

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 2 (1909-1910)
Heft: 15

Artikel: Die Wiedererschliessung Mesopotamiens für die Weltwirtschaft
Autor: Hennig, Richard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920241>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Mark veranschlagt, mit dem Bau wird wahrscheinlich noch Ende dieses Jahres begonnen werden.

Die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Listertalsperre wird voraussichtlich Ende des Jahres 1911, also noch vor Vollendung der grossen Möhnetalsperre, die auf eigene Rechnung des Ruhrtalsperrenvereins erbaut wird, erfolgen können. Die Listertalsperre wird mit ihren 22 Millionen m³ Stauinhalt nach Vollendung der Möhnetalsperre, die 130 Millionen m³ fasst, in der Grösse an zweiter Stelle unter den Ruhrtalsperren stehen. Elf Talsperren mit zusammen 186,6 Millionen m Stauinhalt werden dann im Betrieb sein, und damit dürfte der Bedarf auf längere Jahre hinaus gedeckt werden können.



Die Wiedererschliessung Mesopotamiens für die Weltwirtschaft.

Von Dr. RICHARD HENNIG.

In keinem andern Land der Erde ist der Gegensatz zwischen der hohen Blüte von Einst und dem jetzigen tiefen Verfall so sinnfällig, wie in Mesopotamien. Vor zweitausend und mehr Jahren war dieses ganze Zweistromland ein einziger blühender Garten; hier war das Paradies der Bibel, hier blühte die assyrische und babylonische Kultur in einem Lande von ungemeiner Fruchtbarkeit, hier waren die hängenden Gärten der Semiramis selbst noch im Mittelalter, als der Höhepunkt der Zweistromland-Kultur längst überschritten war, hier konnte jene stolze Entwicklung sich vollziehen, die wir mit den Namen Bagdad und Balsora der Kalifenzeit zu verbinden gewohnt sind und die dem Euphrat- und Tigrislauf die so wichtige Rolle im Gütertausch zwischen China und Indien einerseits, Kultur-Europa andererseits zuwies — und heute ist der grössere Teil des Landes, mit Ausnahme der Uferlandschaften und der noch immer bedeutenden Handelsplätze am Tigris selbst, Basra, Bagdad, Mossul, eine öde Wüste, die besät ist mit Ruinen der alten Herrlichkeit. Die verwüstenden Einfälle der Mongolen, der Seldschuken, der Türken haben das einst blühende Land in so trauriger Weise entstellt.

Seit langer Zeit spricht man von der Wiedererweckung der alten Kulturblüte im Zweistromland; man kennt auch genau das Zaubermittel, das aus den Ruinen neues Leben würde erblühen lassen: eine ausreichende Bewässerung, eine Wiederbelebung des alten, von den Babyloniern zu höchster Vollendung entwickelten Systems der Bewässerungskanäle könnte der Menschheit den verlorenen Garten Eden wiedergewinnen. Ausserordentlich grosse Geldsummen müssten dafür aufgewendet werden, aber ausserordentlich gross wäre auch der Gewinn, den

ein solches Vorgehen nach sich zöge. Bisher konnte man an eine Wiedererschliessung Mesopotamiens für die Weltwirtschaft kaum anders als auf dem Papier denken, denn es fehlten und fehlen auch heute noch die Verkehrsmöglichkeiten, die den Erzeugnissen des Landes einen bequemen Weg zur westlichen Kultur bahnen könnten. Die natürliche Ausfallpforte für Mesopotamien ist ja naturgemäss die gemeinsame Mündung der das Land einschliessenden Flüsse Euphrat und Tigris in den Persischen Golf. Weit wichtiger aber als die Öffnung nach Südosten wäre ein gegen Westen gerichtetes Tor — und ein solches ist bis auf den heutigen Tag nicht vorhanden! Der Weg zum Persischen Golf ist, auch schon unter den heutigen Verhältnissen, wichtig genug; der Handel Basras, der zwar nur noch ein schwacher Abglanz der einstigen Herrlichkeit des mittelalterlichen Balsora, aber dennoch von nicht geringer Bedeutung ist (jährlicher Umsatz 50—75 Millionen Franken), stützt sich fast ausschliesslich auf den Schiffsverkehr im Persischen Golf und Indischen Ozean. Wie ganz anders aber würde auf die wirtschaftliche Stellung Mesopotamiens ein bequemer Verkehrsweg zum Mittelländischen Meer rückzuwirken in der Lage sein! Aber kein Schiffahrtsweg, keine Eisenbahn ist vorhanden, die nach Westen beziehungsweise Nordwesten führen!

Und dennoch, trotz der im zwanzigsten Jahrhundert beschämend schlechten Verkehrsmöglichkeiten gen Westen, ist gegenwärtig, wie in alter Zeit, ein ununterbrochener, reger Gütertausch zwischen den grossen Handelsplätzen am oberen Tigris und der syrischen Mittelmeerküste bereits zu verzeichnen, ein Verkehr, der freilich, für unsere heutigen Begriffe von Welthandel und Weltwirtschaft, als unendlich primitiv bezeichnet werden muss! Genau wie zur Kalifenzeit durchstreifen nämlich noch die Karawanen das weite Land und bringen die Waren heraus und hinein; volle vierzig Tage pflegen die Transporte zwischen der Mittelmeerküste und dem Handelszentrum Bagdad im allgemeinen in Anspruch zu nehmen, also eine Zeitdauer, die selbst für eine Überwindung der grössten Entfernungen auf unserem Erdball als beträchtlich bezeichnet werden muss. Und hier handelt es sich um einen Weg von nur rund 1000 km Länge (Mossul — Adana = 890 km)! Bei Biredjik am Euphrat, dem Hauptübergangsorte der Karawanen, der auch von der künftigen Bagdadbahn berührt werden wird, arbeiten Tag für Tag unausgesetzt acht Fahren, um nur die Karawanen, die auf Beförderung harren, über den Strom zu befördern, und dennoch muss mancher Transport tagelang warten, ehe die Reihe an ihn kommt! Diese Tatsache mag einen Begriff geben von dem regen Verkehr, der sich von den Haupt-Handelsplätzen Mesopotamiens, trotz des Mangels an allen modernen Verkehrsmitteln, unausgesetzt nach Westen bewegt und der natürlich

einer riesigen Weiterentwicklung fähig sein wird, sobald nur erst die Bahn vorhanden ist, welche in ebensoviel Stunden, wie heut Tage erforderlich sind, den Weg zwischen dem Zweistromland und der Küste des Mittelmeers überwinden soll. Diese Bahn ist bekanntlich im Bau und die vielgenannte deutsche Bagdadbahn, die, vom Bosphorus kommend, im Frühjahr 1909 begonnen hat, den Cilicischen Taurus zu überschreiten, wird zuverlässig — daran ist nach den neuesten Ereignissen ein Zweifel nicht mehr möglich — binnen wenigen Jahren ins Land Mesopotamien eindringen und den Städten Mossul, Bagdad usw. die ersehnte Schienenverbindung gen Westen bescheren.

Wenn dieser Zeitpunkt gekommen, so wird auch der Moment da sein, an eine Verwirklichung der grossen wasserwirtschaftlichen Probleme heranzugehen, die eine Wiederbelebung der alten, versunkenen Herrlichkeit zur Folge haben müssen. Was Mesopotamien einst der Menschheit gewesen ist, war lediglich ein Geschenk des segnenden Wassers. Staunend erfahren wir aus alten Quellen von den grossen Schiffahrts- und Bewässerungskanälen, die dereinst das Land nach allen Richtungen durchzogen und deren Gesamtumfang sich auf nicht weniger als rund 120,000 km Länge belaufen haben dürfte. Allein König Nebukadnezar soll im oberen Teile des Zweistromlandes vier grosse Schiffskanäle zwischen den beiden Hauptströmen angelegt haben, Kanäle, deren grösster, wie es heisst, sogar für Seeschiffe befahrbar war. Ein ungeheurer Stausee im Euphrat, der sogenannte Nitokris-See, der die vom Strom in 22 Tagen herbeigewälzte Wassermenge aufzunehmen vermochte, speiste einen grossen Teil der Kanäle und bewirkte wahre Wunder in wirtschaftlicher Beziehung. Zweimal konnte in dem glücklichen Lande geerntet werden, Weizen und Gerste gaben 2—300-fältigen Ertrag, Orangenbäume und Dattelpalmen, die „Lebensbäume“ der Bibel, gediehen in üppiger Fülle. Selbst im Mittelalter, als der Niedergang schon merklich war, soll das Land jährlich noch 235 Millionen Mark an Steuern aufgebracht haben!

Jetzt soll das Land Mesopotamien, das heute nur etwa 4 1/2 Millionen Menschen mühsam ernährt, obwohl noch zur Kalifenzeit die Stadt Bagdad allein 2 Millionen Einwohner gezählt haben muss, wieder in den Stand gesetzt werden, eine Bevölkerung von 20—30 Millionen Seelen aufzunehmen und zu erhalten. — Seit langer Zeit sind besonders die Engländer eifrig damit beschäftigt, die wasserwirtschaftlichen Fragen Mesopotamiens aufs eingehendste zu studieren. In jüngster Zeit hat speziell Sir William Willcocks, der sich schon durch seine Tätigkeit in Ägypten, beim Bau der riesenhaften Sperre von Assuan, einen geachteten Namen verschafft hat, technische Projekte zur Wiedererschliessung Mesopotamiens für die Weltwirtschaft ausgearbeitet. Mit

Hilfe von gewaltigen Staudämmen, welche die Fluten des Euphrat und Tigris ansammeln und somit das Zwischenstromland bewässern soll, denkt Willcocks ein Gebiet von 55,000 km² ausreichend bewässern zu können. Willcocks' Anregungen haben bei den neuen Machthabern der türkischen Regierung, in deren Auftrag er die Verhältnisse in Mesopotamien untersuchte, grossen Anklang gefunden, denn schon hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Offerten eingefordert für Herstellung je eines Staudammes bei Hindije am Euphrat und bei Kalaat Felydja am selben Fluss.

Zur Durchführung der Willcocks'schen Vorschläge bedarf einer Geldsumme von nicht weniger als 12 1/2 Milliarden Franken. — Immerhin braucht nur ein verhältnismässig geringer Bruchteil davon wirklich ausgegeben zu werden, denn man darf erwarten, dass bei langsamem aber systematischem Vorgehen der sich steigernde Reingewinn genügend Überschüsse abwerfen wird, um in einer Reihe von Jahrzehnten die ganze riesige Summe mit relativ kleinem Aufwand herauszuwirtschaften. Sollte tatsächlich die wirtschaftliche Neuerschliessung Mesopotamiens in Angriff genommen werden — und die Haltung der türkischen Regierung in jüngster Zeit lässt darauf schliessen, dass sie fest dazu entschlossen ist — so steht hier zweifellos die gewaltigste wirtschaftstechnische Aufgabe bevor, an die sich die Menschheit jemals herangewagt hat!

WASSERRECHT

Schiffahrtsabgaben auf deutschen Flüssen. Die Gesetzesvorlage über die Einführung der Schiffahrtsabgaben auf deutschen Flüssen ist nunmehr den Regierungen der Einzelstaaten zugestellt worden. Man erwartet, dass das Gesetz im Bundesrat bis Mitte Mai zur Annahme gelangen und dass auch der Reichstag dessen Behandlung beschleunigen werde, so dass es bis zum 1. April 1911 in Kraft erklärt werden könnte. Gleichzeitig sind auch zwischen Preussen und Bayern die Vorverhandlungen über Errichtung des Schiffahrtskanals Donau-Main-Rhein eingeleitet worden. Preussen soll an dem von ihm zu übernehmenden Kanalanteil im Jahre 1912 unterhalb Aschaffenburg die Arbeiten beginnen. Sofort nach der Behandlung der Gesetzesvorlage durch den Reichstag wird dem bayrischen Parlament die Baukostenforderung für den Schiffahrtskanal zugehen.

Schiffahrt und Kanalbauten

Augster Schleuse. Der in der letzten Nummer unserer Zeitschrift mitgeteilte Antrag der Regierung des Kantons Baselstadt über den Bau der Augster Schleuse wurde vom Grossen Rat einstimmig angenommen. Damit ist dieses für die Entwicklung der Rheinschiffahrt so überaus wichtige Werk endgültig gesichert, ein grosses Hindernis aus dem Wege geräumt.