeiten zu können.

Vielleicht ließe sich die Rolle, welche Salonik zu Zeiten des Altertums als Hauptstation an der Via Egnatia gespielt hat, vergleichen mit der Rolle, welche es über kurz oder lang spielen wird als Hauptstation an der Route nach Indien. In der Geschichte begegnen wir der Stadt zuerst unter dem Namen Emathia; später wird sie Therme genannt. Um 310 v. Chr. taufte Kassander das Emporium am Thermäischen Busen um und zwar zu Ehren seiner Gemahlin Thessalonike, Tochter

des Philippus, einer Halbschwester Alexanders des Großen. Aus der Zeit der Diadochen hat sich der Name dieser Königsfrau bis auf den heutigen Tag unverstümmelt erhalten, denn noch jetzt heißt Salonik im Griechischen Thessaloniki. Hier lebte Cicero in der Verbannung; hier predigte der Apostel Paulus. In der Amelungenjage von Hugdietrich und Hildburg wird der Name Salnecke (Thessalonika) neben Kunstenopel genannt. Stand Thessalonika schon zu römischen Zeiten allen anderen Städten und Häfen des Ostens voran, so zählte es im Jahre 904, als die Sarazenen kamen, um zu morden und zu plündern, 220000 Köpfe. Heutzutage wird dagegen die Einwohnerzahl auf nur 100000 angegeben. An die Zeiten der Byzantiner erinnern die ausgedehnten, vorzüglich erhaltenen Festungsmauern, welche im Rücken der Stadt zu der auf Bergeshöhe liegenden Zitadelle Medikule (Siebentürme) ziehen. Der Bufen von Salonik bildet einen nach Süden offenen Halbkreis, in seinem östlichen Teil der Stadt gesäumt von den Straßen, Häusern, Moscheen, Ruinen und Türmen. Unten wird die Stadt von den Wellen des Meeres bespült und durch eine Quaianlage gegen das allzu ungestüme Andrängen des Elements geschützt; unten liegen die Geschäftshäuser, der Bazar, die Cafés und Gasthöfe. Die breite Bardarstraße zieht von Nordwest nach Südost dem Meeresufer parallel, und nach oben folgen dann, terrassenförmig aufsteigend, die Konaks, mit Baumschlag, Höfen und Gärten. Links auf der westlichen Seite der eigentlichen Stadt liegt der Bahnhof, rechts führt die Villenstraße Kalamaria am Meere entlang. Dieses Kalamaria macht einen überaus freundlichen Eindruck, besonders nach ermüdender Wanderung durch das Gewirr der alten Gassen. Hier leuchten die weißen Villen in der tiefgrünen Umkränzung südländischer Vegetation. Hier, sagt sich wohl jeder Fremde, möchtest du wohnen! Und dieser Winkel im Thermäischen Golf am Fuße des Koriathgebirges wäre in der That ein Zauber Garten, wenn er nicht durch die Fieberluft verpestet würde.

Die Hauptmasse der Bevölkerung, etwa zwei Drittel von 100000, ist jüdischen Ursprungs; der Rest besteht hauptsächlich aus Türken, Griechen und Bulgaren, wozu etwa 1000 Europäer kommen. Die Juden Saloniks bieten in sehr vielfacher Hinsicht Interesse. Sie sind gegen das Ende des 15. Jahrhunderts aus Spanien in die Türkei eingewandert, sprechen noch heute spanisch, schreiben mit hebräischen Lettern,

bedienen sich einer alten, eigentümlichen Tracht und halten auf altererbte Sitten. Den spanischen Juden finden wir in den verschiedensten Schichten der Bevölkerung, als reichen Handelsmann wie als Kleinfrämer, als Handwerker, Lastträger oder Bootsmann. Nomadisierende Zigeuner haben in der steppenartigen Einöde der Umgebung ihre Zelte aufgeschlagen. Säßige Zigeuner bewohnen die nordwestliche Vorstadt. In dem Volksgetümmel der Bardarstraße begegnen wir unter bulgarischen Landleuten hie und da einem Tscherkessen, einem Tataren, einem Balachen, einem mit Waffen gespickten Albanesen. Auch mancher Neger mischt sich in die Menge. Im Hafen sind die Typen der verschiedensten Mittelmeerländer vertreten. Aber wir dürfen dieses bunte Volkstum nicht näher auf seine Bestandteile untersuchen, gilt es doch dem landeinwärts gelegenen entfernten Ziele unserer Reise zuzusteuern.

Als Tozer vor 33 Jahren von Salonik nach Monastyr zog, war das Fortkommen eine schwere Sache auf der Via Egnatia. Die feierliche Eröffnung einer neuen Straße hatte damals schon stattgefunden; aber gebaut war noch nichts. Nur Gräben deuteten hie und da auf die beabsichtigte Anlage hin. Derartige Schwierigkeiten hat der Reisende heutzutage nicht mehr zu fürchten. Ich verließ Salonik am 3. Juni früh 6 Uhr 50 Minuten und war gegen 11 Uhr in Vertekop. Schon seit Jahresfrist waren damals die ersten durch Flachland führenden Sektionen der Bahn eröffnet. Die weite, von fernem Gebirge umrahmte Ebene ist bis zum Bardar, den wir auf großer Eisenbrücke queren, sandig, von Dünenwellen durchzogen. Eigentümliche Pflanzen sollen hier den Salzgehalt des Bodens verraten. Je weiter nach Westen, um so fruchtbarer wird die mit Weizen, Korn und Reis nur unvollkommen bebaute Ebene. Einen überraschenden Farbenzauber bedingen die langen, roten Streifen von Mohnblumen, welche durch das grüne Flachland ziehen. Das Grundwasser steht hoch; nicht eben selten sind große Lachen zu sehen, als letzte Spuren des Hochwassers, das in der tiefliegenden Gegend weitausgedehnte Überflutungen bewirkt. Fern von der Bahn liegt ein großer Sumpf, der Yenidje Giöl, und nicht weit von seinen wandernden Ufern ist das alte Pella zu suchen.

Die Ruinen eines Bassins und eine reichlich fließende Quelle, welche beim Banyakhan zwischen Makillisa und Yenidje Bardar am Fuße der sanftgeböschten Süßwasserkalkschwellen hervortritt, verraten

den Sitz der Stadt, in welcher Alexander der Große das Licht der Welt erblickte.

Bisher war trotz wiederholter Forschungsreisen aus der Gegend der berühmten macedonischen Königsstadt nicht viel mehr bekannt, als diese bescheidenen Reste. Nun hat im vorigen Jahre erst Freiherr von der Goltz die Stätte besucht, und ihm ist es geglückt, in unmittelbarer Nähe von Mafilissa senkrecht in die Erde abfallende gemauerte Schächte nachzuweisen, welche die Zugänge zu unterirdischen Gewölben bilden. Dazu fand er in weiter Verbreitung Säulenstücke, Reste eines Tempels, Fragmente und ein halbzerstörtes Grabgewölbe von kunstvollem Bau. Goltz meint, daß die Stadt ein Areal von 4—5 qkm eingenommen habe, was einer Einwohnerzahl von 200 000 entsprechen würde. Die Königsburg stand im See. „Sie lag auf einer Höhe nahe dem Ufer, umgeben von im Winter und Sommer unübersteigbarem Sumpfgelände. Von ferne gesehen, glaubte man sie mit der unteren Stadt in Verbindung. Erst bei näherem Herankommen war zu erkennen, daß sie vollständig getrennt davon lag, daß nur eine leicht zu beseitigende Brücke Stadt und Burg verband. Es war ein höchst verteidigungsfähiger Ort. Kein Gefangener, den der macedonische König dort verwahrte, vermochte zu entspringen. Auch dessen Schätze waren ebenso sicher geborgen.“ Zur Orientierung über die Fülle historischer Erinnerungen, welche sich mit der ganzen Gegend verknüpfen, eignet sich vorzüglich die erst kürzlich erschienene Goltzsche Skizze.¹⁾

Hier sei nur darauf hingewiesen, daß Philipp Pella zur Residenz erhob, und daß es bis zum Falle des Perseus die Hauptstadt Macedoniens blieb. Ein Kanal verband in alter Zeit Stadt und Meer. Der Name Pel hat sich beim Banyakhan bis auf den heutigen Tag erhalten.

Eine der auffallendsten und interessantesten Erscheinungen bilden in der Ebene von Salonik jene von Menschenhänden aufgeworfenen Erdhügel, welche in ihrem Schoße wohl in der Mehrzahl der Fälle die Reste eines vor der Mitwelt irgendwie ausgezeichneten Toten bergen oder doch wenigstens als Grabmale anzusehen sind: die Tumuli. Sie entwachsen ganz plötzlich der Ebene oder krönen den Rücken flacher Hügel, um das Land auf weithin zu überblicken. Ihre Form ist konisch,

¹⁾ Ein Ausflug nach Macedonien, Besuch der deutschen Eisenbahn von Salonik nach Monastyr. Berlin 1894.

ein wenig abgestumpft; zuweilen sind sie von geradezu erstaunlicher Größe, bis 30 m hoch. Um so weniger Zweifel hege ich, daß wir es im Fall all dieser Tumuli mit Grabdenkmalen zu thun haben, als die Sitte, eine besondere Grabstätte so viel als möglich auszuzeichnen und auffällig zu gestalten, großen Toten ein großes Denkmal zu errichten, unzweifelhaft eine uralte, über ganz Europa und Asien verbreitete gewesen ist.

Lag die macedonische Königsstadt Pella in der Mitte der Ebene, so binden sich die modernen Städte des Tieflandes an den Fuß der Berge, wie Kalaseria (Veria) und Miausta, die wir nur aus der Ferne zu sehen bekommen. Sofort nach Ankunft in der Station Vertekop mietete ich einen der bereitstehenden Landauer, um nach dem aus der Ferne herüberblinkenden Vodena zu gelangen. Die Fahrt führte durch eine buschige, oft parkartige Landschaft, mit Gärten, Platanen und Ulmen, Akazien, Weiden, Kirschbäumen, Maulbeerbäumen und großen Farrenkräutern. An der Seite der Straße erhob sich zuweilen ein Kronstab von riesenhafter Größe mit beinahe meterlangem Kelche. Der Weg war schlecht; wiederholt mußte der Wagen durch den Fluß von Vodena, und mehr als einmal drohte er umzukippen. Dann fuhren wir wieder über das holperigste Pflaster der Welt, so daß ich mich mit Armen, Händen und Füßen festklemmen und feststemmen mußte. Das Bild der Via Egnatia ist in diesem Teile so, als ob man nur den Unterbau, das Skelett einer Straße vor sich hätte. In der asiatischen Türkei sind nach meinen Erfahrungen die Straßen um sehr vieles besser als in der europäischen.

Vodena bietet schon aus der Ferne einen überraschenden Anblick. Von der letzten Einschnürung der Ebene an zieht ein Thal in die Berge hinein, und dieses Thal zeigte sich jetzt durch eine sehr breite, grüne, von blendend weißen Fäden senkrecht durchzogene Mauer versperrt. Auf der Höhe der Mauer liegt die Stadt. Aus den weißen Fäden werden Wasserfälle, und am Fuße der Felswand tauchen aus dem grünen Polster die vier Türme eines großen griechischen Klosters auf.

Haben wir die auf der linken Seite der Felsmauer in vielen Serpentinaen zur Stadt hinaufführende Chaussee hinter uns, so lernen wir in den Straßen von Vodena ein beinahe noch schlechteres Pflaster kennen als auf dem Wege von Vertekop hierher. Die Stadt ist originell.

Sie hat winkelige, enge Gassen. Zahlreiche Wasserstränge ziehen zwischen den Häusern zum Rande der Terrasse, um ihre Fluten in die Tiefe zu schütten.

Bodena ist, aus weiter Ferne gesehen, anziehend durch das Rätselvolle seiner Lage: ein Streifen weißer Häuser und Minarés an die Kante der breiten Thalsperre geheftet. Je näher man kommt, um so anmutiger wird das Bild. Aber entzückend schön ist der Blick von irgend einem Punkte der Terrasse aus hinein in die weite, großartige Flachlandschaft. Tief unten das grüne Polster der Gärten, der Obst- und Maulbeerkulturen mit dem Kloster; weit, weit, gegen Süd die ungeheuer breite Masse des Olymp, rechts gegen Nordwest der imposante Kaimaktchalan oder Rahmdieb, wie er nach seiner weißen Mütze, die er nicht gern ablegt, genannt wird; im Südosten, vom Nebel der Ferne blau verschleiert, die Gebirge der Chalkidike. Bei gutem Wetter sollen die Türme von Salonik zu erblicken sein. Und welche Genüsse bietet erst das Herumklettern an der Steilwand! Auf Schritt und Tritt ein neuer entzückender Vordergrund; blinkend weiße, vielfach verzweigte Kastaden, bemooste Felsen, Häuser in schwindelnder Höhe auf überhängendem Gestein, und eine entzückende Vegetation: „Granatäpfel, Kornelkirichen und Cercis bilden das Gesträuch, verschlungene Lianen, Clematis, Wein, Winden und Epheu verknüpfen deren Gezweige, und wo man dem Boden einen Fuß breit Raum gibt, erheben sich dunkle Zizyphusbäume mit ihren glänzenden Lorbeerblättern.“

Schon von mehr als einem Reisenden sind die Reize von Bodena gerühmt worden. Leake sagt, es werde von keinem Ort in Griechenland an Majestät der Lage, an Größe der Umgebungen und an Reichtum der Aussicht in die weite Ebene übertroffen. Und der griechische Bischof von Bodena versicherte Grisebach, daß er dieses Paradies der Erde mit keinem andern Orte vertauschen möchte, weder mit Konstantinopel noch mit Brussa; denn nirgends sei das Wasser so rein und so kalt, nirgends die Luft so gesund, im Winter milde und im Sommer kühl. Nirgends sah der Bischof von seiner Wohnung aus so viel fruchtbares und von Gott gesegnetes Land vor sich ausgebreitet wie hier.¹⁾

¹⁾ Grisebach, Reise durch Rumelien und nach Brussa. Göttingen 1841. Band II, S. 83.

Mag auch das Paradies der Erde an verschiedenen Orten zu suchen sein, die Natur von Vodena ist jedenfalls dazu geschaffen, in jedem Besucher und Beschauer einen nachhaltigen Enthusiasmus zu erwecken. Allein gesund ist die Wasserstadt (Voda bulgarisch das Wasser) wenigstens heutzutage nicht zu nennen. Nirgends ist die Sterblichkeit unter den Bahnarbeitern so groß gewesen, wie gerade hier. Hat doch die Mortalität während einer wenn auch kurzen Zeit die erschreckliche Höhe von 25 % erreicht! Die italienische Regierung sah sich durch diese unglücklichen Verhältnisse veranlaßt, ihre Unterthanen, welche sich in großer Zahl am Bau der türkischen Schienenstraßen beteiligen, geradezu vor Vodena zu warnen. Ein eigenartiges perniziöses Fieber soll besonders viele Opfer gefordert haben. Wo ist nun die Quelle der verderbenbringenden Krankheitsstoffe zu suchen? Wäre der beklagenswerte Zustand ein der Stadt ureigentümlicher, so würde wohl das Urteil des Bischofs anders ausgefallen sein, als oben angegeben. Jedenfalls sind die mit dem Bahnbau verbundenen Durchbrechungen des Gebirges, sowie die Aufreißungen von Fels und Boden Veranlassung zu den zahlreichen Erkrankungen gewesen. Die Beobachtung, daß bei Erdarbeiten ein latent gewesenes Bodengift in Wirksamkeit tritt, ist schon oft gemacht worden. In Vodena dürfte überdies die Anhäufung großer Arbeitermassen erhebliches zur Entwicklung der Endemien beigetragen haben.

Zwischen Vertekop und Vodena steigt die Bahn auf der Nordseite des Thales von 32 auf 307 m Meereshöhe. Sie schmiegte sich in weiteren und engeren Kurven an die Berglehnen, um die Grenze der Steigung von 25 m pro Kilometer einhalten zu können, und durchbricht das Gebirge in fünf Tunnels von 60, 155, 625, 60 und 50 m. Kurz vor der Station Vodena wird auf großem Viadukte von 300 m Radius mit drei Öffnungen von 30 m und zwei eisernen, 12,5 m hohen, auf Steinsockeln ruhenden Pfeilern bei 25 pro Mille Steigung eine Schlucht überquert. Die bedeutendsten Arbeiten liegen jedoch hinter Vodena (110 km von Salonik) bis Kilometer 117 bei Vladova. Auf dieser Strecke ist ein Aufstieg von 307 auf 481 m Meereshöhe zu überwinden. Auf nur 7 km entfallen hier die folgenden Arbeiten:

Tunnel Nr. 6 von 90 m Länge;

der zweite Viadukt mit sechs Öffnungen von 30 m und zwei eisernen

Pfeilern von 12,5 m Höhe, sowie drei von 26 m Höhe; Kurve von 300 m und Steigung von 25‰;

Tunnel Nr. 7 von 90 m Länge;

" " 8 " 60 " " ;

" " 9 " 350 " " ;

" " 10 " 240 " " ;

" " 11 " 85 " " ;

dritter Viadukt mit zwei Öffnungen von 15 m, fünf von 30 m, vier eisernen Pfeilern von 19, 40, 33 und 19 m, sowie zwei steinernen Pfeilern; Kurve 300 m, Steigung 25‰;

Tunnel Nr. 12 von 175 m Länge;

vierter Viadukt mit zwei Öffnungen von 15 m und drei von 30 m, sowie zwei steinernen Pfeilern und zwei eisernen von 19 m Höhe; Kurve 300 m, Steigung 25‰;

Tunnel Nr. 13 von 680 m Länge.

Die Tunnelarbeiten wurden von piemontesischen Arbeitern ausgeführt, welche das belgische System befolgen. Zunächst wird nämlich der obere Teil des Tunnels ausgehauen und dann das Gewölbe eingesetzt, worauf erst die Bewältigung der tieferen Niveaus vor sich geht. So lange der ganze Hohlraum noch nicht vollständig ausgeprengt ist, bleiben Felswände zur Stütze des Gewölbes stehen, und als letzter Teil der Aufgabe folgt allmählich die Beseitigung dieser natürlichen Stütze und ihr Ersatz durch Mauern. Diese piemontesische, eigentlich belgische Methode des Tunnelbaues, welche von oben nach unten fortschreitet, stellt sich hier nach Mitteilungen der Ingenieure bedeutend billiger als die französische, welche von der Sohle zum First vorgeht. Die Durchbohrung des Gebirges war mit bedeutenden Schwierigkeiten verknüpft, einmal infolge der ungünstigen Bruchverhältnisse des Gesteins (viel Serpentin) und dann wegen der Notwendigkeit, an Stelle des in der Türkei verbotenen Dynamits ohne Ausnahme Schießpulver verwenden zu müssen.

Weit verbreitet sind im Gebiete Macedoniens die auf altkrystallinischem Schiefer ruhenden Kalke der Kreideformation. Sie bilden mächtige Schichtenfolgen und bauen ganze Bergzüge und Gebirge auf. Aus diesem Gestein bestehen die Höhen hinter Njauša und Karašerija; wir begegnen ihm auf dem Plateau von Vladoŭa bis zum See von Ostrovo,

und auch auf dem weiteren Wege gegen West, auf den Bergen von Gornitchovo, ehe die Ebene von Monastyr erreicht ist. Den gewaltigen Kalkvorräten und kohlen säurehaltigen, wahrscheinlich ursprünglich warmen Quellwässern verdankt die Mauer von Bodena ihr Material. Sie besteht aus Travertin und ist auf dieselbe Weise entstanden, wie z. B. die Kalktuffablagerungen des Apennin, die Quellablässe von Brussa und die versteinerten Kaskaden von Pamuk Kaleşi (Baumwollschloß) in Kleinasien.

Nach dem Zeugnis alter Schriftsteller (Slycas und Cedrenus) floß das Wasser des Sees von Ostrovo durch den Felsen des Kastells von Bodena unsichtbar unter der Erde und kam auf der anderen Seite wieder zum Vorschein. Ioannes Cantakuzenos wieder bemerkt, daß die Stadt, als sie 1350 vom byzantinischen Kaiser belagert wurde, mehr als zur Hälfte mit Wasser umgeben und wegen eines Sees unzugänglich war; sonst boten Mauern und Türme, Abgründe und unwegsame Thäler Schutz. Auf Grund dieser Überlieferungen stellt Griebach folgende drei Perioden auf für die Entwicklung des Bodathales: 1. die Zeit der unterirdischen Abflüsse, wenigstens bis zum 12. Jahrhundert; 2. das 14. Jahrhundert, in welchem ein See bis an die Stadt reichte; 3. die letzte Periode der Wasserfälle. Griebach stellt sich die Sache so vor, als ob die Versperrung des Thales ursprünglich sei, und als ob eine große Zahl von Spalten und Durchflüstungen vorhanden gewesen, welche die absperrenden Felsen durchsetzten und den Gewässern vom See her einen unterirdischen Lauf anwiesen. Die Spalten und Klüfte sollen sich im Laufe der Zeit mit Kalkabfällen gefüllt und so das Wasser gezwungen haben, sich oberhalb zu stauen, überzufließen und schließlich die große Kalktuffwand von Bodena zu bilden. Diesen künstlichen Erklärungen möchte ich gegenüberstellen, daß die Hohlform der Oberfläche von Bertekop bis hinauf zum Sumpf von Nicia alle Merkmale eines vom Wasser gegrabenen Thalweges trägt. Unter dem jetzigen Bodena hat ursprünglich eine Thallenge bestanden; dieselbe ist durch Gerölle und Travertinbildung ausgefüllt worden. Durch Stauung des Wassers entstand dann die große, das Thal abschließende Mauer. In Kleinasien habe ich verschiedenorts beobachten können, wie die Kalkabfälle des Quellwassers aus losem Schutt eine feste Breccie bilden. In einem Falle, bei Tcharhy südlich vom Olymp in Mysien, lernte ich

sogar ein mit noch in Fortbildung begriffenem Konglomerat ausgepolstertes Flußbett kennen. Ob um die Zeit des 12. Jahrhunderts die Boda ihren Weg zur Tiefe nicht über Wasserfälle suchte, sondern längs unterirdischer Spalten, das dürfte also trotz der angeführten byzantinischen Schriftsteller starkem Zweifel unterliegen.¹⁾ Das Vorhandensein eines Sees oder Teiches, der die Stadt, als sie im Jahre 1350 belagert wurde, gegen das obere Thal abschloß, ist dagegen sehr wohl denkbar.

Der Tuff von Bodena enthält viele Blattversteinerungen, und unter diesen fand Grisebach die Abdrücke der echten Kastanie, welche heutzutage nicht mehr in dieser Gegend vorkommt. In der Felswand befinden sich mehrere Grotten mit prachtvollen Stalaktiten. Wahrscheinlich sind die älteren Ruinen von den Travertinmassen verschlungen worden.

Ich hatte das Glück, mich in Bodena der Gastfreundschaft des Herrn Ingenieur Meißner, welcher beim Bau der Linie als Inspektor fungierte, sowie der Gesellschaft des Herrn Konsul Dr. Nordtmann und Frau zu erfreuen. Wir stiegen auf schmalem Pfade an der durch grüne Vorhänge und blendend weiße Wasserfäden geschmückten Terrassenwand hinab in die Gärten, die sich zu Füßen Bodenas wie ein üppiges, weiches Polster weit gegen die Ebene zu erstrecken. Hier hat die abgelagernde, gesteinsbildende Thätigkeit der Nicia-Fäden eine mächtige Decke von Tuff erzeugt, welche in ihrer Gestaltung an die flachen Schuttkegel der Flüsse erinnert. Sie bildet den Übergang von der Terrasse zur Ebene. Die Höhe der ersteren schätze ich auf 30 m. Im Hofe der großen Kirche, welche unten aus grünem Baumschlag empor-

¹⁾ Das Zitat aus Cedrenus bei Grisebach (Bd. II S. 98) ist wegen des Fehlens der Worte *en nérons* unverständlich. Grisebach sagt ganz richtig, es sei ein topographischer Irrtum, wenn die Boda ein Abfluß des Sees von Ostrovo genannt wird, wie es selbst die Volksmeinung heutigen Tages noch annimmt. Cedrenus hatte aber diese Ansicht. Nehmen wir nun an, er habe sich etwas unklar ausgedrückt, so ergibt sich die Unzuverlässigkeit der Stelle bezüglich der Durchbohrung des Kastelfelsens von selbst: „Kastell von Bodena auf einem schroffen Felsen gelegen, durch welchen das Seewasser von Ostrovo abfließt, unter der Erde drunten fließend unsichtbar und dorthin wieder auftauchend.“ Für mich geht aus diesen Worten mit Sicherheit nur der unterirdische Abfluß des Sees von Ostrovo hervor, nicht aber das Verschwinden des Wassers in der Travertinmauer von Bodena und sein Wiedererscheinen am Fuße des Felsens.

taucht, untersuchte Dr. Mordtmann eine Anzahl Inchriften. Sie führten nicht weiter als in das 3. Jahrhundert n. Chr. zurück. Unter der Terrasse fanden wir im Schatten mächtiger Ulmen die Trümmer eines Heiligtums. Große Säulen lagen halb in der Erde vergraben. „Allmächtiger Herr Zebaoth, schütze dieses Haus!“ stand auf einem der Steine. Dr. Mordtmanns sachkundiger Blick wies die Inschriften und Trümmer einer späteren Zeit zu, etwa dem 9. Jahrhundert.

Für die Weiterreise mietete ich in Bodena drei Pferde, deren eines mir selbst dienen sollte, während die anderen das Gepäck und den als Kavaß engagierten Albanesen Mehmed zu tragen hatten. Von der Regierung erhielt ich außerdem zwei Zuvarys¹⁾ der in Bodena stationierten Garnison, welche sich als ebenso gewandte wie dienstfertige Kavalleristen erwiesen. Daß die Behörden allen Ernstes Sorge trugen, mich wohlbehalten wieder in Bodena abgeliefert zu sehen, das zeigten die Erkundigungen, welche sie später bei der Eisenbahninspektion einzogen, als meine Rückkehr nicht so bald erfolgte, wie es dem Programm nach hätte der Fall sein sollen. Die Zuvarys beneidete ich um ihre kräftigen, feurigen, hohen Reittiere, welche, wie das gesamte Pferdmaterial der türkischen Kavallerie, aus Ungarn herstammten. Ich hatte guten Grund zu solchem Neid, denn mein macedonisches Kößlein war so klein, daß ich fortwährend Gefahr lief, mit den Füßen den Boden zu streifen. Überdies hatte es die üble Gewohnheit, nicht anders als hinter dem Packpferd gehen zu wollen, und gewaltige Anstrengungen kostete es besonders während des ersten Tages, dem Tiere seinen Eigenwillen auszutreiben. So ging es am 6. Juni in den herrlichen Morgen hinein. Die beiden Zuvarys sprengten voran, dann folgte Mehmed auf hochgepolstertem Packattel in Fes und schmuckem, halbalbanesischem Kostüm, ein schöner, hochgewachsener Burjche, der auf sich und seinen großen blonden Schnurrbart stolz zu sein einige Berechtigung hatte; hinter Mehmed folgte das Packpferd, und zu guter Letzt kam ich selbst auf meinem kleinen widerspenstigen Klepper, den ich durch eine dem ersten besten Burjche abgewonnene Gerte vergebens zur Raison zu bringen suchte. Wer eine solche Gedulds- und Gefühlsprobe mit der macedonischen Rasse vermeiden will, kann sich einem Landauer anvertrauen,

¹⁾ Zuvarý = Reiter.

da in Bodena an solchen Behikeln kein Mangel ist. Allein besonders genußreich wird ihm diese Art der Beförderung auch nicht erscheinen auf der einer breiten Mauerruine gleichenden Straße. Ein Wunder, wenn der Insasse nicht in weitem Bogen herausgeschneilt wird; ein Wunder, daß die Kutsche selbst nicht auseinanderfliegt bei den harten Sprüngen über die fest und dicht nebeneinander in den Boden gefeilten polymorphen Gesteinsklöße.

Trotz der Notwendigkeit, auf dem Wege durch das Thal der Voda meine Autorität mit Gerte und Sporen unausgesetzt geltend zu machen, blieb ich nicht blind für die Schönheiten der Natur. Die Vegetation dieser Strecke, welche bis Vladova steil ansteigt, ist schon vor langer Zeit durch Grisebach beschrieben worden. Die Grenze der immergrünen Region liegt hier bereits hinter uns. Aus der dichten, üppig wuchernden Gesträuchdecke erhebt sich der Nußbaum, in umfangreichen Beständen erscheint eine strauchartige Eiche (*Quercus Esculus*), dazu kommen Hopfen, Buchen, Christdorn, Colurnanüsse und Kornelkirsche. Überall wird das Gebüsch von Vianen durchrankt. Den Abschluß der Wunder des Thales bildet gegen Vladova zu ein entzückender Wasserfall, der nach Fülle und Form getrost mit den Fäden von Bodena wetteifern kann. Bis hier und weiter hinauf, bis in die Umgebung des auf der Karte vielfach als See aufgeführten Sumpfes von Nicia ziehen die Travertinbildungen. Beim Dorfe Vladova, das jetzt ein Konglomerat von Baracken ist, haben wir die Endung des Thales gegen den plateauartigen Rücken des Gebirges erreicht. Das geschäftige Treiben in Vladova, das Durcheinander sogenannter Hotels und etwas einfacher angelegter Kantinen, leicht gebauter Wohnungen und technischer Bureaus, alles erinnert daran, daß die Bahn hier ihre größten Schwierigkeiten überwunden hat, und daß gerade im Rücken dieses Punktes die bedeutendsten Objekte gelegen sind. Es sei mir daher gestattet, noch einmal Halt zu machen und durch kurzgefaßte Angaben einen Begriff davon zu geben, wie groß die Anstrengungen gewesen sind, welche die Gewinnung des Plateaus bei Kilometer 118 (Vladova) von Kilometer 110 (Bodena) ab notwendig gemacht hat.

Auf Bodena folgt:

6. Tunnel 60 m lang;

7. " 90 " " ;

- 8. Tunnel 60 m lang;
- 9. " 350 " " " ;
- 10. " 240 " " " ;
- 11. " 85 " " " ;

Viadukt 3 mit zwei Öffnungen von 15 m, fünf von 30 m und vier eisernen Pfeilern von 19, 40, 33 m sowie zwei steinernen Pfeilern;

- 12. Tunnel 175 m lang;

Viadukt 4 mit zwei Öffnungen von 15 m und drei von 30 m sowie zwei steinernen und zwei eisernen Pfeilern von 19 m Höhe;

- 13. Tunnel 680 m lang.

Besonders das letztgenannte Objekt hat außerordentliche Schwierigkeiten geboten. Der Tunnel ist erst vor kurzem vollendet worden.

Von Vladova bis Ostrovo rechnet man drei Stunden Wegs. Die Linie hat auf dieser 18 km langen Strecke den 558 m hohen Paß zu überschreiten, ehe sie zum Ufer des Sees von Ostrovo niedersteigt. Letzterer liegt in 533 m Meereshöhe. Das Steigungsverhältnis beträgt hier nicht mehr als 12 pro Tausend, und so viel nur auf kurze Intervalle des im allgemeinen sehr flachen An- und Abstiegs.

Nach Passierung Vladovas kamen wir an den Röhrichtjümpfen und blumigen Wiesen von Nicia vorbei. Die Sümpfe werden von den Hängen der gewaltigen Masse des Raimactchalan gespeist. Der gegen Nordwest ansteigende Berg, dessen schon weiter oben gedacht worden, leihet jedoch der Boda nur einen kleinen Teil seiner Wässer. Nur durch Quellen läßt sich der Reichtum des Flusses und der Fälle erklären; denn die uralte Theorie, daß der See von Ostrovo einen unterirdischen Abfluß habe, ist nicht für bare Münze zu nehmen. Wahrscheinlich bildet die Oberfläche des weniger wasserdurchlässigen, kristallinischen Schiefers eine sich gegen die Nicia von allen Seiten vertiefende Mulde, die Tagwässer dringen durch den zerklüfteten Kalk bis auf das liegende Urgebirge und fließen auf diesem zur Tiefe von Nicia, um hier auf Quelladern wieder zur Oberfläche zu gelangen. Die Thatfache, daß der Spiegel des großen benachbarten Sees ca. 60 m höher liegt als der Quellenjumpf, böte der Abflußtheorie die einzige Stütze.

Immer offener, kahler wurde die Landschaft, je mehr wir uns von dem Sumpf entfernten; immer flacher gestaltete sich der breite

Thalweg. Kalkfelsenköpfe, vereinzelte Bäume und Strauchgruppen waren über das plateauartige Gelände hingestreut. Der Wald, von welchem Grisebach berichtet, daß er sich, von Wiesen und Feldern unterbrochen, bis zur Höhe des Passes erstreckte, ist verschwunden. Die Menschenhand hat seine Grenzen um ein beträchtliches zurückgedrängt, und heutzutage muß man schon seitwärts gehen und etwas höher hinaufsteigen, um die dichten Bestände kraftvoller Cerris-Eichen, hochstämmiger Silberlinden, Ulmen und griechischer Belani-Eichen kennen zu lernen. Grisebach, der einen Seitengipfel des Kaimaktchalan von Ostrovo aus bestieg, unterscheidet folgende Vegetationszonen:

1. Grenze der immergrünen und Waldregion im Kessel von Ostrovo 533 m;
2. Waldregion 533—1880 m;
 - a) Eichenwald 533—1130 m,
 - b) Wacholdergesträuch 1130—1300 m,
 - c) Buchenwald 1300—1880 m;
3. Alpine Regionen 1880—2400 m.¹⁾

Die macedonischen Wälder bekommen wir auf dem weiteren Wege nach Monastyr nur aus der Ferne zu sehen, und bietet auch der Rücken beim Moharem-Ahan dem Blicke ein schönes Landschaftsbild, so sind es doch nur kahle Felsengebirge, welche die Umrahmung des zu unsern Füßen ruhenden Sees bilden. Nach dem Verhältnis von Länge und Breite und der nord-südlichen, etwa 20 km betragenden Erstreckung gleicht das Wasserbecken von Ostrovo dem Starnberger See. An Stelle der hügeligen Ufer treten aber hier Bergmassen und schroffe Felsenhänge. Drüben auf der andern Seite überragt ein südlicher Ausläufer des Kaimaktchalan (2500 m) den See um nicht weniger als 400 m. Diesseits steigen die Schwellen allmählich zu den höchsten Gipfeln des Agostosgebirges (Tuzla 1000 m, Dora 1600 m) empor. Diese Kulminationspunkte verbergen sich allerdings hinter den niederen Wällen des Passes und liegen bedeutend nach Süd und Ost gerückt.

Nur noch ein kurzer, ziemlich steiler Abstieg, und wir sind in Ostrovo, einem bulgarisch-türkischen Dorfe.

¹⁾ Die Höhenangaben Grisebachs sind zu niedrig. Ich habe deshalb nach der Note für das Niveau des Sees von Ostrovo, welche auf Grund des Bahnnivellements eine strenge Prüfung zuläßt, die sämtlichen Fehler zu korrigieren versucht.

Ich suchte die nicht weit vom Seeufer unterhalb des Dorfes gelegene Baracke der Bahnunternehmung auf, frachte einige Speisevorräte aus und schickte Mehmed, Zuvarys und Pferde zunächst zum Khan, der in Ostrovo ebenjowenig fehlt wie eine kleine Mojschee. Die Baracke wurde nur von einem mit Waffen gespickten, martialischen Tchaush¹⁾ bewohnt und bewacht. Dieser Gute ließ sich's nicht nehmen, mich auf eine für die Verhältnisse des Landes ungewöhnliche Weise zu bewirten. Er richtete den Tisch in westländischer Weise her und stellte mir die köstlichsten Genüsse in Aussicht. An Tellern, Messern und Gabeln fehlte es ebenjowenig wie an einem neugewaschenen Tischtuch. So ließ ich meine Vorräte ruhen und wartete geduldig auf die Überraschungen des guten Tchaush. Leider bestanden dieselben in nichts anderem als schlechten Spiegeleiern und einigen Stückchen Käse, die genau so hart waren wie der Kalkstein von Ostrovo. Noch war ich im Zweifel, ob ich dem freundlichen Wirt seine Gaben zurückstellen dürfe, als Reitjerknall und Pferdegetrappel all meiner Pein ein glückliches Ende bereiteten. Da rollte ein Wagen heran, von einem ganzen Schwarm Zuvarys begleitet. Im nächsten Augenblick konnte ich Herrn Konsul Dr. Nordtmann und Frau begrüßen. Wir hatten uns hier am See von Ostrovo ein letztes Rendezvous gegeben.

Der Tchaush nahm mir's nicht übel, daß ich seine Gaben stehen ließ. Er führte uns nach Tisch zu der am Nordende des Sees hoch aufragenden Minaré-Ruine, in deren Nähe nach seiner Versicherung kein anderer als Alexander der Große ein steinernes Schriftstück hinterlassen haben sollte. Nicht wenig that sich der Tchaush darauf zu gute, den großen Iskender zu kennen. Er sprach geläufig griechisch, war wohl aber valachischer Herkunft. Gerade unter den Valachen hat die griechische Propaganda viele Proselyten gemacht, und die Tsintfaren, welche Anhänger des Griechentums sind, verleugnen auf das hartnäckigste ihre angestammte Sprache, gerade so, wie die halb- oder kaum gräcisierten Bulgaren nicht zugeben wollen, daß sie Bulgaren sind.

Bald waren wir am Ziele, und der Tchaush zeigte uns einen Yazyly Tash²⁾, auf welchem in der That der Name Alexander vorkam;

¹⁾ Tchaush = Feldwebel, auch Gerichtsdienner.

²⁾ Yazyly Tash = beschriebener Stein, Inschriftstein.

nur hatte dieses Zeugnis einer zwar längst vergangenen, aber späteren Zeitperode mit dem großen macedonischen Weltoberer nichts zu thun. Eine Marceliana hat hier ihrem Alexander, „dem liebsten eigenen Manne aus seinen Mitteln, ihm zum liebenden Gedächtnis“ einen Denkstein errichtet, und „wer diese eingehegte Grabstätte schändet oder verlegt, der soll dem Fiskus zahlen . . . Denare und der Stadt 1500 Denare“. ¹⁾

Nähe bei dem von einem Kalkfelsenriffe geschützten Turme lagen türkische Grabsteine, deren einer die Jahreszahl 1070 aufwies (1664 nach unserer Zeitrechnung). Auch über das Alter der Moschee wußte der für seinen Stand ungewöhnlich intelligente Tschauß etwas zu berichten. Er behauptete, sie sei von Yawuz Selim, also von Selim I. (1512 bis 1520), dem Grausamen, erbaut. Es ist die Frage, wie weit man sich auf diese Angabe über die Zeit der Erbauung verlassen soll; kann doch der Tschauß nicht wohl dabei gewesen sein. Es ist die Frage, ob sie auf einer am Ufer des Sees verbreiteten Tradition beruht, und, wenn dies der Fall, ob sie ihre Entstehung nicht irgend einem erfinderiichen Kopfe verdankt. Weit bedeutungsvoller als diese historischen Skrupel sind nun die physikalischen Verhältnisse der zwischen den Alluvionen und Wässern auftauchenden Felsenscholle, mit der wie ein Leuchtturm weit über den glatten Spiegel hinausschauenden Ruine.

Ein Blick auf die österreichische Generalstabskarte zeigt das Kalkfelsenriff mit dem Minaré noch rings von Wasser umspült, während man jetzt trockenen Fußes zu dem Minaré gelangt. ²⁾ Auf eine diesbezügliche Anfrage hatte die Direktion des k. k. geographischen Instituts in Wien die Güte, mir mitzuteilen, die Route Gornitchovo—Ostrovno

¹⁾ Herr Dr. Kubitschek hatte die Güte, mir mitzuteilen, daß die oben erwähnte Inschrift in dem Bulletin de correspondance hellénique XVII (1893) 634 auf Grund einer von M. Astima angefertigten Kopie ediert worden ist. Inzwischen wurde dieselbe Inschrift auch von Dr. Nordmann, und zwar nach einer Abschrift Meißners, veröffentlicht (Athen. Mitteil. des deutschen arch. Instituts XVIII. 1893. S. 419). — Herr Prof. Forchheimer in Graz hat die auf seiner Reise von Salonik zum Adriatischen Meere gesammelten Inschriften in den Wiener Archäologisch-epigraphischen Mitteilungen XVI S. 245—247 niedergelegt (Antiken aus Durazzo), und wird demnächst sein Reisebericht „Von Salonik nach Durazzo“ in der Sammlung gemeinverständlicher Vorträge von Birchow erscheinen.

²⁾ In der von v. d. Goltz veröffentlichten Karte ist der Minaréfelsen fälschlicherweise als Insel eingetragen.

sei im Jahre 1875 begangen worden; nach damaliger Notiz sei der See bei Hochwasser derart angeschwollen, daß sein nördliches flaches Ufer um mehrere 100 Schritte verschoben, und dadurch die fragliche Halbinsel zur Insel wurde. Nach den Aussagen der Bewohner hat vor 20—30 Jahren eine große Überschwemmung stattgefunden, so daß die Fluten des Sees bis an die Häuser des Dorfes reichten. Dasselbe wurde mir von seiten desselben Gewährsmannes versichert, der uns auf die Inschriften aufmerksam gemacht und von Yawuz Selim gesprochen hatte. Von großem Interesse sind nun die Mitteilungen Tozers, der den Sarigiöl, den Gelben See, wie das Wasser von den Türken genannt wird, im Jahre 1861 besuchte.¹⁾ Er erzählt, daß sich in ca. einer halben englischen Meile (800 m) Entfernung vom Ufer ein Minaré aus den Fluten erhebe. Dort seien nach Aussage der Eingeborenen die Reste einer versunkenen Stadt zu suchen, welche sich früher einmal bis an das jetzige Ufer erstreckt haben soll. Ungefähr 60 Jahre vor Tozers Reise, so ließ sich derselbe weiter berichten, stiegen die Wasser und verschlangen den ganzen tieferen Teil des Thales, und etwa 35 Jahre später fand ein weiteres Steigen statt, so daß ein Teil des Dorfes Ostrovo überschwemmt wurde. Noch einmal, im Jahre 1859, erhob sich der See mehrere Fuß hoch, zog sich aber wieder zurück.

Von Interesse sind hier ferner die Mitteilungen Hahns.²⁾ „Ostrovo“, sagt derselbe, „bietet vermöge seiner zwischen den See und den ihn longierenden Höhenzug geklemmten Lage einen malerischen Anblick, welcher dank einer etwa 20 Minuten von dem Orte entfernten, unmittelbar aus dem See aufsteigenden Kuppelmoschee mit Minaré sehr gehoben wird. Es schien, als schwämme sie auf dem Wasser und stände dessen Spiegel bereits über dem Fundament des Baues. Denn man versicherte uns, daß der See seit 10 Jahren um einige Klafter gestiegen sei.“ Auffallend ist hier die Erwähnung einer Kuppelmoschee. Andere Reisende wissen nämlich nichts davon, und jetzt sind von der Djami nur die Fundamente erhalten. Die Straße führte damals längs des steil aufsteigenden nördlichen Ufers meist auf künstlicher Grundlage

¹⁾ Tozer, H. F., *Researches in the Highlands of Turkey including visits to Mounts Ida, Athos, Olympus and Pelion, to the Mirdite Albanians and other remote tribes.* London 1869.

²⁾ a. a. O.

hin, auf einer Kalkmauer, welche zugleich als Parapet gegen den See hin diente. Die Darstellung Hahns beweist, daß damals, im Jahre 1858, die jetzt von der Bahn durchschnittene Ebene vollständig überschwemmt war. Wie es scheint, ragte der See bis an die Berge und füllte den ganzen Nordostwinkel aus.

Als im Jahre 1863 B. Muir Mackenzie¹⁾ in diese Gegend kam, fand sie eine Insel mit einer Moschee in der Nähe von Ostrovo. Man erzählt sich — sagt sie —, daß diese Moschee einst im Mittelpunkte des Dorfes stand und daß die Wasser allmählich gestiegen sind; aber seit dem letzten Jahre (1862) haben sie wieder ihren Rückzug angetreten, und durch das Fallen der Flut ist jetzt ein neuer Uferstreifen enthüllt.

Sehr wertvolle Angaben verdanke ich einer freundlichen Mitteilung des Herrn Hauptmann Dühmig, welcher ganz Macedonien, sowie zum Teil Albanien und Thracien zu militärgeographischen Zwecken bereist hat. Vom 20. Januar 1887 datiert folgende Notiz dieses trefflichen Beobachters: „Die Häuser von Ostrovo sind ca. 120 Schritt (100 m) vom Ufer entfernt. Sie folgen alle der gleichen Linie, woraus ersichtlich, daß sie früher direkt am See gestanden haben müssen. Die Leute erinnern sich auch eines vor ca. 20 Jahren bis an die Häuser heranreichenden Wasserstandes. Die Insel erstreckt sich der Länge nach von Südost nach Nordwest. Sie trägt am Nordwestende die Djami. Letztere liegt hier fast am See, dort wo die Insel in rissartigem Gefels abstürzt zum Wasser. An der breiten Nordostseite liegen tiefer, unmittelbar am Wasser, die Reste eines Bades, das noch deutlich zu erkennen ist. Die Höhe des Moscheenfußes über dem Wasserspiegel beträgt etwa ebensoviel, wie die Höhe der ganzen Djami, nämlich 15 m. Vor der Moschee liegen türkische Gräber. Zwischen Insel und Ebene bestimmt sich der Wasserstand auf 1 m. Die Entfernung der Insel vom Ufer beträgt ca. 250 Schritt (200 m).“

Seit dem Jahre 1887 ist also der See um mehr als 1 m, meiner Schätzung nach um 1,5 m gesunken.

Eine Sichtung der Angaben ergibt folgende Perioden für das Anschwellen des Sees:

1801, 1836, 1858, 1861, 1875, 1887.

¹⁾ Travels in the Slavonic Provinces of Turkey in Europe. By G. Muir Mackenzie and P. Irby. London 1876.

Unzweifelhaft handelt es sich um dasselbe periodische An- und Abschwollen, welches für alle stehenden Binnengewässer, deren Geschichte bis jetzt verfolgt werden konnte, nachgewiesen ist. Die Binnenseen sind große Regenmesser. Über diesen Gegenstand haben die Geographen Brückner¹⁾ und Sieger ebenso umfassende wie hochwichtige und interessante Studien angestellt. Jede Zu- und Abnahme der Niederschläge markiert sich, sobald sie genügend lange Jahresreihen umfaßt, auf das deutlichste im Stande der den Gebirgen der Erde eingesenkten Wasserbecken. Die armenischen Seen erreichten ihre periodischen Maxima in den Jahren 1810, 1840 bis 1850 und 1876 bis 1880, was annähernd mit den oben für den See von Ostrovo gegebenen Perioden stimmt. Brückner hat eine Periode der Klimaschwankungen von $34,8 + 0,7$ Jahren abgeleitet.

Als ich, auf der Rückreise von Monastyr nach Salonik begriffen, quer über den See fuhr, konnte ich die alte, hochgelegene Uferlinie besonders auf der Ostseite soweit verfolgen, als das Auge reichte. Diese erhöhte Wasserspur liegt etwa 4 m über dem jetzigen Niveau. Daß sich die Fluten jetzt so ziemlich auf ihren tiefsten Stand zurückgezogen haben, steht fest. Mit ebensovoller Bestimmtheit läßt sich ein wiederholtes Anschwellen, das nach einer Zeit von 20 Jahren oder früher ein neues Maximum erreichen muß, voraussagen. Das Bahngleise hält sich dort, wo es das Nordufer des Sees entlang zieht und die Alluvionen der Ebene von Ostrovo, jugendliche Sedimente des Sees, im Rücken hat, nach den mir zugegangenen Profilen zwischen Kilometer 135 und Kilometer 141 an Niveaus von 536,4; 539,4; 530,9; 539,4. Bei einem Steigen des Seespiegels um 5 m wird also die Bahn zum Teil überflutet werden. Jedenfalls steht eine Gefährdung des Bahnkörpers zwischen Kilometer 135 und 141 zu erwarten, und es wird nach einer Reihe von Jahren unumgänglich erscheinen, die Trace unter Benutzung der Vergleichen weiter gegen Nord hin ausgreifen zu lassen. Nun, glücklicherweise hat es die Natur so eingerichtet, daß der

¹⁾ Brückner: Klimaschwankungen seit 1700. Geographische Abhandlung von Penck. Wien und Olmütz 1880. — Sieger: Schwankungen der hocharmenischen Seen seit 1800, verglichen mit einigen verwandten Erscheinungen. Mitteilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft. Wien 1888. — Zur kurzen Orientierung empfiehlt sich des Verfassers Aufsatz: Klima- und Seespiegelschwankungen. Nr. 8 der Geographischen Tagesfragen. Allgemeine Zeitung, Weilage, 1889, Nr. 265.

neue Schienenweg nicht plötzlich verschlungen wird. Das angeführte Beispiel beweist aber, in wie enge Verührung die Fragen der Erddphysik mit Aufgaben der Technik treten können. Beispiele ohne Zahl wären namhaft zu machen, wenn es sich hier darum handelte, die Bedeutung der Geologie für die Eisenbahnpraxis klarzulegen, und nicht zu langer Zeit wird es bedürfen, bis der praktische Fachgeologe und der Ingenieur intensiver zusammenarbeiten, als es jetzt noch der Fall sein kann.

Stille sind die Ufer des Sees von Ostrovo. Lange Strecken der Umrandung liegen vollkommen leblos da. Unterhalb des Dorfes sind drei junge Zigeunerinnen damit beschäftigt, ihre einem kleinen Efel aufgebürdeten Gefäße, alte Petroleumblechkisten, mit Wasser zu füllen. Das Blech spielt auch in den europäischen, nicht allein in den asiatischen Ländern der Türkei eine Rolle. Auf der Verarbeitung des Petroleumblechs beruht ein ganzer Industriezweig. Jede Stadt hat ihre Tenekedji.¹⁾ Man macht sogar Trompeten aus diesem Blech, und in Salonik sah ich einen fahrenden Sänger, der seine Vorträge mit taktmäßig ausgeführten Schlägen gegen einen schon arg mitgenommenen Erdöleimer begleitete.

Interessant sind die kleinen Fahrzeuge, mit welchen die Fischer den See befahren. Diese Boote werden aus zwei ausgehöhlten Baumstämmen zusammengesetzt. Man könnte sie Zweibäume nennen. Der See ist fischreich; doch wird die Fischerei, wenn auch mit Hilfe großer Netze, in sehr beschränkter Weise betrieben.

Die Boote sollen übrigens sehr unzuverlässig sein. Aber die Fischer fahren nicht weit hinaus in den See, und wer hier Schiffbruch litte, der fände mehr als eine Nausikaa; in der Nähe der Felsen stehen nämlich lange Reihen hochgeschürzter bulgarischer Wäscherinnen.

Für den Verkehr quer über den See unterhält die Bahnverwaltung eine geräumige Barke. Wer ethnographische Studien machen will, der thut gut, sich mit Benutzung dieses Fahrzeuges in etwa zwei Stunden nach Patelli hinübereudern zu lassen, nach »Patelli les bains«, wie die Ingenieure in Bodena sagen, weil die an letzterem Orte Erkrankten, falls es irgend angeht, nach dem feineren reinen, vorzüglichen Luft und auch sonst geündeten Verhältnisse wegen berühmten Patelli geschickt

¹⁾ Teneke = Blech; Tenekedji = Blecharbeiter.

werden. Das echt bulgarische Dorf liegt auf Felsen, zwischen See und Gebirge. Es ist auch durch sein originelles Treiben der reizvollste Ort auf der ganzen Strecke Salonik—Monastyr, obgleich Bodena seiner landschaftlichen Vorzüge wegen unbedingt die Krone verdient. Still ist's in Patelli, wie überall im Schoße der großen, von blauer Flut gefüllten Hohlgrasse, als ob der See jeden Ton, jeden Laut verschlänge. Aber dennoch gibt es auf Schritt und Tritt ein neues farbiges, lebendiges Bild zu sehen in den Straßen, zwischen den niederen, mit flachen, Moos übersponnenen Ziegeldächern versehenen Steinhäusern, oder unten am Wasser, am Fuße der Felsen. Die Häuser sind dunkelfarbig; kleine Fenster durchbrechen die dicken Bruchsteinmauern und verstärken den Eindruck des Burgartigen.

Abends versammeln sich vor dem »Hôtel du monde«, dessen zu ebener Erde gelegenes, durch nackten Boden ausgezeichnetes Schenklokal auf das allerlebhafteste an eine Räuberhöhle erinnert, Scharen montenegrischer Bahnarbeiter, hohe, schöne Gestalten, die kleine, an die Cerevismütze unserer Studenten erinnernde Kopfbedeckung mit dem roten, goldverzierten Deckel schief auf das Haupt gedrückt, in ihren flotten, malerischen Trachten, jeder einen dicken Knüppel in der Faust. Waffen darf kein Fremder tragen, der nicht speziell ermächtigt ist und diese Ermächtigung durch ein Tezkere¹⁾ erhärten kann. Auch den Bulgaren, überhaupt den Christen, ist das Tragen von Waffen strenge untersagt. Dagegen dürfen die mohammedanischen Macedonier mit Pistolen, Katagan und Flinten ausgerüstet ihres Weges ziehen. Bei Begegnung mit einem Türken steigt der bulgarische Bauer heutigen Tages noch vom Pferde.

Am frühen Morgen gehen die Weiber von Patelli mit Krügen zum Ufer hinunter, um Wasser zu schöpfen. In stolzer Haltung tragen sie dann die großen Thongefäße auf dem Kopfe zum Hause. Der Krug ruht nicht unmittelbar auf dem Haupte; ein ringförmiges Kissen dient hier wie auch sonst im Orient und bei uns in den Alpen als Stütze der schweren Last.

Der Wasserrand ist bei Patelli fast den ganzen Vormittag belebt. Da kommen auch die Hausfrauen, um die Kochkessel zu reinigen; auf

¹⁾ Tezkere = Zettel, Paß. Silakh tezkeressi = Waffenpaß.

den fessigen Vorprüngen stehen Dirnen bei der Wäsche. Die bulgarischen Frauen müssen tapfer zugreifen; denn nicht allein für den Haushalt haben sie Sorge zu tragen, auch auf den Feldern finden sie Arbeit genug. Die Männer sind nicht müßig, leisten aber doch viel weniger als ihre besseren Hälften. Sie jäen und pflügen oder gehen in den Wald, um Holz zu sammeln, während die Frauen stricken und flicken, weben, kochen und waschen, Kleider aus Flachs oder Schafwolle fertigen, für die Kinder sorgen, die Gartenarbeiten verrichten und bei der Wein- und Getreideernte eine eifrige Thätigkeit entfalten.

Die Tracht der Frauen besteht in dicken Strümpfen, kurzem, gewirktem Rock, breitem Gürtel und einem Kopftuch, das zuweilen lang über den Rücken hinabhängt.

Die Bulgaren halten viel auf Zucht und Sitte. Kein Mädchen, das sich offenkundig vergangen, würde einen Mann finden, und die sich heimlich vergangen, liefe Gefahr, in der Hochzeitsnacht wieder nach Hause gejagt zu werden. Die bei der Hochzeit zechenden Burischen verlangen sogar überzeugende Beweise, und wenn diese von irgend einem unglücklichen Bräutigam nicht beigebracht werden können, dann geht die Bechgesellschaft verdrießlich auseinander; dann kommt es nicht, wie bei einer regelrechten Hochzeit, zu dem fröhlichen Flintengeknatter, welches auf weite Runde hin verkünden soll, daß die Ehe in aller Form geschlossen worden.

Folgendes kleine Beispiel möge beweisen, wie genau es die Bulgaren mit Zucht und Sitte nehmen. Ein bei der Bahn beschäftigter Kroat hat sich in ein bulgarisches Mädchen verliebt. Er war, da es an gegenseitiger Zuneigung nicht fehlte, entschlossen, seine Erkorene zu heiraten. Allein die Eltern weigerten sich. Eines Tages trifft nun der Burische seine Liebste im Weinberge. Rasch entschlossen faßt er sie und drückt ihr vor den versammelten Bäuerinnen einen Kuß auf die Lippen. Er glaubt, da schon der Kuß als Entehrung gilt, durch diesen Staatsstreich endlich in den Besitz seines Schatzes zu gelangen. Aber das ganze Weibervolk stürzt wie eine Welle gegen den Mißethäter und verfolgt ihn bis zum Dorfe, bis in das Haus sogar, in dem er Zuflucht sucht. Er wäre sicher getötet worden, wenn sich nicht die Zuvarys seiner angenommen hätten. Das Mädchen war geschändet; der Burische mußte aus dem Lande.

Halten die Bulgaren viel auf die Keuschheit der Mädchen, so soll die eheliche Treue nicht so niet- und nagelfest sein. Übrigens gehen die Männer nicht selten auf viele Jahre in die Fremde, um sich anderweit, wo das Geld weniger Wert hat und die Arbeit mehr gilt, ihren Unterhalt zu verdienen. Nach ihren bescheidenen Verhältnissen mit Schätzen beladen, kehren sie dann in die Heimat zurück. Die Bulgaren sind vorzügliche Handwerker; besonders als Maurer werden sie im Orient geschätzt und gesucht. Das Wandern der Familienväter ist eine über den ganzen Orient verbreitete, mehr unter Christen als unter Mohammedanern beliebte Sitte. Die Bulgaren sind sehr abergläubisch. Großen Einfluß haben besonders bei den Frauen die Popen.

Bulgarenarbeit ist es, welche die Ebenen Macedoniens zu reichen und blühenden Ländereien gemacht hat. Überall auf dem Wege von Salonik bis Monastyr sieht man Spuren desselben Fleißes. Leider schmachtet ein sehr großer Teil des Volkes in den Fesseln der Knechtschaft. Nur wenig von der Ernte kommt dem armen Bauern zu, der im Schweiße seines Angesichts das Feld bestellt. Der größte Teil des Eingebrachten gehört dem Gutsherrn, dem Eigentümer des Bodens. Nicht nur, daß das Land überstreut ist mit Herrengütern; ganze Dörfer sind in fremden Händen. Die Bezeichnung „Tchiftlyk“, auf solche Herrngüter oder Herrendörfer angewandt, hat deshalb hier auf europäischem Boden eine wesentlich andere Bedeutung als auf asiatischem.¹⁾

Von der Nachbarschaft des Ägäischen Meeres bis zur Grenze Albaniens reicht das rührige, geduldige und friedliebende Volk der Bulgaren. Die Südgrenze seines Bezirkes beginnt am Grammosgebirge, wendet sich von hier aus nach Osten, berührt Kastoria, Verria, geht an Salonik vorbei und verläuft von da an unregelmäßig, ohne die Küste des Ägäischen Meeres zu erreichen, welche überall von Griechen besetzt ist.²⁾ Felder und Gärten sind wohlgepflegt, auch in der Kleidung zeigen die Bulgaren Sinn für Ordnung. Sogar ein gewisser feiner Kunstfinn spricht sich in der geradlinigen, roten Verzierung der Gewandbefassung aus. Die Freude an Form und Farben bethätigt sich ferner in den stilvollen originellen Silberarbeiten, Stickereien, Holz-

¹⁾ Tchiftlyk = Meierhof, Landhaus, Farm.

²⁾ Oppel, A., Zur Ethnographie der Balkanhalbinsel. Globus, 57. Bd., S. 77.

schneidereien und in der Teppichindustrie. Es wird sich empfehlen, einen kurzen Blick auf die Geschichte des interessanten Volkes zu werfen.

In den frühesten Zeiten des byzantinischen Reiches waren die Bulgaren — ursprünglich Abkömmlinge finnisch-uralischer Stämme, später aber so stark mit den Slaven vermischt, daß sie deren Sprache annahmen — die erbittertsten Feinde der Rhomäer. Anfang des 9. Jahrhunderts erschocht ihr König Krum große, blutige Siege. Er überwältigte Nicephorus I. und verwandelte dessen Schädel in eine Trinkschale für seine Tafel. Im Jahre 864 wurde das Land südlich vom Balkan an Bulgarien abgetreten, und das Christentum fand Eingang. Die Bulgaren entwickelten sich hierauf zu einem handeltreibenden Volke. Als solches vermittelten sie den Verkehr zwischen den germanischen und skandinavischen Völkern einerseits und den Byzantinern andererseits, den Verkehr zwischen Europa und Asien. Im 10. Jahrhundert wurden Macedonien und Thessalien bulgarisch. Presba erhob sich zur Hauptstadt des Reiches, dessen Gebiet sich nun von einem Meer zum andern erstreckte. 1002 schlägt Basil II., der „Bulgaren-töter“, in der Schlacht von Ustüb das Heer der Bulgaren, und zwölf Jahre später führt derselbe den vernichtenden Schlag bei Demirhissar, nordöstlich von Salonik am Ufer der Struma. Der barbarische Sieger, ein echter Byzantiner, läßt alle Gefangenen blenden. Dieses furchtbare Schicksal vermag der unglückliche Zar Samuel nicht zu verwinden. Sein Tod besiegelt den Zusammensturz des Reiches.

Noch einmal, gegen Ende des 12. Jahrhunderts, werden die Bulgaren frei. Aber die durch das Brüderpaar Peter und Asen begründete Herrschaft dauert nicht lange; schon im Jahre 1393 findet sie ein frühzeitiges Ende.

Ob nun, wie nicht eben selten behauptet wird, das macedonische Land der türkischen Oberhoheit wirklich so müde ist? Ob diejenigen Politiker recht haben, welche behaupten, daß es mit dem Türkentum in Europa ein baldiges Ende nehmen müsse? Die Griechen, die Serben, die Bulgaren glauben ein altangestammtes Recht auf Macedonien zu haben, und hinten in den albanesischen Bergen hegt so mancher den Wunsch, daß die mirditischen Freiheitsgelüste zur That werden möchten. Unter allen Völkern der Balkanhalbinsel würden unstreitig die Bulgaren als Kulturvolk am ehesten berufen sein, ein Joch abzuschütteln, wenn

kulturell oder politisch die Notwendigkeit hierzu bestände. Aber gerade die Bulgaren sind die friedfertigsten und lenksamsten Unterthanen. Sie werden trotz des Beispiels ihrer Stammesgenossen an der Donau, trotz aller Agitation und der neuerdings in Angelegenheiten der Schule und der Religion wieder sehr offen hervorgetretenen, aber nunmehr glücklich beseitigten Differenzen keinen Brand entfachen. Viel eher sind die Herren Albanesen zu fürchten. Ihre hartnäckigen, bis in die jüngste Zeit herabreichenden Versuche, sich frei zu machen, sind zur Genüge bekannt. Doch werden die albanesischen Gelüste der Losreißung durch weise Maßnahmen der türkischen Regierung, durch Wachsamkeit und Respektierung alter Sitten und Gewohnheiten, Einrichtungen und Rechte in Schach gehalten. Überhaupt muß anerkannt werden, daß die Lenkung des Staatschiffes in diesem Gewirr von Rassen, Interessen und Bekenntnissen mit Geschick erfolgt. Allerdings ist die Verwaltung noch immer mit Mißständen behaftet; auch mögen die Klagen über Bedrückung und Übergriffe auf macedonischem Gebiete eine gewisse Berechtigung haben. Ererbte Übel lassen sich jedoch nicht mit einem Schlage beseitigen. Der Bauer kann sich nur langsam aus der Indolenz heraus emporarbeiten zu höherer Kultur, und die Rechte des einzelnen Staatsbürgers werden von Seite des Beamtentums um so gewissenhafter gewahrt werden, je fester sich die isolierten Produktionsgebiete mit dem Ganzen zusammenzuschließen vermögen. Die Entwicklung des Straßen- und Bahnnetzes, die Vervollkommnung der Wirtschaftsmethoden, die Hebung der Bodenschätze, all diese Bestrebungen führen Land und Volk einer hoffnungsvollen Zukunft entgegen. An „Ernst und Verständnis“ fehlte es nicht in den maßgebenden Kreisen, obwohl das Gegenteil nur zu oft behauptet worden ist; und an der Durchführung von Verbesserungen, „welche das türkische Reich in die europäische Kulturbewegung hineinziehen befähigte“, wird an den Centralstellen mit Eifer gearbeitet. Kleine Rechtsverletzungen, Reibungen zwischen den verschiedenen Religionsgemeinschaften werden nur zu oft aufgebauht zu himmelschreienden Beispielen einer allgemeinen Knechtung der christlichen Bevölkerung. Und wenn der christliche Bauer unter allzu großem Steuerdruck leidet, so hat er sich, sobald er der griechisch-orthodoxen Kirche angehört, nicht allein über die staatlichen, sondern auch über die kirchlichen Behörden zu beklagen; denn die von den Bischöfen geforderten Abgaben

sind enorm hoch. Wie sehr die Pforte bemüht ist, den begründeten Anforderungen all ihrer Unterthanen ohne Unterschied des Glaubens gerecht zu werden, das zeigt die jetzt erfolgte glückliche Lösung der bulgarischen Schulfrage. Die Zeitungen melden hierüber unter dem 27. April aus Konstantinopel: „Die hohe Freude, welche der kaiserliche Tradé, betreffend die bulgarischen Schulen in Macedonien und die Ernennung von zwei bulgarischen Bischöfen, in allen bulgarischen Kreisen hervorgerufen hat, ist vollauf berechtigt. Der Erfolg, welchen die bulgarische Politik damit errungen hat, liegt nicht allein in der Regelung der Schulfrage. Diese Angelegenheit sobald als nur möglich zu ordnen, lag im eigenen Interesse der Pforte. Dieselbe hat auch schließlich in dieser Affaire gar keine neuen Zugeständnisse gemacht, im Gegenteil einen gewissen Erfolg damit erreicht, daß das Exarchat den türkischen Forderungen teilweise nachgeben mußte, indem z. B. die Schulen jetzt nicht mehr Gemeindeschulen, sondern auf den Namen der Bischöfe oder in den Eparchien, wo der Bischofssitz unbesetzt ist, auf den Namen der Ruchanie wekili (geistlicher Repräsentant des Exarchen) konzeffionierte Schulen, also gewissermaßen Kirchenschulen sein werden. Für die Bulgaren bleibt es aber immerhin ein großer Gewinn, daß sie nun ihre eigenen Schulprivilegien besitzen und sich nicht mehr auf die Privilegien der ihnen feindlichen griechischen Kirche berufen und stützen müssen. Ferner liegt eine große indirekte Bedeutung in dem Zustande, daß die Pforte durch die künftige Verleihung der Konzeffionen an die »Ruchanie wekili«, diese Repräsentanten des Exarchats, die bisher den türkischen Behörden gegenüber keine rechtliche Stellung eingenommen haben, als Stellvertreter der fehlenden Bischöfe anerkennt. Die Hauptbedeutung des Tradé liegt aber in der Gewährung des Berats für die beiden Bischofssitze Nevrokop und Belese (Köprülü). Bekanntlich wurden der bulgarischen Kirche in Macedonien vier Bischofssitze mit dem Ferman vom Jahre 1870 zugestanden. Bei Ausbruch des Krieges mit Rußland mußte das Exarchat die Bischöfe abberufen, und diese Bistümer durften seither nicht besetzt werden. Erst vor vier Jahren gelang es dem Exarchat mit Unterstützung der den Bulgaren freundlich gesinnten Mächte, den Berats zur Besetzung der Metropolitensitze von Üsküb und Othrida zu erlangen. Mit den Berats für Belese und Nevrokop erlangt nun das Exarchat

den Status quo, wie er nach dem Ferman vom Jahre 1870 bis zum Ausbruch der kriegerischen Ereignisse mit Rußland bestand."

Der Reisende gewinnt überall den Eindruck staatlicher Ordnung. Fast allenthalben wird die Autorität der Obrigkeit respektiert, und wenn es in den einsamen Winkeln der Berge drinnen zuweilen noch vorkommt, daß Haiducken ihr Unwesen treiben, so fehlt es gewiß nicht an Anstrengungen, diesen Übergriffen zu steuern. In der europäischen Türkei herrscht an Soldaten kein Mangel. Große Truppenmassen liegen in Monastyr. Es gibt sicherlich Beweise genug, daß die Regierung fest entschlossen ist, den geschmälernten Besitz mit fester Hand zu halten. Anzeichen hierfür sind nicht allein die militärischen Maßnahmen im Innern von Macedonien, sondern auch der Ausbau der strategischen Linie Dedeaghatz—Salonik und die kürzlich eröffnete Bahn Salonik—Monastyr.

Es ist für den Fernstehenden ungeheuer schwer, die verwickelten Nationalitäts- und Religionsverhältnisse Macedoniens zu durchschauen. Deshalb möchte ich noch auf die politischen und religiösen Propaganden hinweisen, welche auf dem Gebiete der europäischen Türkei arbeiten. Es gibt eine serbische, eine bulgarische, eine griechische und eine römisch-katholische Propaganda. Als Gustav Weigand im Jahre 1890 nach der an der Bardar-Linie gelegenen Station Györgyöli kam, um sich nach dem westlich gelegenen Thumnitsa zu begeben, fand sich ein Zinzare Namens Ribernits bei ihm ein, Leiter der griechischen Propaganda und Inspektor der griechischen Schulen. Weigand, der diese Gegenden bereiste, um die Sprache der macedonischen Valachen zu studieren, war bereits in griechischen Blättern bei der türkischen Regierung als rumänischer Propagandist verdächtigt worden. In der Folge that der genannte Ribernits alles Mögliche, den deutschen Gelehrten von seiner Bereisung des valachischen Gebietes abzuhalten. Auf diese Intriguen hin weigerte sich der Kaimakam, die erforderliche militärische Eskorte zu bewilligen, und nur mit Mühe und Energie gelang es dem Reisenden, zwei Zuvarns zu erhalten. Schon dieses Beispiel ist geeignet, die eigentümlichen Zustände der europäischen Türkei zu beleuchten. Ein anderes möge das versteckte Treiben der Propagandisten in noch drastischerer Weise aufhellen.

Vor fünf Jahren erschien in Wien ein großes Werk: *Macedonien und Alt-Serbien*, verfaßt von dem als Schriftsteller und Journalist bekannten Serben Spiridion Gopčević. Gleich im ersten Kapitel wird dem Leser versichert, daß ein gewisser Dimitrij Petrov, „Bulgare aus Konstantinopel“, den Autor zu einer gemeinschaftlichen Bereisung der im Titel genannten Länder veranlaßt habe. Zweck der Unternehmung war Feststellung der ethnographischen Verhältnisse Macedoniens und Alt-Serbiens. Die Kosten hatte Petrov zu tragen. Ein Vertrag besiegelte die Abmachungen. Das Ergebnis der „Forschungsreise“ läuft im wesentlichen auf die sogenannte Entdeckung hinaus, daß die fraglichen Gebiete nicht von Bulgaren, sondern von Serben bewohnt seien, da die Sprache der Bewohner serbisch sei und dieselben die „Slava“, das Fest des Schutzpatrons, feierten. Von allen slavischen Völkern, so werden wir belehrt, sind es die Serben allein, welche die Slava festlich begehen. Sehr drollig nimmt es sich aus, wie Gopčević und Petrov vor Antritt der Reise über die künftige Teilung der europäischen Türkei verhandeln. „Keine Nationalität,“ ruft der erstere aus, „darf in ihren Rechten verkürzt werden!“

Es ist ein wunderliches Buch, mit dem wir es hier zu thun haben. Alle vorgehenden Reisenden haben nach Ansicht des Verfassers „Unsinn behauptet, der keine Berücksichtigung verdient“. Das Werk wimmelt von Kraftausdrücken; der Autor liebt sich selbst und verachtet die andern. Petrov, der bedauernswerte bulgarische Rentier, der sein Geld nicht nur umsonst ausgegeben, sondern sogar feindlichen Zwecken geopfert hat, wird bei jeder Gelegenheit so lächerlich gemacht und verhält sich dabei so zahm, daß sich der Leser des Gedankens kaum erwehren kann, Petrov müsse eine Puppe sein, die sich Gopčević für seine Zwecke und nach seinem Geschmack zurechtgezimmert habe. „Der vorläufige Bericht,“ so heißt es am Schluß des ersten Teiles, „den ich über meine Entdeckungen veröffentlichte, hat in Serbien lebhafteste Erörterungen hervorgerufen. Wie ich vernehme, sind alle Parteien ohne Ausnahme darüber einig, daß Alt-Serbien und Macedonien, soweit sie von Serben bewohnt sind, unter keiner Bedingung mit Bulgarien vereinigt werden dürfen. Man ist entschlossen, darüber lieber einen Vernichtungskampf zu führen und in einem solchen Falle die ganzen verfügbaren Streitkräfte — 215 000 Mann — zu mobilisieren. Man hofft, daß sich dann

nicht mehr Slivniza, sondern Velbužd wiederholen wird . . . Qui vivra verra!"

In einer 1890 erschienenen Broschüre von Karl Hron: „Das Volkstum der Slaven Macedoniens. Ein Beitrag zur Klärung der Orientfrage“ wurden nun Gopčerić folgende Vorwürfe gemacht:

1. der Bulgare Petrov ist erfunden;
2. die Reiseerlebnisse sind erdichtet und die von Gopčerić in seinem Werke beschriebenen Gegenden sind nicht von ihm bereist;
3. die statistischen Tabellen sind Plagiat.

Gegen diesen Angriff hat sich Gopčerić auf eine ebenso selbstgefällige wie gehässige Weise zu verteidigen gesucht. Er führt selbst an, daß seit 15 Jahren die 115 hervorragendsten Zeitschriften Europas, Asiens, Amerikas und Australiens seine Arbeiten teils im Urtext, teils in Übersetzungen veröffentlicht, nahezu 300 Blätter aller Länder seine Werke besprochen haben; daß ferner seine Biographie Eingang in so und so viele Konversationslexika gefunden, sowie daß er 13 Sprachen geläufig spreche, 14 andere radebreche und in Europa, Asien und Afrika über 150 000 km bereist habe. Der Kritiker Hron wird dagegen durch Bekanntmachung eines gegen ihn angestrebten Prozesses und verschiedener über ihn verhängter Disziplinarstrafen zu diskreditieren gesucht. Was die Echtheit des bulgarischen Unternehmers betrifft, so veröffentlicht Gopčerić zu seiner Rechtfertigung zwei Briefe, einen von Petrov und einen von sich selbst. Der erstere, datiert London, den 5. Juni 1889, beklagt sich zunächst über den Mangel an Rücksicht, welchen Gopčerić seinem Reisegefährten erwiesen. Petrov bemerkt sodann, daß er die Rache seiner Landsleute fürchten müsse, und sagt wörtlich: „Daher bitte ich Sie inständigst: Wenn man fragt, wer ich bin und wo ich mich befinde, verraten Sie mich nicht“. In der Antwort auf diesen Brief gibt Gopčerić das verlangte Ehrenwort, einen „Verrat“ nicht zu üben. Die Gefahr, in welcher sich Petrov befindet, sowie das auf der andern Seite gegebene Versprechen machen es nun unmöglich, den Petrov nachzuweisen. Wir aber gewinnen die Überzeugung, daß er überhaupt nie existiert hat, und es müssen wohl demzufolge die Gopčerićschen Resultate einstweilen ad acta gelegt werden.

¹⁾ Die Wahrheit über Macedonien. Wien 1890. Verlag der „Welt“.

Ich habe eine im Verhältnis zum Umfange meiner Skizze etwas ausführliche Darlegung der Angelegenheit geboten, weil den Gopčević'schen Ausführungen von Seite mancher Geographen mehr Wert beigemessen wird, als sie offenbar verdienen.¹⁾

Das macedo-slavische Volkstum zeigt nach Rassenotypus und Tracht so große Verschiedenheiten, daß die Frage der Abstammung augenblicklich gar nicht zu entscheiden ist. „Die Sprache,“ sagt C. Sax²⁾, „ist nur eines der verschiedensten Kennzeichen der Nationalität; ein anderes, ebenso wichtiges ist im Orient die Religion, und noch ein nicht zu übersehendes Merkmal ist das eigene nationale Bewußtsein, welche drei Kennzeichen miteinander kombiniert werden müssen; ich spreche gar nicht von der Völkergeschichte, vom physischen Typus, von den Gebräuchen

¹⁾ Im litterarischen Centralblatt erschien ein Referat, unterzeichnet W. G., worin behauptet wird, die mitgetheilten Erfahrungen machten den Eindruck der Naturwahrheit; Referent habe in der *Barbar-Linie* selbst „die wichtige Thatfache konstatiert, daß die Leute sich zwar für Bulgaren ausgeben, aber dies in serbischer Sprache thun“; auch will Referent „ganz ähnliche Zwiesgespräche über die Nationalität, wie sie Gopčević erzählt“, mit einzelnen Leuten gehalten haben. Gopčević versteht natürlich nicht, sich dieses nichtserbische Urtheil in seiner Verteidigung: „Die Wahrheit über Macedonien“ zu nütze zu machen. — In dem kürzlich erschienenen 9. Bande der Kirchhoff'schen *Länderkunde von Europa* sagt Theobald Zischer (S. 151): „Unter den Südslaven der Halbinsel stehen der Zahl und der Zeit der Einwanderung nach oben an die Serben, namentlich wenn die Behauptung Gopčević's, daß die slavischen Bewohner Macedoniens nicht Bulgaren, sondern Serben seien, von Seiten streng wissenschaftlicher, ethnologischer, linguistisch-historischer Forschung Bestätigung finden sollte. Jedenfalls spricht manches für das Serbentum der macedonischen Slaven, so daß man, ohne die Frage als entschieden anzusehen, dieselben jedenfalls nicht unbedingt zu den Bulgaren rechnen darf. Wir bezeichnen diese Slaven heute am besten als Macedonier.“ — Eine sehr beachtenswerthe Beurteilung über das Werk von Gopčević findet sich im *Globus* 1890, 57. Band: J. A. Doppel, *Zur Ethnographie der Balkanhalbinsel*.

Selbst die Abbildungen bei Gopčević können, mit Ausnahme der Landschaftsbilder, so bestehend sie sind, einen wissenschaftlichen Wert nicht beanspruchen. Keiner von all denen, die sich mit photographischen Aufnahmen auf Reisen beschäftigt haben, wird dem Autor glauben, daß auch nur eines der ethnographischen Bilder irgendwo anders als im Atelier gemacht worden sein könne. Die Aufnahmen sind eben nicht selbst gefertigt, wie uns Gopčević glauben machen will; sie sind gekauft, zusammengetragen. Da wird es wohl auch mit der Erklärung der Illustrationen nicht immer seine Richtigkeit haben.

²⁾ Erläuterungen zu der ethnographischen Karte der europäischen Türkei und ihrer Dependenz zur Zeit des Kriegausbruches im Jahre 1877. Mittheilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft in Wien 1878, XXI. Bd.

und derartigen selbstverständlichen, aber ferner liegenden Merkmalen.“ Sax unterscheidet auf macedonischem Gebiet: Bulgaren griechisch-orthodoxer Religion, solche der schismatisch-bulgarischen Kirche, Gräco-Bulgaren oder halb hellenisierte Bulgaren der griechisch-orthodoxen Kirche, Griechisch-Katholische oder unierte Bulgaren, und Pomaken oder Bulgaren mohamedanischer Religion.

Wie wir nun von unserer Exkursion nach Patelli und in das Gebiet der Ethnographie zu der Minaré-Ruine von Ostrovo zurückkehren, möge die Bahn ins Auge gefaßt werden, soweit sie den See gürtet und die Höhe zwischen Etchisu und Vaniza im Südwesten des Sees überwindet, um in die Ebene von Monastyr einzuführen. Bei Kilometer 140 lenkt die Linie, nachdem sie dem Nordrande des Sees gefolgt ist, aus der westlichen in die südliche Richtung um und hält sich nur an die steilen Felsenlehnen des Ostufers. Hier fallen die Wände so steil zum Wasser ab, und an eine so ebene, nach dem geradlinigen Ufer orientierte Fläche sind sie gebunden, daß schon diese Erscheinungen auf eine große Dislokation in der Erdkruste hinweisen. Senkrechte Rippen verlaufen an den Wänden. Sie sind als Spuren einer großartigen Abbruchung zu deuten. Das ganze, langgestreckte Becken von Ostrovo stellt eben den Einbruch eines streifenförmigen Stückes der Erdrinde vor. Die Falten der Kreideschichten scheinen durch die Dislokationsfläche quer abgechnitten zu sein. Doch wenden wir uns wieder der Bahulinie zu.

Allmählich steigt der Schienenweg höher; kurz vor Patelli durchbohrt er das Gebirge in einem 50 m langen Tunnel, und bei dem Dorfe (Kilometer 152) selbst liegt er schon 40 m über dem Wasser. Die Trace wendet sich von hier aus landeinwärts und übersteigt vor der Station Sorovitch einen flachen, 595 m hohen Rücken. Bei Sorovitch (Kilometer 159) befinden wir uns schon in der geräumigen, fruchtbaren Mulde des kleinen Sees von Peterska. Als ich, aus der Ebene von Monastyr kommend, auf der Rückreise nach Salonik diese Mulde vom Paß aus zu meinen Füßen sah, schweifte der Blick über die Hohlform von Peterska und die vor dem See und dem Thale des Railarsju liegenden Hügelpässe gegen Südost weit hinaus über eine kolossale, bergumfränzte Senke. Links die breite Masse des Agostosgebirges (1600 m), rechts in weiter Ferne, jenseits der großen Ebene von Railar, der fargförmige Stoc des Sničnikgebirges (ca. 2100 m), und zwischen den

beiden langarmigen, die ganze Landschaft zwischen Ost und Süd beherrschenden Kolossen eine kegelförmige Kuppe. Von der Höhe aus kürzten wir den Weg nach Patelli, kamen an Weingärten und wogenden Getreidesfeldern vorbei, überschritten jugendlichen Seeboden, nackte, tote Flächen von Sand und Kies, und wurden nun für dieses Bild der Öde entschädigt durch den entzückendsten Blumenflor mit Rosenhecken, Goldregen, Felsängerjessieher, Kornraden und zahllosen andern Bekannten aus der deutschen Heimat. Leichte Regenschauer hatten diesen bunten Blumenteppich bethaut. Die Berghäupter verbargen sich in dunkler Wolkenhülle, und ein heftiger Wind stürzte von den Höhen herab in die Ebene.

Die Bahn beschreibt südlich vom Peterska-See einen großen Bogen und erklimmt nun in nördlicher Richtung mit 25‰ Steigung den 769 m hohen Paß von Tcherovo (Kilometer 171). Auf dem Aufstieg liegt der fünfte große Viadukt, der letzte auf der Strecke Salonik—Monastyr, mit vier Öffnungen von 30 m, zwei eisernen Pfeilern von 19 m und einem von 12,5 m Höhe. Kurz nach dem Paß folgt ein Tunnel von 75 m, als 15. und letzter. Die 15 Tunnels haben eine Gesamtlänge von 2825 m. Auf dem Paß von Tcherovo sind mit der letzten Durchbrechung des Gebirges die Hauptschwierigkeiten überwunden. Die Bahn senkt sich zur Ebene von Monastyr mit anfangs steilem, sich aber bald verflachendem Gefälle. Bei Kilometer 180 etwa, hinter Baniza, ist in 646 m Meereshöhe das flache Land erreicht. Das Niveau sinkt bis Kilometer 210 auf 580 m und erhebt sich dann wieder bis Monastyr (Kilometer 219) auf 602 m. Die in der Hochebene zu bewältigende Aufgabe war eine verhältnismäßig leichte, doch bedingten einige Brücken wegen der auf Sumpfgrund erforderlichen Fundierungen mühevollen Arbeit. Eine größere Brücke ist die über die Sakulova mit acht Öffnungen von 12 m.

Um nun endlich dort wieder anzuknüpfen, wo der Faden der Reise abgebrochen wurde, versetzen wir uns von neuem auf die felsige Halbinsel im Norden des Sees von Ostrovo. Wir hatten uns satt gesehen an den Herrlichkeiten der Natur, an dem schnellen Farbenwechsel des ruhigen Wasserpiegels, seiner felsigen Umrahmung und den blauen Bergen gegen Süd, hatten den Kirchhof durchstöbert, die eigentümlichen Fischerboote, sowie die fleißigen Wäscherinnen wohlverdienter Aufmerksamkeit gewürdigt,

und als es nun auch mit der Weisheit des Tschauß, wie mit allem in der Welt, zu Ende ging, kehrten wir zur Baracke von Ostrovo zurück, wo Pferde, Wagen und Zubehör reisefertig unser warteten. Bald verschwand der Landauer mit dem Schwarm der Kavalleristen hinter einer gegen den See vorspringenden Bergnase, und ich kam mir nun recht vereinsamt vor, als ich, zunächst dem See folgend, auf meinem Klepper nach Westen strebte. Die Straße überschritt in südwestlicher Richtung den 950 m hohen Kalfrücken von Gornitchovo. Beim Anstieg kommt man an einer schönen Quelle und einer Gendarmeriestation vorüber. Oben liegt das Dorf Gornitchovo. Hier waren erst vor einigen Tagen zwei Räuber gefangen worden. Sie gehörten zu einer großen Bande, die mehrere Dörfer mit Mord und Brand heimgesucht hatte. Nach fünfstündigem Ritt war Baniza erreicht, ein bulgarisches Dorf auf flacher Lehne. Der Ort ist ein Durcheinander von alten, ziegelgedeckten Steinhäusern und langgestreckten, strohgedeckten Viehställen, die ziemlich viel Raum zwischen sich lassen. Überrascht fand ich mich hier durch das zahlreiche Vorhandensein des omnivoren Haustieres, das bei allen Mohammedanern verpönt ist. Während meiner anatolischen Reise hatte ich oft genug Gelegenheit gehabt, mich von dem Vorurteil der Moslemin gegen den Schweinebraten zu überzeugen. Während dort in Kleinasien die Zucht des Schweines nirgends Duldung finden würde, christliche Dörfer nicht ausgenommen, spielt dieselbe hier in Macedonien eine überaus wichtige Rolle. Nirgends wird das Schwein vermißt, wo Christen hausen; selbst im Falle enger Nachbarschaft eines Türkendorfes oder im Falle gemischter Bevölkerung nicht. Schon im hohen Altertum bestand dieser merkwürdige Gegensatz zwischen Ost und West. So ausgebreitet ist die Schweinezucht im Gebiete Macedoniens, daß den Tieren in manchen Gegenden lange Stangen am Hals befestigt werden, um sie von der Zerstörung der eingezäunten Felder und Gärten abzuhalten.

In Baniza zollte ich dem guten Genius, der ganz Europa vor der orientalischen, ursprünglich semitischen Schweinescheu bewahrt hat, Dank. Nach fünfstündigem Ritt war ich mit sehr hungrigem Magen in dem gastfreien Hause des Ingenieurs Berthon eingekehrt, der seiner vorzüglichen Küche wegen auf der ganzen Linie so berühmt war, daß alle, welche zur Zeit des Bahnbaues die Reise nach Monastyr ausführten, nirgends anders als bei ihm Station machen wollten. Wie wäre nun

der Berthonsche Koch im Stande gewesen, ein so vorzügliches Spanferkel aufzischen zu können, wenn das bedauernswürdigste Vorurteil auch diesseits des Ägäischen Meeres Verbreitung gefunden hätte?

Berthon war früher, wie viele Ingenieure der ganzen Linie, in Algier. Neben seiner erfolgreichen Berufsthätigkeit als Bahnbauer erprobt er nicht nur die Meisterschaft der Küche, spürt vielmehr auch Mineralischätzen nach. Ca. 4 km südwestlich von Baniza hat er in halbstündiger Entfernung von der Linie ein Braunkohlenlager entdeckt, das noch eine gewisse Bedeutung für die Ebene von Monastyr erlangen könnte. Die Mächtigkeit der Flöze beträgt 2 m im Maximum. Die vollkommen horizontalen Lager treten in Schluchten und Wasserriegen zu Tage. Zur Erlangung eines Urteils über die technische Bedeutung dieses Lignitvorkommens wären gründlichere Aufschlüsse erforderlich. Nach den bis jetzt untersuchten Proben ist das Material zu aschereich und kohlenstoffarm, um einen weitreichenden Absatz erhoffen zu lassen.

Am frühen Morgen des 7. Juni trennte ich mich von meinem neugewonnenen Freunde, und fand nun auf dem ca. 40 km langen Wege nach Monastyr verschiedene alte Bekannte aus Kleinasien, die ich früher beim Bau der asiatischen Bahn kennen gelernt hatte. Die Ebene ist mit buschigen Dörfern übersät. Reiche Kulturen von Weizen, Gerste, Roggen und Mais dehnen sich zwischen den Wohnstätten der Menschen. Wiesenland schließt sich an die Flüsse. Baumschlag von Weiden, lombardischen Pappeln und Obstbäumen belebt die Dorfanlagen, deren Häuser ein verwahrlostes Aussehen haben, und durch ihren Charakter der Gebrechlichkeit und Armseligkeit in eigentümlichen Gegensatz treten zu dem Reichtum der Felder. Die Berge, denen der Wald gehört, leihen Wasser in Fülle und bieten Schutz gegen scharfe Winde. Am Rande der Ebene wird ein vorzüglicher Wein gebaut. Ich hatte ihn schon bei Berthon gekostet und konnte ihn bei einem von Ingenieuren und Unternehmern in Kanali veranstalteten Frühstück von neuem probieren. Dieser goldene Traubensaft ist nicht so sehr zum Kopfverdrehen wie der, den man unter denselben Breiten in tieferen, glühenderen Regionen keltert. Er ist leicht und angenehm und scheint sich zum Export in die Fremde vorzüglich zu eignen. Daß das Produkt der Ebene von Monastyr in so großem Gegensatz steht zu dem Feuerwein von Salonik hat seinen Grund in den klimatischen Eigentümlichkeiten

der beiden Regionen. Herrscht unten in der Küstengegend ein brennend heißer Sommer, und wird dort der Winter durch die tiefe Lage sowohl wie durch die Nachbarschaft des Meeres gemildert, so kommt es oben im Gebiete des Hochlandes durchaus nicht zu so hohen, drückenden Hitze-graden, während die Winter außerordentlich rauh sein können, rauher selbst als bei uns im Norden. Während des Winters 1892/93 stieg die Temperatur in Monastyr geraume Zeit nicht über 25° C. unter Null; der niedrigste Stand des Thermometers betrug 30° C.

Für die Hälfte des Weges bleiben von Banika bis Monastyr Hügelwellen zur Rechten der Straße, dann verwandelt sich nach Überschreitung des Sakulova der breite Thalgrund in eine von Süd nach Nord ziehende, ihrer äußeren Anlage nach an die Rheinthalspalte zwischen Vogesen und Schwarzwald erinnernden Ebene. Nur daß die zum Vergleich herangezogene Bildung viel großartiger ist als die pelagonische Gasse. Die Breite der letzteren beträgt 18 km, die Länge von Florina bis Prilip in der Richtung Süd-Nord 63 km. In der Mitte der Ebene fließt der aus Norden kommende Karasu. Er macht, nachdem er das pelagonische Becken durchschnitten hat, eine scharfe Biegung und durchbricht quer das Gebirge, um in ungefähr südöstlicher Richtung dem Vardar zuzuschießen, in den er sich bei Gratsko ergießt. Die Ufer des pelagonischen Karasu sind auf weite Strecken hin sumpfig. Inmitten des schon gut ausgenützten Landes könnte hier die Technik immer noch beträchtliche Areale für den Ackerbau gewinnen. Zahlreiche Zuflüsse empfängt der Karasu aus den höher ansteigenden westlichen Bergen, als deren Kulminationspunkt der 2300 m hohe Peristeri, ein Nachbarberg Monastyr's, zu bezeichnen ist.

Als ich mit meinen Leuten an der dem Peristeristocke ent quellenden Bistritza hurrte, die hier unten in der Ebene in breitem Bette müde ihres Weges schleicht, war seitab von der Straße direkt am Flusse ein Lager zu sehen, mit Frauen, Wagen und weidenden Pferden. Ich lenkte querselbein und ritt stracks auf das Lager zu. Aber Mehmed und die Zubarys erhoben ein ebenso mörderisches Geschrei wie die Weiber. Erstere riefen mir zu, daß die Frauen keine Christinnen, sondern Mohammedanerinnen seien; letztere schienen von einer förmlichen Panik ergriffen zu sein. Ich ließ mich durch die fanatischen und angstvollen Mahnungen nicht irre machen, gab meinem Pferde eine etwas andere

Richtung und ritt am Lager vorüber zum Flusse, wo ich abstieg und meinen Klepper tränkte. Durch dieses Manöver entschwand schnell alle Entrüstung und alles Mißtrauen. Die Szene hatte ein um so komischeres Ansehen, als Mehmed und die Zuvarys wie festgewurzelt auf der Straße blieben. Sie wagten als gute Islamiten nicht um eines Fußes Breite in der Richtung gegen das Frauenlager vom Wege abzulenken. Ich fand durch meinen Seitenausflug Gelegenheit, eine hübsche photographische Aufnahme zu machen und gewann obendrein Klarheit über die Bedeutung der Weiberversammlung. Die türkischen Damen waren aus irgend einem entfernten Dorfe hierhergekommen, um große Wäsche zu machen. Einige von ihnen standen im Wasser, um das Weißzeug zu säubern, andere breiteten die großen Stücke zur Bleiche aus, und wieder andere waren dabei, die gewaschenen Kleider, Tücher und Decken zum Trocknen aufzuhängen. Zu letzterem Zwecke taugen die eigentümlich konstruierten macedonischen Wagen in vorzüglichster Weise. Freilich sind die wie die Zinken von Rämmen über den Bretterumfang hervorragenden spitzen Pfähle eigentlich dazu da, Getreide- oder Heubündel aufzuspießen, aber sie werden, wie ich mich hier überzeugen konnte, auch anderweitigen Bedürfnissen nutzbar gemacht. Die macedonischen Erntewagen sind übrigens unendlich viel vollkommener als die altanatolischen Karren. Nicht nur, daß sie vier Räder haben; die Achse ist fest mit dem Gestell verbunden und die Räder sind keine Scheiben, sondern bestehen wie bei uns aus Nabe, Kranz und Speichen. Diese Vervollkommenung scheint erst neuerdings eingetreten zu sein; denn Griebach (1839) beschreibt die macedonischen Heuwagen als so kunstlose Behälter, daß er sie mit dem Naturzustand des ursprünglichen Volkes erklärt. Die Räder waren damals niedrig, ihre Felge durch ein einfaches Kreuz von Speichen verbunden. Sie liefen „durch eine ähnliche Vorrichtung, wie bei einem Schubkarren, unterhalb eines langen und verhältnismäßig schmalen Brettes, das den Boden des Wagens bildet“. Das aufrechtstehende Gitter an den Rändern der Bretter, zwischen welchen das Heu aufgetürmt wird, war schon vorhanden. Wunder nimmt die Behauptung Griebachs, die Wagen würden von zwei Büffeln mit der Kraft ihrer Stirne gezogen; denn nach meinen Wahrnehmungen ist auch in Macedonien das in der asiatischen Türkei verbreitete uralte Joch üblich. Dasselbe besteht aus einem oblongen Rahmen, dessen zwei Längshölzer

durch vier Querstäbe verbunden sind, wodurch drei Abteilungen entstehen: eine mittlere und zwei seitliche. Letztere werden um den Hals der Tiere gelegt, der Doppelrahmen wird mit der Deichsel verbunden, und das primitive Gespann ist fertig. Trotz der sehr vervollkommnungsbedürftigen Bespannung ist der macedonische Bauer dem kleinasiatischen, wenigstens in der pelagonischen Ebene, weit voran. Das beweist unter anderem der Pflug. Allerdings ist die Form dieses Gerätes auch hier noch sehr einfach, aber zur Auflockerung des Bodens dient doch wenigstens eine breite, herzförmige, eiserne Schar. In manchen Teilen des Landes soll freilich immer noch der vorjüngtliche Holzhakenpflug im Gebrauch sein. Der pelagonische Bauer bringt an dem vorderen Ende des Pflugbaumes die Egge an, eine einfache Querstange mit Zähnen, welche auf dem Rücken der Tiere ruht, solange gepflügt wird. Soll nach Pflügung des Bodens die Egge in Thätigkeit treten, so dreht der Bauer den ganzen Apparat einfach um, und der Pflug ruht jetzt über dem Soche. Bei Bearbeitung des Bodens spielt noch ein Handgerät eine große Rolle: ein Hackpaten, der viel in den Gärten gebraucht wird und auf den Feldern nachhelfen muß.

Monastyr, Sitz eines Wali und zweier Bischöfe, liegt in der südlichen Hälfte des Westrandes der pelagonischen Ebene. Gerade hier öffnet sich ein tiefer Einschnitt in das gegen West absperrende Gebirge. Hier führt die Straße über den Paß bei Razania nach den Becken des Presba- und Othrida-Sees; hier liegt der Aus- und Eingang Albaniens. Daraus resultiert die strategisch außerordentlich bedeutungsvolle Lage Bitolias, wie die Stadt auch genannt wird. Was den letzteren Namen betrifft, so hat man ihn von dem slaviischen obitavati, habitari, wohnen, abzuleiten gesucht. Doch ist die Herkunft vom albanesischen Wittolya, Taube, um so wahrscheinlicher, als der engbenachbarte Berg den griechischen Namen Peristeri (Taube) trägt. Geläufiger im ganzen Türkenlande ist die Benennung Monastyr, was in der türkischen Sprache Christliches Kloster bedeutet, nach dem einige Kilometer südlich, hart am Bergabhange gelegenen und weit ausschauenden, von Buchenwald umgebenen Kloster von Bukova. Toli Monastyr (dies eine Zusammenziehung beider Benennungen Bitolia-Monastyr) gehört zu den reinlichsten Städten der ganzen Türkei. Auch durch anmutige Lage zeichnet sich die macedonische Centrale aus. Der Dragorfluß fließt mitten durch

die Stadt; breite Quais ziehen längs seiner Ufer. Hier liegen die stattlichen Regierungsgebäude und viele Kaffeehäuser, in welchen es in mehreren Fällen nicht an Zeitungen und Billards fehlt. Die Bevölkerung besteht aus osmanischen Türken, mohammedanischen Bulgaren und Albanesen, christlichen Bulgaren, Griechen, katholischen Albanesen, Zinzaren (Walachen), Juden und Zigeunern. Was die Zinzaren betrifft, so sind sie meist Handwerker und Kaufleute.¹⁾ Nach verschiedenen Mittheilungen, welche mir an Ort und Stelle gemacht wurden, dürfte die Einwohnerzahl rundum 60 000 betragen, wovon jedoch 15 000 auf die Garnison entfallen, so daß die eigentliche Bevölkerungsziffer ca. 45 000 betrüge. Unter diesen 45 000 sind nach Weigand mindestens 13 000 Walachen. Es ist bekanntlich sehr schwer, in der Türkei solche Daten zu ermitteln. Zählungen gibt es nicht, und kann es sich immer nur um ganz rohe Schätzungen handeln.

In Monastyr haben Rußland, England, Österreich, Serbien und Griechenland Konsulate. Bisher waren dieselben dazu berufen, über die politischen Interessen der von ihnen vertretenen Länder zu wachen. Hoffentlich fällt ihnen in nicht so ferner Zeit hauptsächlich die Aufgabe zu, mit Hilfe der neugeschaffenen Dampf-Verbindungen²⁾ vor allem den Handel und damit die Produktion zu fördern.

¹⁾ „Besonders bekannt sind die Walachen als geschickte Silberarbeiter. Als Kaufleute sind sie weit verbreitet und besitzen an den Küstenplätzen des Mittel-ländischen Meeres zum Teil sehr bedeutende Geschäfte. Die meisten Besitzer von Khans (Wirtshäusern) sind Walachen; ebenso finden sie sich als Hirten in der ganzen Türkei. Sie aber deshalb als ein Volk von Hirten darstellen zu wollen, wie man dies oft gethan hat, ist ein großer Irrthum.“ Weigand, Die Sprache der Dlympo-Walachen. Leipzig 1888. S. 7.

²⁾ Soeben, bei Abschluß der vorliegenden Studie, trifft (20. Juni 1894) die folgende Zeitungsnachricht ein: „Aus Salonik wird uns geschrieben: Salonik und Monastyr, diese beiden wichtigsten Handelsplätze Macedoniens, sind nun endlich durch einen Schienenweg miteinander verbunden, dessen feierliche Eröffnung heute morgen in Anwesenheit der kaiserlichen Kommissare stattfand. Die Bahn umfaßt im ganzen 220 km, deren Fertigstellung etwa drei Jahre erforderte, und die ein ungemein reiches Land durchzieht. Die Bevölkerung ist eine sehr fleißige; Ackerbau, Viehzucht und Weinkultur stehen in hoher Blüte, und werden es vornehmlich die hieraus erzeugten Produkte sein, welche zur Ausfuhr über Salonik nach England, Frankreich und Deutschland in Betracht kommen. Die kommerzielle Bedeutung Monastyr's ist in den letzten Jahren rasch gestiegen; die Banque de Salonique hat vor kurzem eine Filiale in Monastyr eröffnet, deren Hauptaufgabe es sein wird, den österreichischen und deutschen Exporthandel nach diesem Lande zu pflegen und zu heben.“

Innerhalb der letzten 50 Jahre hat Monastyr einen ganz bedeutenden Aufschwung genommen. Boué schildert die Stadt noch als winkelig, schmutzig und verfallen; aber schon Hahn (1858) fand die Straßen reinlich, und gewann dieser Reisende überhaupt einen sehr ansprechenden Eindruck. Bis in die sechziger Jahre war der Fanatismus der Mohammedaner noch so groß, daß keine Christenfrau, Fremde nicht ausgenommen, die Straßen unverhüllt betreten durfte. Selbst die Frau des österreichischen Konsuls, welcher als erster Vertreter fremder Mächte an diesem Orte weilte, mußte sich dieser strengen Sitte unterwerfen. Jetzt ist das ganz anders geworden. Die fremden Damen promenieren ungeniert in großer Toilette auf den Quais oder wo es ihnen sonst gefällt.

Der strategischen Bedeutung verdankt Monastyr die eifrige Fürsorge der Regierung, dem Boden der pelagonischen Ebene aber seinen Reichtum. Als Griesebach im Jahre 1839 hierherkam, besichtigte er die von dem damaligen Wali Akhmed Pascha in hundert Tagen erbaute Kaserne. Er fand ein ebenso imposantes wie zweckmäßiges Gebäude. Dasselbe gilt heute in erhöhtem Maße von allen militärischen Anlagen Monastyr's. Keinem Reisenden, von welcher Seite er auch kommt, können sie entgehen, und nach sachverständigem Urtheil sind die Maßnahmen für den Schutz des Landes weit genug entwickelt, um jeden Aufstand mit Erfolg bekämpfen zu können. So wie Griesebach fand auch Barth (1862) die Kasernen großartig angelegt. Er konstatiert, daß Ordnung und Pünktlichkeit herrschten. In Bitolia befindet sich eine der vier im Jahre 1847 gegründeten Militärschulen des ottomanischen Reiches, welche der Hochschule in Konstantinopel Zöglinge liefern. Die Stadt hat auch verschiedene Gymnasien: ein griechisches, ein dalmatinisches und ein bulgarisches. Die Häuser sind weiß oder bunt übertüncht. Kleine Lustschlösser verraten den Reichtum ihrer Besitzer. Nirgends fehlt es an Baumschlag und Wasser. Zahlreiche Moscheen überragen die weite Stadt. Auf den Plätzen beim Bazar lagern Büffel, und wenn diese abgezogen, kommen Scharen von Nebelkrähen, die hier oben legionenweise zu Hause sind.

Im Bazar selbst suchte ich vergebens nach interessanten Erzeugnissen einer heimischen Industrie. Leider werden die schönen bulgarischen Stickereien nicht auf den Markt gebracht. Die Leute sticken und weben gewöhnlich nur für ihren eigenen Bedarf, und was sie darüber fertig

bringen, das geht gleich in die Hände der Exportkaufleute. Was in Monastyr feilgeboten wird, das sind österreichische und englische Waren, hauptsächlich Stoffe. Interessant ist der Fischmarkt; da sind kolossale Lachsforellen und Karpfen, armdicke Aale und andere Herrlichkeiten aus den Seen von Presba und Ofhrida zu sehen. Wie in allen türkischen Städten fallen unter den Handwerkern die Schuster und die Schmiede besonders auf. Letztere verfertigen die sehr massiven Pferdefesseln, die mit einem auch in Anatolien verbreiteten Federverschluß versehen sind, derart, daß sich die gegen ein Widerlager gestemmten, den Schluß bewirkenden Federn mit Hilfe des eingeführten Schlüssels zusammendrücken lassen, worauf die Teile auseinandergezogen werden können. Das Schmiedehandwerk ruht größtenteils in den Händen der Zigeuner. Auffällig erschien mir hier an den Hufeisen, daß die centrale Öffnung der runden Scheibe sehr klein war, weit kleiner als in Anatolien.

Gegen die Ebene zu muß die Stadt in neuester Zeit eine nicht unbedeutende Erweiterung erfahren haben. Wenigstens macht ein Teil des in dieser Richtung angegliederten, äußerst originellen Bulgarenviertels ganz den Eindruck jugendlicher Entstehung.

Der im Rücken von Monastyr gelegene Peristeri ist von Grisebach, Barth, Biquésnel und andern Reisenden bestiegen worden. Nach der österreichischen Generalstabskarte hat der Berg 2359 m Gipfelhöhe. Von der Spitze aus sind mehrere Gipfel des Bindus, das große Becken von Presba, fast die ganze pelagonische Ebene, die großen, weithinziehenden Massen des Scardus (Schar), im Nordwesten die vom Karaju durchbrochenen Gebirge diesseits des Wardar, der riesige Kaimakchalan und die Senke von Ostrovo jenseits verhältnismäßig niedriger Bergzüge zu sehen.¹⁾

¹⁾ Auf der österreichischen Generalstabskarte finden wir den Peristeri unter S. 60° W. von Monastyr eingetragen. Meine Messung ergab von der Stadt aus S. 88° W. Grisebach bestimmte das magnetische Azimut des höchsten Minarés von Bitolia vom Gipfel aus zu N. 89° E. Nach der Säcularabnahme der Deklination im Betrage von 5' sollte die Grisebachsche Beobachtung 4,5° mehr zeigen als die meine (S. 92,5° W.). Die beiden Messungen differieren also, falls die obige Annahme der säkularen Änderung von 5' richtig ist, um nur ca. 3°. Die Deklination beträgt auf macedonischem Gebiet zur Zeit ungefähr 6,5° (nach der Neumayerschen Karte). Der Berg läge bei Zugrundelegung dieses Betrages S. 81,5° W. gegen den astronomischen Meridian und wäre in der Generalstabskarte immer noch ein gutes Stück gegen Norden zu rücken.

Wie schon erwähnt, ist der Name des Berges griechisch. Die Benennung mag davon kommen, daß die zu beiden Seiten der schnabelförmig hervortretenden Spitze, über den dunkeln Felsen schwebenden Schneefelder mit einer Taube verglichen worden sind. Jedenfalls ist die Vermutung Barths, der Name Peristeri möge von der auf den Abhängen weitverbreiteten *Pteris aquilina* herrühren, von der Hand zu weisen. Unterhalb des Gipfels liegt ein kleiner Alpensee. Grisebach unterscheidet am Peristeri eine mitteleuropäische und eine alpine Flora, die sich in einer Höhe von ca. 1500 m berühren. Der Abhang gegen das Dragorthal ist fast ganz unbewaldet, wie überhaupt der ganze Berg arm ist an Wald.

Es erübrigt, dem Vorgebrachten einige Worte über die geologische Natur der die pelagonische Ebene umschließenden Berge anzuschließen. Sehr verbreitet sind im innern Macedonien, sowie im Rhodopegebirge und in Thracien die kristallinischen Schiefer. Die archaischen Gebiete beanspruchen hier einen so breiten Raum, und sie werden zwischen Üsküb und Adrianopel von so bedeutenden vulkanischen Massen durchbrochen und überwuchert, daß zuerst Grisebach und später Hochstetter einen Vergleich mit dem Centralplateau von Frankreich durchzuführen versucht haben. Unter den kristallinischen Schieferen beansprucht ganz besonders der Glimmerschiefer ziemlich weitausgedehnte Gebiete. Vom Rara-Dagh- und Schargebirge ziehen diese alten Gesteine über die Höhen bei Prilip und die Randzüge der Ebene von Monastyr hinab zum Olymp und zu den thessalischen Küstengebirgen. Im Meretchfzuge, demselben, aus dem sich der Peristeri erhebt, spielen Glimmerschiefer eine große Rolle. Der Peristeri selbst besteht in seinen höheren Teilen aus Granit, dessen Eruptionen auf macedonischem Gebiete in sehr großartigem Maße stattgefunden haben. Syenit erscheint am östlichen Abhange der Karatchka-Planina, bei Florina, und im Osten und Nordosten des Sees von Kastoria liegt ein wildes, von Felsen bedecktes Gebirge aus Protogin. So scheint ein Zug granitischer Eruptiergebilde die centralmacedonischen Gebirge zu begleiten. Wie die Zusammensetzung des Djubatrü sowohl als auch des Raimaktchalan aus wahrscheinlich mesozoischen Kalken beweist, zieht innerhalb des macedonischen Centralmassivs — und von einem solchen darf hier wohl die Rede sein, obwohl die kristallinischen Schiefer keineswegs auf die der Meretchka

entsprechenden Züge beschränkt sind, sondern unter anderm auch bei Salonik, in Üsküb u. s. w. auftreten — eine Kalkzone. Auch das, was außerhalb Centralmacedoniens liegt, ist eine breite Zone von Kalk, die in diesem Falle mit großer Sicherheit zum wenigstens größten Teile der Kreideformation zugesprochen werden darf.¹⁾

¹⁾ Auf der geologischen Übersichtskarte der Balkanhalbinsel von Toula (Peterm. Mitteil. 1882) kommen diese Verhältnisse nicht zum Ausdruck. Spätere Detailforschungen dürften einen großen Teil des archaischen Territoriums in Streifen auflösen, welche mit jüngeren Gebilden wechsellagern. Zwischen Bodena und der pelagonischen Ebene steht jedenfalls mehr jüngerer Kalk an, als es die Toula'sche Karte ahnen läßt; so zwischen Tefhovo und dem Paß, nördlich davon und auf der Höhe von Gornitchovo. Auch der Marmor des Kaimaktchalan (Midje) wird als mesozoisch aufzufassen sein. Bezüglich der Kreideformation sagt A. Boué: „Kreidefalte setzen die Ketten in der Nähe von Siatista zusammen, reichen bis gegen Koziani und bilden den Berg von Grevena, den Burinos (Buronon), die Höhen zwischen Tcharbdjilar und Ostrovo, die Berge des Bades von Tefhovo, sowie diejenigen im Westen und Norden von Mausta. Wir haben Rudisten und Korallen zum mindesten zwischen Tcharbdjilar und Ostrovo, und zwar ganz besonders bei Köfeler gefunden. Die Kasse zwischen Koziani und Kastoria sind uns ganz frei von Fossilien erschienen, und dürften dieselben in Übereinstimmung stehen mit jenen, an der Oberfläche über und über mit trichterförmigen Löchern bedeckten Kalken, welche wir von Valjero in Serbien erwähnt haben. Die Kasse von Siatista sind sehr kristallinisch und mineralogisch in Übereinstimmung mit den dem Gneiß untergeordneten Kalken (im Olymp). Dolomite treten in diesen Ablagerungen in den Karaferia-Bergen im Süden des Sees von Ostrovo auf, sowie zwischen Köfeler und Ostrovo und wahrscheinlich hier und da in der Kette nördlich von Potava und Tefhovo. In der Kette des Burinos im Westen von Veria gibt es einen roten Marmor, welcher an die Scaglia oder an die Marmorarten von Dotis in Ungarn erinnert. Zwischen Ostrovo und Tefhovo bemerkt man Wechsellagerungen von dichten und körnigen, graubläulichen Kalken mit schwärzlichen oder bläulichen, kalkhaltigen Thonen, welche an gewisse Nummulitenmergel erinnern, und in der waldigen Schlucht im Westen des Sees von Tefhovo gibt es Schiefer und Kasse, sowie auch kalkhaltige Puddingsteine, die gleichfalls zur Kreide gehören“. A. Boué, Die europäische Türkei. Wien 1889. Bd. I, S. 178.

Was den zwischen Moglena und Bardar gelegenen Distrikt betrifft, so sagt Weigand: den eigentlichen Stoc des Gebirges bildeten kahle, in größerer Höhe auch mit Wald bedeckte, schroff abfallende Kalkberge, an welche sich sanft geneigte Thonschieferablagerungen anschließen.

Für die Beurteilung der bisher erschienenen geologischen Übersichten vergl. Fr. Toula, Die im Bereiche der Balkanhalbinsel geologisch untersuchten Routen, mit Karte. Mitteil. d. k. k. Geograph. Gesellschaft in Wien 1883. — Ferner von demselben Verfasser: Der Stand der geolog. Kenntnisse der Balkanländer. Vortrag, gehalten am IX. deutschen Geographentage Berlin 1891.

Vielleicht ist die Fortsetzung des vom Schar über den Peristeri und den Olymp herabzielenden Bogens auf Mytilene zu suchen; vielleicht gehört der im Rücken von

Die Ebene von Monastyr ist alter Seegrund. Lehmniger Boden bedingt im Verein mit dem Wasserreichtum eine außerordentliche Fruchtbarkeit. Daß in der Umrandung des Beckens auch jungtertiäre Bildungen nicht fehlen, das wurde schon oben dargelegt, als es sich um das Lignitvorkommen bei Baniza handelte.

Rintahia aufsteigende, aus kristallinischen Schiefeln zusammengesetzte Adjem-Dagh zu derselben, wenn auch angescharten Gebirgszone. Zwischen Adjem und Mytilene liegt eine Knickung der Leitlinien, wie ich in einer demnächst erscheinenden Abhandlung über die Geologie Kleinasiens des weiteren darlegen werde. Solche Knickungen oder Scharungen erklären den ganzen Bau des westlichen Kleinasiens. S. des Verfassers Reisewerk: Vom Goldenen Horn zu den Quellen des Euphrat. München 1893. S. 373, Leitlinien des Baues. — Noch möchte ich darauf hinweisen, daß innerhalb des oben besprochenen macedonischen Centralmassivs großartige Eruptionsherde gelegen sind, während die sedimentären Ablagerungen der Außenseite der Eruptionsercheinungen fast vollständig entbehren.

Von großem Interesse sind hier übrigens die im 40. Bande der Denkschriften der Wiener Akademie enthaltenen Ausführungen Neumayers über die Tektonik des südlichen Teiles der Balkanhalbinsel. Sie beruhen auf seinen und der österreichischen Geologen Wittner, Teller und Burgerstein in Griechenland und Thessalien während der Jahre 1874–76 betriebenen Aufnahmen.

Neumayer hebt hervor, daß der Bau im Westen einfach sei. Hier verlaufen die Falten ganz den dinarischen Alpen entsprechend; im Osten dagegen ist alles zerstückelt und die Streichungsrichtungen liegen quer zu den großen Faltenzonen des Westens. Dem entsprechend werden zwei verschiedene Perioden der Gebirgsbildung unterschieden. Die öst-westlich und südwest-nordöstlich gerichteten Falten unseres Gebietes, so heißt es, gehören als äußerstes Westende einem Gebirge an, dessen Aufrichtung derjenigen der alpinen Westkette der Balkanhalbinsel, dem Hindus-System, vorausgeht, welches von Vertiefungen geschnitten wird, welche tektonisch diesem letzteren angehören.

„Ein großer Bruch zieht vom Golf von Salonik bis in die Höhe der kleinasiatischen Küste, zuerst in süd-südöstlicher, dann in südöstlicher Richtung, den ganzen Archipel schief durchziehend.

Nach Biquésnel scheint die aus kristallinischen Schiefeln und dichten Kalken bestehende Kette, welche sich vom Midje-Berge (Kaimaktschan) am See von Ostrovo bis in die Gegend von Üsküb erstreckt, eine Fortsetzung des Olymp zu sein (Mém. de la Soc. géol. de France, Sér. II, Vol. I, p. 260), und es ist daher wahrscheinlich, daß dieselbe tektonische Linie sich auch noch weiter gegen Norden verfolgen lasse, wenn auch noch kein bestimmter Anhaltspunkt vorhanden ist, daß dies gerade in Form eines Bruches der Fall sei. Ja, der Umstand, daß im Olymp die Streichungsrichtung der Schichten sich derjenigen des Kammes nähert, macht es wahrscheinlich, daß beide in der nördlichen Fortsetzung der Kette zusammenfallen, diese daher eine normale wird.“

Es hieße die Geduld des geehrten Lesers auf eine zu harte Probe stellen, wenn ich ihn jetzt, nach Beendigung der Monastyrreise, auf demselben Wege so langsam zurückführen wollte, wie wir gekommen sind. Nur zu gern hätte ich den, jedem nach Bitolia kommenden Touristen auf das wärmste zu empfehlenden Übergang nach Gradsko an der Üsküb-Linie ausgeführt, und noch lieber wäre ich über die verlockenden Seen Presba und Ohrida gezogen, um Albanien zu durchkreuzen und zum Adriatischen Meere niederzusteigen. Allein alle diese Unternehmungen hätten mir viel zu viel Zeit gekostet. Meine Hauptaufgaben lagen während des Vorjahres auf kleinasiatischem Gebiete, und ich durfte dieselben keinesfalls allzulange hinauschieben. So ritt ich durch die Ebene zurück, wie ich gekommen, sah noch einmal alte Freunde, ließ den mir bekannten Gornitsovoweg links liegen und zog längs der Bahn über den Peterska-See nach Patelli. In Ostrovo fand sich am Sonntag zum Frühstück eine ebenso große wie animierte Gesellschaft von Ingenieuren zusammen, und ich gelangte, zwar unter strömendem Regen, aber doch inmitten einer lustigen, rasch durch das Land fliegenden Kavalkade nach Vodena. Hier verbrachte ich noch einen Tag, um den Zauber der herrlichen Natur von neuem auf mich wirken zu lassen, und war dann bald wieder in Salonik.

Drei große Kulturbeden sind es, welche von der neuen central-macedonischen Eisenbahn durchschnitten oder berührt werden: die Ebene von Salonik, die Mulde von Ostrovo-Kailar und das Pelagonische Becken. Das ans Meer grenzende Tiefland trägt südeuropäische Vegetation, die beiden letztgenannten Bezirke jedoch sind von einer mitteleuropäischen Pflanzendecke überkleidet. Die immergrüne Vegetation reicht wenig höher als der Sumpf von Nica, welchem, wie wir gesehen haben, die Wasser von Vodena entquellen. In dem so abweichenden Charakter der Pflanzendecke geben sich die Einflüsse der Lage und des Klimas kund. Wesentlich verschieden sind die Bedingungen, unter welchen menschliche Arbeit unten in der Nachbarschaft des Meeres und oben in den Senken des Hochlandes die Reichtümer des Bodens gewinnt. Wenn schon jetzt das Tieflandbecken von Salonik als außerordentlich fruchtbar

und ergiebig gelten darf, so könnte aus diesem gesegneten Stück Erde doch etwas ganz anderes werden, wenn die Hilfsquellen und Hilfsmittel richtig ausgenützt und angewandt würden und wenn es zu diesem Zwecke nicht zu sehr an Händen fehlte. Nicht nur Ackerbau und Viehzucht finden hier ein vielversprechendes Terrain, auch die Industrie erfreut sich der besten Aussichten. Schon seit einer Reihe von Jahren sind industrielle Unternehmungen emporgewachsen, und es hat den Anschein, als ob gerade die Nachbarschaft von Salonik mehr als irgend ein anderer Teil des weiten türkischen Reiches dazu berufen sei, eine rege gewerbliche Thätigkeit großzuziehen. Hierauf weisen nicht nur die Dampfmühlen Saloniks hin, welche mit so großem Erfolg arbeiten, daß der Import von Mehl beinahe ganz aufgehört hat, auch die mit Wasserkraft betriebenen Garnspinnereien in Niausta und die mit Wasserkraft arbeitenden in Salonik berechtigen zu den besten Hoffnungen. Salonik hat auch eine Seifenfabrik, Spiritusbrennereien und seit kurzem sogar eine Bierbrauerei. Was könnte erst geleistet werden, wenn die Kastaden von Bodena technisch nutzbar gemacht würden! Ist doch für den Seidenbau gerade der Winkel von Bodena vortrefflich geeignet, und fordern doch die Fälle zum Betriebe von Spinnereien geradezu heraus. „Die drei Städte Veria, Niausta und Bodena,“ sagt James Baker, „besitzen jede genug Wasserkraft, um sämtliche Fabriken Manchester's in Bewegung zu setzen.“

Ein paradiesischer Streifen Landes lehnt sich im Süden und Westen an die Berge, mit den blühenden Städten Karaferia und Niausta als Mittelpunkte. Hier wächst der berühmte Saft von Niausta. Der Wein ist zu feurig und schwer, um dem Bedarf Frankreichs entgegenkommen zu können. Infolgedessen wird er nur nach der Türkei selbst ausgeführt. Leider ist die Olivenbaumzucht in dem warmen, sonnigen Berggelände, welches die Ebene umgrenzt, vernachlässigt, obwohl die rasch emporgeblühte Seifenindustrie von Salonik eine sorgfältige Pflege gerade dieses Kulturzweiges verlangt. Die Einfuhr des für die Fabrikation erforderlichen Öles erfolgt hauptsächlich von Griechenland her; ein beträchtlicher Import findet auch aus Italien statt. Orangen- und Zitronenbäume gedeihen zwar bei sorgfältiger Behandlung, doch unterliegt die Erzeugung dieser Früchte der zu kalten Winter wegen immerhin zu großen Schwierigkeiten, um ihren Anbau empfehlenswert erscheinen

zu lassen. Dagegen gedeihen Feigen- und Mandelbäume. Für die Obstkultur ist, den Nußbaum ausgenommen, das Oberland geeigneter als die Tiefebene. Melonen werden allenthalben gebaut. Unter den Gemüsen stehen die Bohnen obenan. Ein sehr wichtiges Produkt der Ebene ist ferner der spanische Pfeffer, welcher hauptsächlich in der Landschaft Moglena, dem fruchtbarsten Gebiete ganz Macedoniens, einer nördlich von Bodena gelegenen enghalsigen Bucht des Tieflandes, vorkommt. Über dieses in sehr vielfacher Beziehung interessante und doch noch so wenig durchforschte Territorium bemerkt Weigand¹⁾: Die Ebene wird eingeschlossen von steil abfallenden, hohen Gebirgszügen, von denen eine Menge Bäche und Bächlein herunterkommen, die die Ebene überreich bewässern und vereinigt unter dem Namen Magleniza in südlicher Richtung abfließen. Die geschützte Lage, der gute Boden und Wasser in Hülle und Fülle bewirken eine so üppige Vegetation und eine so große Fruchtbarkeit, daß man selbst dreimal im Jahre ernten kann. Nur selten fällt Schnee. Die Bewohner sind zum größten Teil Pomaken, d. h. mohammedanische Bulgaren, die auch als fleißige Ackerbauer bekannt sind. In dem nordöstlichen Winkel des Beckens liegt mehrere hundert Fuß über dem Boden der eigentlichen Moglena die etwa zwei Stunden lange Ebene Blacho-Meglen, wie sie zum Unterschied von der Hauptebene Bulgaro-Meglen genannt wird. Hier wohnen mohammedanische Walachen. Sie treiben Ackerbau und Töpferei. Der Hauptort ist Monte. In Blacho-Meglen wird auch Seidenzucht getrieben, und der Paprika dieser Gegend erfreut sich in ganz Macedonien einer großen Beliebtheit.

Außer der wie ein großer Garten im Schoße der Berge ruhenden Moglenalandschaft münden noch das Vardarthal und im Süden bei Karaferia das Thal der Bistritza in die Ebene ein. Für die central-macedonische Bahn kommt jedoch nur noch der letztgenannte Erdstrich in Betracht. Durch die Bistritza ist besonders den Produkten des Distriktes

¹⁾ Gustav Weigand, Blacho-Meglen. Eine ethnographisch-philologische Untersuchung. Leipzig 1892. S. XIII. Die in dieser interessanten Schrift enthaltene Kartenstizze (S. XXVI) gibt einige, wenn auch bescheidene, so doch wesentliche Ergänzungen des Bildes der Gegend zwischen Vardar und Moglena. Sie zeigt so recht, wie äußerst unvollkommen die topographische Detailkenntnis der macedonischen Gebirge immer noch ist.

von Selfidje (Servia) ein Ausweg in die Ebene und ein Anschluß an den neuen Schienenweg gebahnt.

Das in seinem westlichen Teile und in seinen Randgebieten so reiche Tiefland schließt auch umfangreiche Strecken ein, welche nutzlos daliegen. Zunächst ist es das der Öffnung des Bardarthales vorgelegene Territorium, welches öde und steril erscheint. In dem steppenartigen Lande herrschen niedere Tamarix-Gesträuche, hochwüchsige Disteln und Gräser, welche des dichten Wurzelgeflechtes ermangeln, das für die Wiesenbildung Bedingung ist. Wenn hier an Stelle der Weide die Steppe tritt, so meint Griesebach, daß dies seinen Grund in den aus dem Bardarthale hervorbrechenden warmen Nordwinden haben dürfte, welche den Bewohnern von Salonik ihre heißesten Sommertage zuführen und das Wachstum der Wiesen nicht dulden; doch wird wohl der Grund der Sterilität in den Bodenverhältnissen zu suchen sein. Nahe liegt die Annahme, daß der Bardar gerade hier, wo er das Thal verläßt, eine weitausgedehnte Schuttdecke gebildet habe, welche einer tiefgründigen, kulturfähigen Krume entbehrt und den Niederschlägen ein allzu rasches Durchsickern gestattet. Die fruchtbaren Lehnen zu Füßen des Paik zeigen wohl nur deshalb ein so frisches Gewand, weil die physikalischen Verhältnisse ihres Untergrundes günstigere Vegetationsbedingungen bieten, als es vor dem Ausgange des Thales der Fall sein kann.

Ein See, der Yenidjegiöl, nimmt westlich vom Bardar den tiefsten Teil der Ebene ein. Seine Umgebungen sind sumpfig, und beträchtliche Teile des Tieflandes kommen durch die Frühjahrüberschwemmungen auch längs des Ausflusses unter Wasser. Hier wäre durch Dämme und Kanäle nicht allein neues Kulturland zu gewinnen; eine Regulierung der Flußläufe würde auch dazu angethan sein, die Gefahr des Fiebers zu vermindern.¹⁾

So wie die Sümpfe des Yenidjegiöl, harren die Marschen des Bardardeltas der Arbeit des Kulturtechnikers. Bedeutende Veränderungen sind übrigens mit dem Mündungsgebiete in historischer Zeit vor sich gegangen. Der Lydias mündete zur Zeit Herodots nicht, wie

¹⁾ unlängst haben englische Ingenieure im Auftrage Hamdy Bey's von Salonik die Frage der Entwässerung des Sees von Yenidje-Bardar studiert. v. d. Goltz, a. a. O. S. 25.

heutzutage, in den Bardar, sondern in den Haliafmon (bulgarisch Bistriza, türkisch Indje-Karafu).

Wenden wir uns nun der Mulde von Ostrovo-Kailar zu, so bietet dieselbe der Kultur im nördlichen Teile, der fast ganz vom See eingenommen wird, nur wenig Raum. Doch schließt sich an den See gegen Süd die reichbevölkerte Kailar-Dvassi, eine Ebene in dem von Djuma und Koziani herabziehenden Thale. Hier liegen ausgedehnte Kulturen von Weizen und Gerste. Dann gehört zu der Mulde das sich noch enger an die Bahn schließende Weinland von Patelli, Peterska, Sorovitch und Eftchifu. Die 1892er Ernte dieses sonnigen Hochthales lieferte 2 600 000 kg Trauben. Der Preis pro Pferdelaft von 128 kg betrug zwischen 3,6 und 4,3 Mark. Über die Erhebung des Zehnten und die Weinbereitung in dieser Gegend liefert Martin Aftima folgende Mitteilungen:

An einem durch den Steueragenten festgesetzten Tage beginnen die Verkäufe; alles ist in festlicher Stimmung. Die erst seit kurzem wieder eröffneten Schulen sind geschlossen; denn groß und klein muß Hand ans Werk legen. Die Frauen und Kinder zerstreuen sich, jedes mit einem Messer bewaffnet und mit einem Korbe versehen, in die Weingärten, um die Trauben zu schneiden, während die Männer die Tragtiere oder die Erntewagen mit den gefüllten Kufen beladen. Wagen und Tiere folgen alle demselben Pfade, da jeder andere Ausgang durch die Verordnung der Behörde gesperrt ist. Bei einer Ulme halten sie. Im Schatten des Baumes hat sich auf einem Teppich der Zehnten-einsammler mit seinem Gehilfen gelagert. Zwei Gendarmen vertreten den Arm des Gesetzes; ein Kafedji hat alle Hände voll zu thun. Martin Aftima meint, die Bauern würden bei der Bestimmung des Gewichtes nur zu oft übervorteilt, so daß sie erheblich mehr als den Zehnten zu entrichten hätten. Die Abgabe erfolgt in Geld. Sobald die Formalitäten des Zehnten geregelt sind, schaffen die Bauern ihre Trauben nach Hause, um ohne Verzug an das Austreten des Weines zu gehen, was in einem Bottich mit Hilfe der Füße geschieht. Hierauf werden Trester und Most zur Gärung in Fässer gefüllt. Um einen herben Wein zu erhalten, gießt man von Zeit zu Zeit etwas Wasser zu. Man erhält auf diese Weise einen gehaltvollen Wein von schöner Farbe. Der einzige Vorwurf, den man ihm machen könnte, ist eine

gewisse Schärfe, welche vom zu langen Verbleiben der Trester im Weine herrührt. Die Entfernung der Trester findet thatsächlich erst 30 oder 40 Tage nach dem Austreten statt, in der Absicht, den Trestern, welche für Branntwein (Raki) bestimmt sind, mehr Kraft zu geben. Die Rakibereitung liefert guten Profit. Eine Ladung von 128 kg Trauben gibt ungefähr 45 kg Wein und 4—5 kg Raki. Der erstere wurde in dem durch eine besonders gute Ernte ausgezeichneten Jahre 1892 zu dem billigen Preise von 20—23 Pfennige, der letztere für 72—90 Pfennige pro Liter verkauft.

Die Ausfuhr findet nur nach Monastyr statt. Nur wenige Fässer gehen nach Salonik. Nach Beendigung des neuen Schienenweges hofft man große Quantitäten in letzterer Stadt verkaufen zu können. Ein erheblicher Teil des produzierten Weines wird von den Einwohnern selbst konsumiert. Der Bulgare trinkt viel, obwohl der nicht gerade leichte Wein unverdünnt genommen wird. Auch der Genuß des Raki erfolgt ohne Wasserzusatz.

Wie aus der volkswirtschaftlichen Studie Rohnstocks¹⁾ hervorgeht, werden die Weine in der Regel gekocht, wo Wachholderbeersträucher vorhanden sind, gleichzeitig mit Wachholderbeeren oder auch nur mit Gesträuch derselben. Diese Bemerkungen sind offenbar nur auf die feurigen Weine des Tieflandes zu beziehen. Aus den Trestern wird nicht nur Raki, sondern auch Essig bereitet. Auch braucht man die Trester zum Mästen von Truthühnern.

Martin Aftima verdanke ich ferner wertvolle Aufschlüsse über die Produktionsverhältnisse der Ebene von Monastyr. Der Tagelohn beträgt 1 Mk. für Männer und 52 Pf. für Frauen.²⁾ Das Getreide wird mit Sichel oder Sense geschnitten und durch darüber getriebene Maultiere oder Pferde ausgetreten. Der Preis betrug 1891 9,6—14,2 Frs. für 76 Oka Roggen oder Mais (rund 78 Oka = 100 kg). Die Gerste-Ernte³⁾ betrug 1891 nur die Hälfte von der des Vorjahres. Mais wird durch die ganze Ebene kultiviert. Seine Ernte fiel in den

¹⁾ Rohnstock, F., Volkswirtschaftliche Studien über die Türkei. I. Salonik und sein Hinterland. Konstantinopel, Verlag von D. Reil. 1886.

²⁾ Hierzu kommt der Nahrungsunterhalt im Betrage von 28 Pf. pro Kopf.

³⁾ Die Gerste ist in der ganzen Türkei hauptsächlich deshalb von Bedeutung, weil sie fast allenthalben als Pferdefutter gebraucht wird.

September, während die Gerste Anfang Juni und der Roggen im Juli geschnitten wurde. Zu den Produkten der Ebene gehören noch Anis, hauptsächlich in der Gegend von Prilip gebaut, 0,5 Frs. pro Oka (1,283 kg); weißer Mohn (25 Frs. pro Oka des daraus gewonnenen Opiums), Hanf und Flach, Milch, Käse, Wolle und Felle. Bezüglich des Weines der Ebene von Monastyr wäre noch hinzuzufügen, daß der Rotwein etwa 16—17° hat, während der Weißwein von ungefähr 18° einen bescheidenen Dessertwein ausmachen könnte; ein Zusatz von 100 g Alkohol auf 50 Oka würde ihn befähigen, die weitesten Reisen zu überstehen.

Von Interesse sind an dieser Stelle die Angaben Rohnstocks über die Beteiligung der einzelnen Länder an der Handelsbewegung von Salonik. 1883 entfiel von der Einfuhr auf England 25%, auf Österreich-Ungarn 19% (Zucker, geistige Getränke, Papier, Fes, farbige Kleider, glattes Tuch, Stahl, Senjen, Zündhölzer, Glaswaren, Lampen, baumwollene Gewebe und Rohgarn), auf Deutschland 9% (Anilinfarben, Leberthran, ätherische Öle, Steingut, Eisen- und Stahlwaren, Goldleisten, Hornkämme, Pelzwaren, Nähmaschinen, Hanfwaren, Wirkwaren, Flanelle und Demicoton). Der Anteil Deutschlands an der Einfuhr belief sich auf 204 650 Ltq, Österreich-Ungarns auf 442 663 Ltq.¹⁾ Für das gesamte Hauptzollamtgebiet Salonik, welches die Vilayets Salonik, Monastyr und Kossovo, sowie das Amt Selfidje umfaßt, betrug die Handelsbewegung einschließlich des Güterausstausches mit dem Inland und mit inländischen Häfen an:

Ausfuhr 2 833 811 Ltq, — Einfuhr 2 301 914 Ltq.

Nach dem Salzverbrauch von durchschnittlich 5 kg pro Jahr und Kopf und der Einfuhrmenge des Salzes läßt sich die Bevölkerung des Hauptzollamtgebietes von Salonik auf 2 863 000 Seelen veranschlagen. Der Flächenraum des Gebietes mißt 78 680 qkm; es kommen also 36 Bewohner auf den Quadrat-Kilometer. Das Areal kommt dem Bayerns nahezu gleich; die Bevölkerungsdichtigkeit beträgt die Hälfte von der Bayerns.²⁾

Wenn nun die neue Bahn nur einen Teil des Hinterlandes von Salonik erschließt, so sind es doch gerade die unzweifelhaft fruchtbarsten,

¹⁾ 1 türk. Pfund, Livre turque (Ltq) = 18,5 Mark.

²⁾ Die Bevölkerungsdichtigkeit im Vilayet Smyrna, woselbst sich auf türkischem Boden zuerst ein Eisenbahnnetz entwickelte, beträgt nur 26 pro qkm.

vielversprechendsten Bezirke, durch welche sie führt. Diese Bezirke sind zwar durchschnittlich nicht dicht bevölkert; wenn wir aber bedenken, daß das Land durchaus gebirgig ist, und daß sich die Bewohner in den Ebenen und Thälern zusammendrängen, so ergibt sich für die kulturfähigsten Territorien doch eine relativ hohe Dichte. Allerdings liegen immer noch ziemlich ausgedehnte Flächen brach; ohne Zweifel könnte der freigebige Boden noch erheblich viel Menschen mehr ernähren, als jetzt darauf wohnen.

Das Bevölkerungsverhältnis eröffnet die günstigste Perspektive für den Bahnbetrieb. Auf einen sehr starken Personenverkehr darf mit Sicherheit gerechnet werden. Wünschen wir der neuen Linie, daß es ihr recht bald gelingen möge, eine kilometrische Bruttoeinnahme von 23 000 Frs. zu erzielen wie die Linie Smyrna—Midin.

Garantiert sind von der türkischen Regierung 14 300 Frs. pro Kilometer. Zur Deckung dieser Garantie dienen die Zehnteneinnahmen der Vilayets Salonik und Monastyr.¹⁾ Erst in zweiter Linie wurden diese Regierungseinkünfte an die Gesellschaft der Linie Dedeaghatz—Salonik verpfändet. Es liegt der Gedanke nahe, daß sich die türkische Regierung durch solche Eisenbahngarantien zu große Lasten auferlege. Allein die Erschließung der Produktionsgebiete durch Schienenwege erhöht den Wert der Produkte um Beträchtliches, so daß der Regierung schon

¹⁾ »Le Gouvernement Impérial garantit au concessionnaire un revenu brut annuel de 14300 Fcs. par kilomètre construit et exploité; pour le cas d'insuffisance des recettes de l'exploitation, il sera procédé de la manière suivante pour parfaire le dit chiffre de 14300 Fcs. par kilomètre et par an de revenus bruts du chemin de fer construit et exploité.

Lors de l'adjudication des dîmes des sandjaks de Salonique et Monastyr, adjudication à laquelle assistera un délégué de l'Administration de la Dette Publique, les bons obligatoires à livrer par les adjudicataires pour la contre-valeur des dîmes résultant de cette adjudication seront libellés payables à l'ordre des caisses de l'Administration de la Dette Publique se trouvant dans les sandjaks sus-énoncés et la totalité de la dite contre-valeur sera remise directement aux dites caisses. Les sommes que le Gouvernement Impérial s'engage à payer annuellement au concessionnaire pour parfaire le revenu kilométrique plus haut indiqué, seront prises sur la dite contre-valeur et payées par l'Administration de la Dette Publique au concessionnaire et le solde sera versé par elle au Trésor Impérial.

Art. 29 de la Convention. Actes de la Société du Chemin de fer Ottoman Salonique—Monastyr. Constantinople 1891.

aus diesem Grunde die Quellen des Zehnten reichlicher fließen. Um nur ein Beispiel anzuführen, will ich auf die durch Eröffnung der Anatolischen Bahn bewirkte Steigerung des Gerstenpreises in Angora von 5—7 auf 14 Piafter verweisen. In den Sandjaks Ismid, Ertoğhrul, Kintahia und Angora haben sich durch den Betrieb derselben Bahn die Zehnteneinkünfte von 100 000—120 000 Ltq auf 200 000 Ltq erhöht. Diese Mehreinkünfte reduzieren die von der Regierung übernommenen Lasten ganz beträchtlich, wenn sie auch vorderhand selbst im Falle einer besseren Ernte als der des vorigen Jahres nicht ausreichen, um die Differenz der Bruttoeinnahme gegen den garantierten Ertrag in der Weise zu decken, daß für die Staatskasse ein Ausfall von Zuflüssen gegen früher vermieden würde. Neben der Wertsteigerung sollte nun eine quantitative Steigerung der Produktion stattfinden, und es ist nicht daran zu zweifeln, daß die in letzterer Beziehung erfolgende Anregung Fortschritte zu Wege bringen wird. Geht sich die Masse der Bodenerzeugnisse in den von der Bahn durchschnittenen Distrikten, so kommt dies nicht nur dem Güterverkehr zugute, sondern auch der Staatskasse. Die kilometrische Bruttoeinnahme wird erhöht, die Regierung muß für weniger aufkommen und hat außerdem eine Mehreinnahme aus dem Zehnten.

Einen gewissen Maßstab liefern hier die Rentabilitätsverhältnisse der Smyrnabahnen. Smyrna—Kassaba hat nach Mitteilungen, welche ich ganz neuerdings erhalten habe, eine kilometrische Bruttoeinnahme von 16 000 Frs., Smyrna—Diner nur 10 000 Frs.¹⁾ Ungünstiger stellen sich

¹⁾ „Die finanzielle Lage der Smyrna—Midin und Diner-Gesellschaft war, so lange die Linie noch kurz blieb, eine prekäre. 1886 wurden die 20 £-Aktien der Gesellschaft mit nur 2 £ cotiert. Die Verlängerung bis Seratfiö bewirkte ein Steigen auf 9 £. Die Hausse fuhr fort und bald standen die Aktien über pari. 1889 galten sie 23 £. Die schlechte Ernte von 1890 führte, ungeachtet der Verlängerung bis Diner (weitere 145 km), ein Fallen auf 18½ £ herbei; aber der Kurs hob sich allmählich und stieg wieder über pari.“

Die finanzielle Lage der Kassaba-Gesellschaft passierte ähnliche Phasen, wie die der Midin-Kompagnie. Seit der Verlängerung bis Mashehir hat sich der Kurs der Aktien stetig verbessert. Der Kurs stand fast immer auf pari und darüber.“

Die Gesamtlänge der Kassaba-Linie mit den Hauptzweigen Mashehir und Soma, sowie der kurzen Strecke Smyrna—Bournabad beträgt 263,6 km. Die Gesamtlänge der Midin-Linie mit der Verlängerung bis Diner und den verschiedenen Abzweigungen beträgt 515,3 km. Cuinet, La Turquie d'Asie, Tome III, Fascic. 8, p. 392.

Was die seitens der Regierung den Smyrna-Eisenbahngesellschaften gegenüber gemachten Zugeständnisse betrifft, so stehen dieselben im Vergleich mit den von der

die Einnahmen auf der Linie Salonik—Üsküb—Zibestche mit 8000 Frs. pro Kilometer. Längs dieser letztgenannten Verkehrsader hat sich die Ausnützung des Bodens und der Hilfsquellen überhaupt nicht in der Weise gehoben, wie es der langen, seit Beendigung des Baues der Strecke Salonik—Mitroviça (1874) verstrichenen Frist zufolge erwartet werden sollte. Das »Laissez aller«-Prinzip ist eben in einem neuerschlossenen, rascher Entwicklung bedürftigen Lande am wenigsten zu empfehlen. Von Seite der Regierung könnte für ein rascheres Emporblühen, wie es durchaus in deren eigenem materiellem Interesse liegt, so manches geschehen. Sorgfältige Enqueten über die Produktionsbedingungen, Maßnahmen zur rationellen Bewirtschaftung des nationalen Besitzes, thatkräftiges Eingreifen wären auch ganz besonders in den Hochlandgebieten Kleinasiens am Platze, wo es an Händen fehlt und die Natur nicht so einladend aussieht, obwohl der Boden fruchtbar ist.

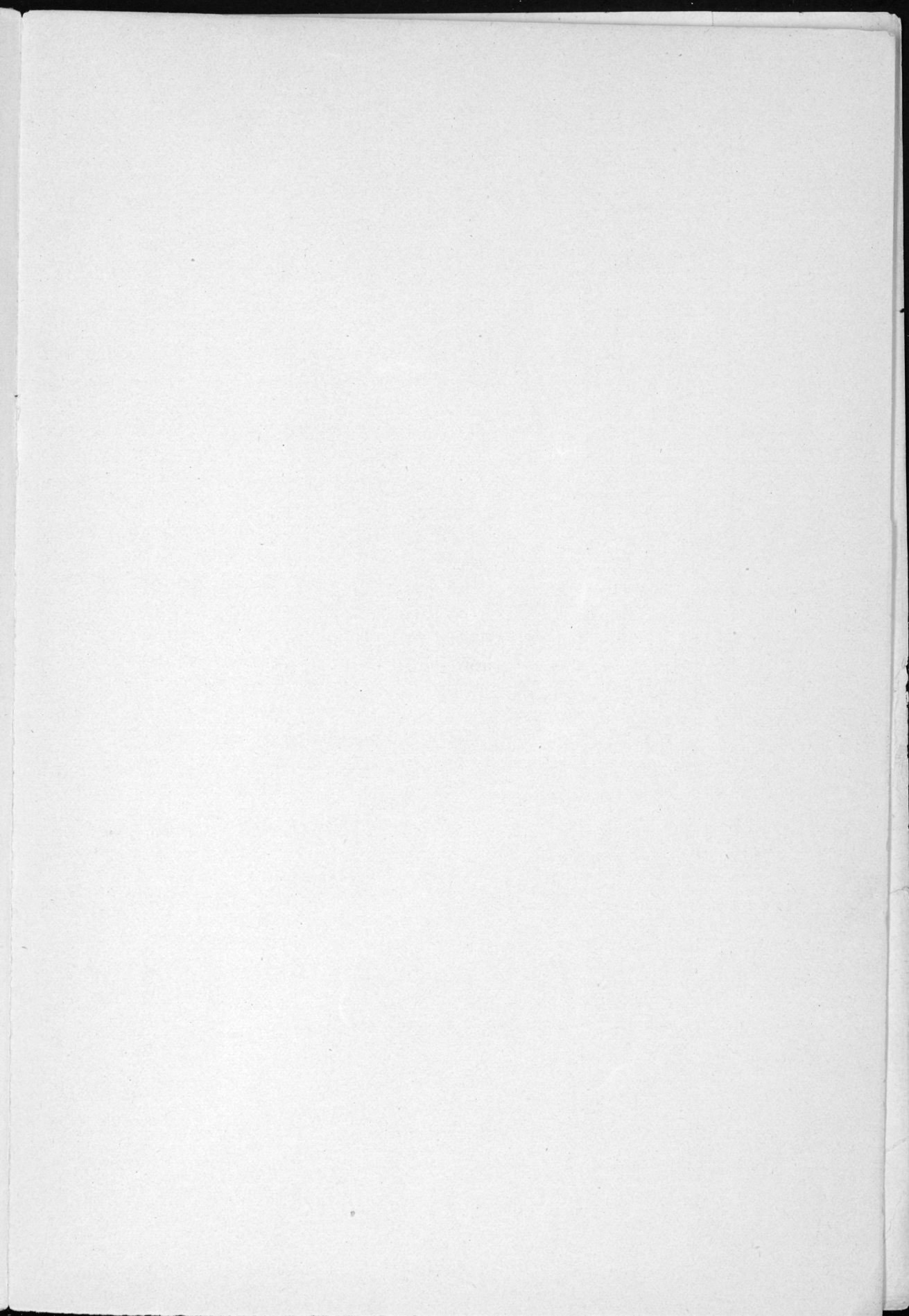
Was nun die centralmacedonische Bahn anbetrifft, so lassen die physikalischen und die sozialen Bedingungen ihres Territoriums einen Zweifel an der Rentabilität des Unternehmens gewiß nicht aufkommen. Die Natur ist hier so freigebig, die Bevölkerung ist in solcher Masse vorhanden und aus so fleißigen und bildungsfähigen Elementen zusammengesetzt, daß die Welt hier vorläufig getrost ihren eigenen Lauf nehmen darf.

Die Entwicklung des türkischen Eisenbahnnetzes ist von gewaltiger Bedeutung für das gesamte europäische Wirtschaftsgebäude. Je mehr sich dieses Netz entwickelt, um so enger schließen sich Asien und Europa zusammen. Und ein nicht zu unterschätzendes Glied in der verbindenden Kette ist die centralmacedonische Bahn.

Anatolischen Eisenbahngesellschaft und anderen Kompagnien erzielten Vorteilen oder Sicherheiten weit zurück. Die Midin-Gesellschaft genießt überhaupt keine Garantie mehr (seit 1888). Für die Kassaba-Linie besteht eine Garantie nur zum Teil. Dazu kommt, daß bei den Smyrna-Garantien die Verpfändung der Steuern, sowie die Mitwirkung der Dette Publique wegfällt.

Neuerdings sollen die Aktien der Diner-Gesellschaft wieder gefallen sein, und zwar infolge der Konzeßion Estishehir—Konia, welche an die Anatolische Eisenbahngesellschaft erteilt wurde.





DEC 1 1903

regenderes Reisewerk läßt sich für den Zweck einer Erwägung derartiger Pläne auf der Grundlage der gegenwärtigen Landeszustände denken, als das in vornehmer Ausstattung jüngst erschienene Prachtwerk. Reicher Inhalt, anziehend in der Darstellungsweise! **Straßburger Post**: Der durch seine geologischen und topogr. Aufnahmen in Japan rühmlichst bekannt gewordene Geograph Edmund Raumann hat in dem äußerst anziehend geschriebenen Buche, das mit vornehmer Pracht ausgestattet ist, die Ergebnisse seiner sechsmonatlichen Reise niedergelegt. **Bohemia**: Hervorragendes Prachtwerk. **Tägl. Rundschau**: Auch an fesselnden Charakteristiken und kleinen Erzählungen aller Art ist kein Mangel, hie und da kommt auch der Humor zu seinem Recht; so darf Alles in Allem das Buch als das Muster eines Reisewerkes bezeichnet werden. **Basler Nachrichten**: Der vielgereiste Verfasser hat es trefflich verstanden, seine Leser in überaus anschaulicher und klarer Weise mit den von ihm geschauten Herrlichkeiten bekannt zu machen. **Osmantische Post**: Ein Werk, das mit deutscher Gründlichkeit eine stets anziehende, den Leser interessirende Schreibweise verbindet. **Oldenburger Generalanzeiger**: Durch die Verbindung des beschreibenden Theiles mit der Darlegung der wirtschaftlichen Verhältnisse halbvergessener Länder erhebt sich das anschaulich geschriebene, vorzüglich ausgestattete Werk über die flüchtige Beschreibung so vieler Touristenfahrten. **Zeitschr. des österr. Ingenieur- und Architektenvereins**: Wahrhaft prächtige, lebenswahre Schilderungen, die das ungewöhnlich schön ausgestattete Werk aufweist. Auch dem Techniker bietet es so manches Wissenswerthe. **Breslauer Zeitung**: Das überaus reichhaltige, kunstvoll ausgestattete Werk möge die aufmerksamste Beachtung aller derer finden, denen Länder- und Völkertunde ein Interesse abgewinnt. **Gartenlaube**: Der Zauber des Orients lagert über Dr. Edmund Raumann's reich illustriertem Reisewerk. **Universum**: Anschaulich und anziehend geschriebenes Prachtwerk aus der Länder- und Völkertunde, das auch in weiteren Kreisen Interesse finden wird. **Schles. Zeitung**: Prächtige Schilderungen, vorzügliche Vollbilder und Textillustrationen; vornehme Weihnachtsgabe. **Pfälzische Presse**: Wegen seiner glänzenden Ausstattung und seines fesselnden Inhalts als besonders werthvolle Weihnachtsgabe auch für die reifere Jugend geeignet. **Weimarer Zeitung**: Die reiche, bildliche Ausstattung ist so schön und künstlerisch, daß sie mit dem Text vollkommen gleichen Schritt hält. **Kunst für Alle**: Reich ausgestattet, elegant geschrieben. Die lebendigen Schilderungen von Land und Leuten sind ganz dazu angethan, Reiselustige in dieses Stück fremder Welt zu locken. **Norddeutsche Allgem. Zeitung**: Ausstattung vornehm und gediegen, die Schilderungen farbenreich, anziehend. **Germania**: Das prächtige, gediegene Werk wird in allen Kreisen mit Interesse gelesen werden. **Leipziger Illust. Zeitung**: Ein mit 140 künstlerisch ausgeführten Illustrationen geschmücktes Prachtwerk, welches durch viele lebendige, poesie- und stimmungsvolle Landschafts- und Städtebilder, sowie durch eine Fülle archäologisch-historischer, kunst-, sitten-, völkergeschichtlichen Stoffes, das Interesse der Leser fesselt und auch durch Schönheit des Stils hervorragt. **Pester Lloyd**: Für alle Freunde gediegener Reiselektüre als geeignete Festgabe empfohlen. **National-Zeitung**: Ein interessantes, anregendes und unterrichtendes Buch. **Berliner Tageblatt**: Ein illustriertes Reisewerk im großen Stil. **Neue Fürther Zeitung**: Der Verfasser, der kurzweilig zu zeichnen und zu erzählen versteht, beschwert seine Darstellung nicht mehr mit wissenschaftlichem Material, als ein feuilletonartiger Fluß der Sprache gestattet. Die Lektüre ist genüßreich. **Allgem. Moden-Zeitung**: Das Prachtwerk gehört unstreitig zu den gediegensten und interessantesten der Reisewerke, welche der Büchermarkt aufzuweisen hat. **Rheinisch westf. Zeitung**: Die Reise selbst ist reich an interessanten Erlebnissen, welche von prächtigen Beschreibungen und historischen Excursionen wie mit Laubgewinden umgeben sind. **Neue badische Landeszeitung**: Darstellung ebenso flott wie gründlich. **Hamburger Nachrichten**: Zu einer Empfehlung im umfassendsten Wortsinn fühlen wir uns heute verpflichtet in Angesicht des stattlichen Foliobandes u. **Kieler Zeitung**: Mit großem Vergnügen folgt man dem interessanten Plauderer, dem launigen Forscher auf seinen Reisen. Die Ausstattung ist wirklich herrlich. **Danziger Zeitung**: In der Form eines Reisewerkes ist es dem Verfasser gelungen, seine Schilderungen in glühenden Farben wiederzugeben. Die Illustrationen geben dem ganzen Werke ein künstlerisches Gepräge. **Leipziger Zeitung**: Die Darstellung ist klar und fesselnd, an einzelnen

Stellen nicht ohne rhetorischen Schwung. Der Verfasser hat in sehr eingehender Weise die gesammten Natur- und Culturverhältnisse anatolischer Lande zum Gegenstande seines Studiums gemacht. **Magdeburgische Zeitung:** Eine besondere Meisterschaft beweist der Verfasser des interessanten Wertes in den prächtigen Landschaftsbildern zaubern und den ganzen Reiz der schönen Natur Kleinasiens widerpiegeln. Auch in die Sitten und Gebräuche läßt das Werk manchen interessanten Einblick thun. Der Leserkreis ist ein interessantes und fesselndes Werk gegeben, das in hohem Maße geeignet ist, unsere Kenntnisse von Land und Leuten der asiatischen Türkei zu erweitern. Die vielen prachtvollen, theilweise farbigen Vollenbilder und die sauber ausgeführten Zeichnungen verleihen dem Ganzen ein künstlerisches Gepräge. **Potsdamer Zeitung:** Anmuthige, oft von feinem Humor gewürzte Darstellung, elegante und dauerhafte Ausstattung, ein wahres Prachtwerk. **Berliner Börsenzeitung:** In der That wird dieses Werk von Jedermann mit Interesse gelesen werden und darf als ein überaus verdienstvolles bezeichnet werden. **Bund:** Eine genussreiche Lektüre für das gesammte gebildete Leserpublikum. Die Ausstattung eine geradezu brillante; das Umschlagbild allein ein sehenswerthes Kunstwerk hohen Ranges. **Dortmunder Zeitung:** Wer diese schöne, lehrreiche Reise mitmachen will, dem empfehlen wir obiges Prachtwerk. **Süddeutsche Bauzeitung:** Wir haben an dem Werke eine Fülle von Anregung und Belehrung geschöpft und können nur hoffen, es möge in den weitesten Kreisen wohlverdienten Anklang finden. In ganz dem Zweck entsprechender, edler Sprache schildert der geistreiche und vielseitige Schriftsteller die wechselnden Eindrücke jenes hochinteressanten Landes. **Dresdner Anzeiger** (Berein für Erdkunde): Das äußere Gewand des Werkes ist ein prächtiges und der Inhalt ein vorzüglicher. — So bietet das Werk viel in sehr lesbarer Form und zugleich — was besonders erforderlich, jedoch auch schwierig zu erfüllen ist — das Morgenland in seiner Eigenart klar und richtig geschildert. **Reichshote:** Es zählt zu den bedeutendsten großen Reiseswerken der Gegenwart. **Eisenbahnzeitung:** Das prachtvoll ausgestattete Buch ist in sehr ansprechender Form geschrieben und zweifeln wir nicht, daß dasselbe überall mit Beifall aufgenommen werde. **Kölnener Volkszeitung:** Wir durften die in dem Prachtwerk niedergelegten Reise-Eindrücke nur sprunghaft verfolgen; das Wenige, was im Spiegel der kurzen Wiedergabe geboten wird, kann nur entfernt den Reiz ahnen lassen, welchen Raumann's Darstellung selbst ausübt, unterstützt von den künstlerisch durageführten bildlichen Beigaben. **Dresdner Nachrichten:** Diese Aufgabe ist vorzüglich gelöst worden und mit großem Interesse und Vortheil werden alle diejenigen von dem Prachtwerk Kenntniß nehmen, die Belehrung über den Gegenstand suchen und der Kultur ihre Aufmerksamkeit schenken. **Frankf. Kurier:** Ansprechend geschrieben, gibt das glänzende Reiseswerk von den Natur- und Culturverhältnissen Kleinasiens ein nach den verschiedensten Seiten anregendes Bild. **Frankf. Oderzeitung:** Anmuthige Darstellung, feiner Humor, wahres Prachtwerk. **Würzburger Generalanzeiger:** Inhalt wie vornehme Ausstattung harmoniren miteinander auf das glücklichste in diesem Werke, worin der Verfasser in bilderreicher, poetischer Sprache seine Eindrücke und Beobachtungen einer Orientreise niedergelegt hat. **Deutsche Zeitung:** Lebendig, fesselnd, brillante Ausstattung. **Schwäb. Merkur:** Ein glänzendes Reiseswerk. Das Buch ist prächtig ausgestattet. Es wäre aber schade, wenn man es deshalb nur als eines jener Prachtwerke achten würde, die man nicht durchzulesen, sondern nur flüchtig zu durchbliden pflegt.