

Winter- und Mais bzw. Reis als Sommerfrucht. Man kennt sogar eine Art *cultura mista*, indem man Obstbäume in die Felder setzt und am Rande der Äcker, gemeinsam mit dem Mais, Bohnen und Kürbisse zieht. Da es an Dünger mangelt, schaltet man jährlich für einen Teil der Felder Brache ein. Es gibt Trockenfelder in der Steineichenstufe, die jedoch wirtschaftlich bedeutungslos sind.

Wie in Tangir wird in Darel das Vieh von den Besitzern selbst auf die Weiden gebracht, die wieder größtenteils in den oberen Einzugsgebieten dünnbesiedelter Nachbartäler liegen. Dort überläßt man allerdings die Herden den Angehörigen einer auf Viehzucht und Weidewirtschaft spezialisierten Hirtenbevölkerung, den Gujurs, die aus dem Süden stammen. Die Gujurs, arm und mißachtet, verbringen das ganze Jahr in den während des Winters recht unwirtschaftlichen Höhen, wo ihnen die Darelis zusätzlich kleine Felder, die natürlich nur eine Ernte einbringen, verpachten oder sie auf diesen als landwirtschaftliche Arbeiter beschäftigen. Man gestattet den Gujurs jedoch nicht, sich im gesegneten Haupttal niederzulassen und duldet sie deshalb dort auch nicht als Dakane.

Haramosh, Tangir und Darel sind einige wenige Beispiele aus dem Mosaik ursprünglicher Lebens- und Wirtschaftsformen, die im Karakorum sehr vielfältig zu sein scheinen.

ERHART WINKLER:

#### WIRTSCHAFTSGEOGRAPHISCHE STUDIEN IN DER TÜRKEI 1957

Meine zweite Studienreise in die Türkei von Anfang Juli bis Ende September 1957 galt in erster Linie der Fortsetzung meiner im Sommer 1956 im mittleren anatolischen Schwarzmeergebiet (Provinzen Zonguldak, Kastamonu, Sinop und Samsun) begonnenen wirtschaftsgeographischen Untersuchungen. Den Hauptteil der mir zur Verfügung stehenden Zeit verbrachte ich daher in diesem Raume, wobei sich die im vorhergehenden Jahre erworbenen Ortskenntnisse und persönlichen Verbindungen für die Durchführung meiner Arbeiten als sehr förderlich erwiesen. Hauptstützpunkte meiner Studien in Nord-Anatolien waren: Stadt und Hafen Zonguldak als Zentrum des türkischen Steinkohlenbergbaues, Karabük als Standort des einzigen Eisenhüttenwerkes des Landes, Kastamonu als Hauptstadt der vorwiegend agrarischen gleichnamigen Provinz, Ayancik als Sitz eines der bedeutendsten staatlichen Forst- und Holzwirtschaftsbetriebe, und schließlich Samsun die größte Stadt und der wichtigste Hafen der ganzen türkischen Schwarzmeerküste.

Meinen Feldforschungen im Norden des Landes schloß sich Ende August ein mehrtägiger Aufenthalt in Ankara zur Sammlung neuen Quellenmaterials bei Behörden und Instituten an. Um meine Kenntnisse Anatoliens abzurunden und die früheren Beobachtungen über die moderne Wirtschaftsentwicklung der Türkei auch in anderen Landschaften fortzusetzen, verwendete ich den Rest meines Aufenthaltes zur Bereisung einiger Teilgebiete von Inner-, Süd- und West-Anatolien, wobei ich Gelegenheit hatte, eine Reihe von typischen Betrieben der Landwirtschaft, der Industrie und des Bergbaus zu besichtigen. Ende September trat ich die Rückreise nach Wien von Istanbul aus mit dem Volkswagen an, der sich auf beiden Fahrten durch die Türkei als nützlich und zuverlässiges Fahrzeug erwiesen hatte.

Leider war es mir 1957 trotz vieler Bemühungen nicht geglückt, einen des Türkischen mächtigen Begleiter für die ganze Dauer der Reise zu finden. So war ich auf die Hilfe örtlicher Sprachkundiger angewiesen, die sich aber immer sehr bereitwillig zur Verfügung stellten. Im Anschluß an seine Ferialpraxis im Eisenwerk von Karabük hatte sich mir vom 4. bis 30. August Herr HANS SCHAUFLE, Hörer der Technischen Hochschule in Wien, angeschlossen, der sich als hilfsbereiter und interessierter Reisebegleiter erwies.

Auch meine zweite Reise in die Türkei war durch finanzielle Beihilfen des Bundesministeriums für Unterricht und der Österreichischen Akademie der Wissenschaften gefördert worden. Außerdem hatte mir der Theodor Körner-Stiftungsfonds zur Förderung von Wissenschaft und Kunst für ihre Durchführung einen Preis zuerkannt. Den genannten Institutionen möchte ich auch an dieser Stelle meinen herzlichsten Dank zum Ausdruck bringen. Er gilt gleichermaßen allen jenen türkischen Behörden und Firmen sowie Privatpersonen türkischer und anderer Nationalität, die mir in entgegenkommender Weise mit Rat und Tat zur Seite standen.

Nach der Abreise von Wien am 4. Juli wurde Istanbul auf kürzestem Wege über die Strecke Belgrad—Niš—Sofia—Edirne in vier Tagen erreicht. Die auf die folgende Woche fallenden Kurban-Bayram-Festtage behinderten die notwendigen Behördenwege und Besorgungen, wodurch die Weiterreise etwas verzögert wurde. Immerhin hatte ich während dieser Zeit neben Stadtrundgängen auch Gelegenheit, die neuerrichtete private Zündholzfabrik in Istinye, einem am Bosphorus gelegenen Vorort Istanbuls, eingehend zu besichtigen und dabei Standorts- und Versorgungsfragen zu diskutieren.

#### *Steinkohlengebiet von Zonguldak*

Nach zweitägiger Fahrt über Izmit und Bolu erreichte ich am 14. Juli Zonguldak. Unter besonderer Förderung der Bergingenieure BEHZAT FIRUZ und MUAMMER KAYMAKÇALAN, leitenden Herren des staatlichen Steinkohlenunternehmens EKI, konnte ich unverzüglich meine Untersuchungen vom Vorjahre fortsetzen. 1956 war mir aus Zeitknappheit und wegen Schlechtwetters noch keine eingehende Besichtigung der ausgedehnten Reviere möglich gewesen. Unter der ständigen freundlichen Begleitung von Herrn FERDI EDEN, einem gebürtigen Karlsbader, der seit über drei Jahrzehnten in Zonguldak ansässig ist, konnte ich die Organisation der Förderung, der Aufbereitung, des Transports und der teilweisen Weiterverarbeitung der Steinkohle an Ort und Stelle ausgiebig studieren. Alle wesentlichen Anlagen ober Tag im Bereiche von Zonguldak wurden dabei aufgesucht. Zweimal hatte ich außerdem Gelegenheit, in verschiedene Förderbezirke einzufahren und die Lagerungsverhältnisse und Abbaubedingungen an Ort und Stelle kennenzulernen.

Im Zuge einer umfassenden Gesamtplanung sind im Raume von Zonguldak im Laufe der letzten Jahre bereits entscheidende Schritte zu einer völligen Modernisierung und Rationalisierung der Kohlenwirtschaft geschehen: Fertigstellung des Hafens in Zonguldak mit modernsten Lager- und Umschlagseinrichtungen für Kohle und Grubenholz, Bau zweier zentraler Kohlenwäschanlagen — der Anteil unbrennbarer Bestandteile in der Kohle ist relativ hoch, so daß sie „gewaschen“ werden muß —, Errichtung eines kalorischen Großkraftwerkes, das bereits Strom bis Istanbul liefert. Hand in Hand damit geht die Modernisierung vieler Grubeneinrichtungen und der

oberirdischen Transportanlagen. So wurden u. a. alle Gleisanlagen in den Hauptrevieren auf die Normalspur der Staatseisenbahn umgebaut.

Entscheidende Bedeutung für eine weitere Steigerung der Förderung kommt aber der ausreichenden Versorgung mit Arbeitskräften zu. Gegenüber 1956 wurde eine wesentliche Verbesserung im Arbeitersystem [vgl. Mitt. d. Geogr. Ges. Wien, Bd. 98, 1956, S. 225] eingeführt, nach der seit 1. Jänner 1957 jeweils zwei Arbeitergruppen gleichzeitig in der Grube eingesetzt sind, während alternierend eine dritte Gruppe mit der Arbeit aussetzt. Auf diese Weise steht laufend eine größere Anzahl von Grubenarbeitern als bisher zur Verfügung. Durch den Bau neuer Arbeitersiedlungen und Steigerung der sozialen Leistungen trachtet man weiterhin, das Arbeiterproblem zu lösen.

Auf meinen Exkursionen in die Umgebung von Zonguldak ging ich auch den Einflüssen des Bergbaues auf Siedlung und Landwirtschaft sowie auf die Landschaft im allgemeinen nach. Dabei wurden mehrere Dörfer in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht analysiert. Untersuchungen in der Stadt Zonguldak selbst befaßten sich mit ihrer räumlichen Entwicklung, ihrem Aufbau und ihren zentralen Funktionen. Besondere Aufmerksamkeit wurde auch dem Hafen und seinem Umschlag gewidmet.

Nach zweiwöchigem Aufenthalt in der „Kohlenstadt“ verlegte ich meinen Standort etwa 25 km nach Westen, wo Kandilli den Mittelpunkt eines eigenen, kleineren, seit 1957 unter selbständiger Verwaltung stehenden Kohlenrevieres bildet. Eine 14 km lange Stichbahn nach dem neu ausgebauten Kohlenverladehafen Ereğli und der Bau einer modernen Kohlenwaschanlage machen es von Zonguldak völlig unabhängig. Mit der verständnisvollen Unterstützung des damaligen Direktors, Bergingenieur GÜRBÜZ FINDIKÇIL, konnte ich viel Material über die wirtschaftlichen Bedingungen des Gebietes sammeln und neuerlich den Abbau unter Tag beobachten. Weitere Studien galten der Landwirtschaft in der Umgebung und den Entwicklungsmöglichkeiten des Hafens von Ereğli.

Am 31. Juli verließ ich das Kohlengebiet und wendete mich über Bartin — hier werden seegängige Holzschiffe nach altüberlieferten Methoden gebaut — nach Amasra. Dieser uralte Handelsplatz liegt auf einer Halbinsel am Rande einer großen Bucht, die durch den Bau von Wellenbrechern in jüngster Zeit zu einem Schutzhafen ausgestaltet wurde. Große landschaftliche Schönheit zeichnet die Umgebung von Amasra aus, und es ist einer der wenigen Plätze an der türkischen Schwarzmeerküste mit Seebadcharakter. Besonders von Ankara aus wird die Stadt als Sommerfrische in zunehmendem Maße aufgesucht, und das Stahlwerk von Karabük unterhält hier eine eigene Ferienkolonie.

Über mäßig hohe, dicht bewaldete Pässe wurde Karabük, am Rande des Beckens von Safranbolu im Übergangsgebiet von Wald- und Steppenland gelegen, erreicht. Mehrere Tage waren, in Begleitung von Herrn Ing. DÜNDAR TURGUL, Besichtigungen des Hochofen-, Stahl- und Walzwerkes und der Nebenanlagen gewidmet sowie auch dem Studium der verschiedenen Siedlungstypen, die hier im Verlaufe nur zweier Jahrzehnte aus dem Boden gewachsen sind. Diskussionen mit den Ingenieuren des Werkes gingen um Standorts- und Versorgungsfragen. Karabük hat, zum Unterschied von Zonguldak, keinen Arbeitermangel. Das Wechselarbeitersystem braucht hier nicht angewendet zu werden. Im übrigen sind auch hier große Erweiterungsbauten im Gange, um die Stahl- und

Walzwerkskapazität zu erhöhen. Das neue Walzwerk war zur Zeit meines Besuches fast fertiggestellt, der Umbau der vorhandenen und der Bau mehrerer neuer Siemens-Martin-Öfen war geplant, ein weiterer Hochofen in Auftrag gegeben.

### *Provinzen Kastamonu und Sinop*

In Begleitung von Herrn SCHAUFLEER wurde die Weiterfahrt nach K a s t a m o n u angetreten, das bis 10. August Hauptstützpunkt blieb. Die Wirtschaft der sehr ausgedehnten gleichnamigen Provinz soll durch neue Industrieanlagen Aufschwung erhalten. Neben die schon seit altersher gewerbsmäßig betriebene Hanfseilerei ist in Taşköprü eine moderne Hanffabrik getreten, die jedoch vorwiegend importierte Jute verarbeitet. Unweit der Stadt Kastamonu wurde gerade der Grundstein zu einer Zuckerfabrik gelegt, obwohl der Anbau von Zuckerrüben in dieser Gegend noch gar nicht eingeführt ist. Spezialisten sollen den Bauern bei der Umstellung vom Hanfanbau auf die neue Kultur behilflich sein.

In Ergänzung zu meinen Fahrten von 1956 wurden die Küstengebirgsketten auf der Strecke Daday—Azdavay—Cide überquert. Der Waldreichtum dieses verkehrsabgelegenen und dünn besiedelten Gebietes ist noch kaum erschlossen. Im kleinen Küstenstädtchen C i d e wurde eben ein neues Sägewerk mit Parkett-holz-dämpfungsanlage fertiggestellt.

Ein weiterer Abstecher führte mich in die gewerbereiche Stadt T o s y a (Reisschälereien, Textilverarbeitung, Möbelerzeugung), die am Südhang des Ilgaz-Massivs über dem tiefeingeschnittenen Längstal des Devrez-Çay recht malerisch gelegen ist. Der Reisanbau ist hier besonders gut entwickelt und wird in kleinen Parzellen (pro Familie durchschnittlich  $\frac{1}{2}$  ha) im Fruchtwechsel mit Getreide betrieben. Auch die Obstkulturen um Tosya profitieren von der geschützten Südlage.

Auf diesen Exkursionen im Umkreis von Kastamonu waren wir von Herrn MUHITTIN TEMIZER, Deutschlehrer am Lyzeum, begleitet. In der Forstdirektion von Kastamonu konnte ich wertvolles Material über die Wald- und Holzwirtschaft erhalten, deren Bedingungen ich anschließend in den prächtigen Hochwäldern des Zindan-Reviers besonders gut zu studieren Gelegenheit hatte. Es bildet einen Teil des staatlichen Forstamtes A y a n c i k, das bereits zur Provinz Sinop gehört. Als Gast von Herrn Dr. Ing. REFIK ALAÇAM, Direktor des großen, unmittelbar an der Meeresküste gelegenen Sägewerkes, hatte ich jede Möglichkeit, die natürlichen und technischen Voraussetzungen der Forstwirtschaft und Holznutzung zu untersuchen und so meine früheren Beobachtungen zu ergänzen. Trotz gesetzlicher Schutzmaßnahmen können wilde Eingriffe in den Wald noch immer nicht gänzlich unterbunden werden. Infolge wachsenden Bevölkerungsdruckes sind früher nur im Sommer bewirtschaftete Yayla-Dörfer zu Dauersiedlungen geworden, und Rodungen zur Anlage von Gerstenfeldern schlagen dem Walde immer wieder neue Wunden. Weitere Schäden bringt die dauernde Beweidung der Waldflächen mit sich. Mangel an ausgebildetem Personal — im Zindan-Revier müssen fast 18.000 ha mit über 12.000 ha Waldbestand von einem einzigen Forstmann betreut werden — erschwert die Überwachung und Pflege der Wälder sehr. Hier liegen ernste Probleme vor, die für die Gesamtwirtschaft der Türkei von größter Bedeutung sind.

*Stadt und Hafen Samsun*

Am 16. August reiste ich nach kurzem Aufenthalt in Sinop über Bafra nach Samsun weiter. In der Mündungsebene des Kizil Irmak, wo der Anbau von Getreide und Tabak großflächig betrieben werden kann, fiel die relativ häufige Verwendung von Traktoren auf. Im allgemeinen nämlich hat Nord-Anatolien für eine Motorisierung der Landwirtschaft im Vergleich zu anderen Teilen der Türkei nur geringe Möglichkeiten.

In Samsun konnte ich, gegenüber dem Vorjahre, große Baufortschritte am neuen Hafen und an seinen Nebenanlagen feststellen. Aber auch in der Stadt selbst waren zahlreiche Neubauten, darunter auch Hotels, zu beobachten. Das Bevölkerungswachstum ist beachtlich und die Siedlungstätigkeit am südlichen Stadtrand besonders intensiv. Die günstige Verbindung zwischen Küste und Hinterland über Straße, Eisenbahn und Flugzeug macht sich hier in größerer wirtschaftlicher Aktivität deutlich bemerkbar. Der Handels- und Geschäftsverkehr ist stark entwickelt, und zahlreiche Autobuslinien nehmen von Samsun ihren Ausgang.

In Begleitung von Herrn MUZAFFER ÖZAKÇA von der Direktion des Tabakmonopols konnte ich in verschiedenen Dörfern im Umkreis der Stadt bei den Tabakbauern wertvolle Angaben über die wirtschaftlichen Verhältnisse sammeln. Durch den Bau eines gewaltigen Gebäudes zur Lagerung und Pflege des besonders hochwertigen Tabaks aus der näheren und weiteren Umgebung — nicht weniger als 3500 Menschen werden hier arbeiten — trägt das Monopol zu einer weiteren Steigerung der wirtschaftlichen Bedeutung dieser Pflanze für die Stadt bei. Daneben konnte auch einer der älteren Manipulationsbetriebe des Tabakmonopols eingehend besichtigt werden.

Im türkischen Seeverkehr spielen, besonders an der Schwarzmeerküste, auch heute noch 50 t bis 300 t große, von Dieselmotoren angetriebene Holzschiffe mit Hilfssegeln eine große Rolle. Der Zufall wollte es, daß der Sohn des Inhabers der bedeutendsten Schiffsagentur für diesen Verkehr in Samsun, Herr SALIH KAPTAN, Student des österreichischen St. Georg-Kollegs in Istanbul ist und uns daher über den Hafenbetrieb und die Küstenschiffahrt bereitwilligst Auskunft gab. Überdies ermöglichte er uns die Besichtigung verschiedener Schiffe und eine Rundfahrt durch den Hafen. Der Verkehr richtet sich von hier aus vorwiegend gegen Osten und reicht über Trabzon bis Hopa, unmittelbar an die sowjetische Grenze heran. Transportiert werden fast ausschließlich landwirtschaftliche Produkte.

Die Fertigstellung des neuen Hafens mit zwei gewaltigen Molen ist für Sommer 1960 vorgesehen und wird Seeschiffen bis 10.000 t das unmittelbare Anlegen an Kaimauern erlauben und dadurch den Umschlag, der bisher noch immer mit Hilfe von Leichtern auf offener Reede vor sich geht, wesentlich vereinfachen. Bis August 1957 waren im Hafengelände ein Getreidesilo von 6000 t, zwei Öltanks und mehrere Lagerhallen fertiggestellt.

*Inneranatolien*

Nach vergeblichem Bemühen, doch noch einen Stadtplan zu erhalten, wurde Samsun am 20. August in Richtung Ankara verlassen. 35 km südwestlich der Küste stößt man entlang der Eisenbahnstrecke bei Kavak auf die ersten Zuckerrübenfelder, die zum Einzugsgebiet der Fabrik von Amasya gehören.

Die Zuckerindustrie wurde im letzten Jahrzehnt besonders gefördert, so daß die Türkei heute Selbstversorger ist. Der Anbau der Zuckerrübe hat in vielen Teilen des Landes erst zu einer modernen Fruchtwechselwirtschaft Anlaß gegeben und dadurch der Landwirtschaft großen Auftrieb verliehen.

Zeugen für die starke Steigerung des Getreideanbaues stellen an den Bahnlagen immer wieder die modernen Silos aus Stahl oder Beton dar, die dem Mangel an Lagerraum — die Ernten haben sich allein von 1942 auf 1952 verdoppelt — abhelfen sollen. Beim Passieren von Çorum konnte der Neubau einer Zementfabrik — allerdings ist sie ohne Eisenbahnverbindung — beobachtet werden. Ein Abstecher wurde zu den Ausgrabungsstätten von Alacahüyük (phrygische Siedlung) und Boğazköy (Hauptstadt des Hethiterreiches) unternommen, die von der wichtigen Stellung künden, die die Randzone des Steppenraumes schon vor Jahrtausenden einnahm.

In A n k a r a bot sich die Möglichkeit, bei zahlreichen Zentralstellen das schon im Vorjahr gesammelte Material an Karten, Statistiken, Klimadaten, Zeitschriften und anderen Veröffentlichungen zu ergänzen und die wirtschaftlichen Angaben auf den neuesten Stand zu bringen. Dabei wurden außer den Unterrichts- und Landwirtschaftsministerien u. a. die Generaldirektion des meteorologischen Dienstes, das Lagerstättenforschungsinstitut MTA, das Forschungsinstitut für Forstwirtschaft und das Katasteramt aufgesucht. Besonderen Dank für überaus große Hilfsbereitschaft und Gastfreundschaft während meines Aufenthaltes in der Landeshauptstadt schulde ich Herrn Architekt TURGUT GÖKBERK und seiner Frau.

Da ich 1956 den neuen Staudamm und das Kraftwerk am Seyhan bei Adana besichtigen konnte, wollte ich mir den Besuch der neuesten hydroelektrischen Großanlage Sariyar am mittleren Sakarya nicht entgehen lassen. Von Ankara aus ist das im ariden Gebiet liegende Werk innerhalb eines Tages leicht zu besuchen. Die eindrucksvolle Anlage steht bereits über eine Ringleitung mit Ankara, Karabük, Zonguldak, Adapazari, Izmit und Istanbul in Verbindung.

Am oberen Sakarya unweit des Weizenbauzentrums von Polatli an der zentralanatolischen Bahn wird seit einigen Jahren die antike Stadt Gordion mit ihren imposanten Hügelgräbern von amerikanischen Archäologen systematisch ausgegraben. Auch dieser kulturhistorisch bedeutsamen Stätte galt ein kurzer Besuch.

### *Süd- und West-Anatolien*

Den Rest der mir für die Türkei noch zur Verfügung stehenden Zeit vom 28. August bis 18. September verwendete ich zu einer Fahrt, die mich quer durch das Steppenhochland an die Mittelmeerküste und über das ägäische Gebiet und das Marmarameer nach Istanbul zurückführte. Auf dieser Reise, die längere Aufenthalte in Antalya, Izmir, Kütahya und Bursa mit sich brachte, konnte die landschaftliche und wirtschaftliche Vielfalt der küstennahen Gegenden, die sich vom mittleren Schwarzmeergebiet stark unterscheiden, gut studiert werden.

Zunächst wurde, noch im Landesinneren, die Salzgewinnungsstätte am Westufer des Tuz Gölü aufgesucht. Nach kurzem Aufenthalt in Konya folgte von Beyşehir aus die Überquerung des gebietsweise von dichten Wäldern bedeckten mittleren Taurus über Akseki. Bei Manavgat wurde die fruchtbare Küstenebene erreicht, die sich von A n t a l y a gegen Osten zu in abnehmender Breite bis gegen Alanya hin erstreckt. Günstige Bodenverhältnisse, hohe Sommer-

temperaturen und reichliche Bewässerung auch in der niederschlagsfreien Jahreshälfte schaffen die Voraussetzungen für den intensiven Anbau besonders von Baumwolle, Sesam, Citrusfrüchten und Bananen. Die Citruskulturen konnten auf einer großen Pflanzung bei Antalya näher studiert werden. Im staatlichen Samenzucht- und Pflanzeninstitut bei Aksu wurden erfolgversprechende Versuchsanlagen von Ramie und Guayule besichtigt. Geringe Erfolgchancen kommen dagegen dem Anbau von Kaffee zu. Im Baumwollanbau hat, ebenso wie in der Tiefebene von Adana, die langstapelige amerikanische Sorte Akala die einheimischen Sorten weitgehend ersetzt.

Die Weiterreise führte über Burdur an den Eğirdirsee, dessen landschaftliche Schönheiten noch der Entdeckung durch den Fremdenverkehr harren, obwohl sogar Eisenbahnanschluß besteht. Im nahegelegenen Isparta konnten Betriebe der Teppichknüpferei und der Rosenölgewinnung aufgesucht werden.

Über das Große Menderestal wurde Aydin, das Zentrum der Feigenkultur, und damit der ägäische Raum erreicht. Neben Tabak, Weinrebe und Ölbaum spielt heute in den küstennahen Talebenen auch die Baumwolle eine beträchtliche Rolle. Izmir als Hauptausfuhrhafen der Türkei sammelt einen Großteil dieser Produkte zur ersten Aufbereitung und Verpackung für den Export. Manipulationsbetriebe für Feigen und Rosinen konnten ebenso wie das moderne Depot der Austro-Türk, einer Tochtergesellschaft der Austria Tabakwerke A. G. vorm. Österreichische Tabakregie, unter der freundlichen Führung von Herrn WOLFGANG ANGELI besichtigt werden. Ein Besuch der Messe rundete das Bild der betriebsamen, modernen Hafenstadt ab.

Über Ayvalik, dem Zentrum der Olivenölgewinnung, ging es an den Golf von Edremit, der als Standort eines zweiten türkischen Eisenhüttenwerkes ins Auge gefaßt wird. Unweit der Küste wird nämlich seit 1952 ein Hämatitlager mit durchschnittlich 57% Fe-Gehalt ober Tag abgebaut.

Noch einmal wurde in das Landesinnere bis an den Rand des Steppenhochlandes vorgestoßen. Nicht weit von Kütahya mit seiner alten keramischen und seiner modernen, im Aufbau begriffenen Düngemittelindustrie, trifft man bei Tavşanlı auf eines der wichtigsten Braunkohlenvorkommen des Landes. Es handelt sich um tertiäre Kohle von durchschnittlich 5000 Kalorien Heizwert, die sowohl unter als auch ober Tag nach modernen Methoden abgebaut wird. Eine Schwereflüssigkeits-Aufbereitungsanlage liefert dem neuen Kraftwerk Tunçbilek den entsprechenden Betriebsstoff. Dieses bildet eine der Hauptstützen der Energieversorgung im nordwestanatolischen Raum.

Eskişehir hat als Eisenbahnknotenpunkt und Industriestandort große Bedeutung. Unter Begleitung von Herrn Dipl.-Ing. Dr. AZIZ TANRISEVER hatte ich Gelegenheit, gerade der Eröffnung der Kampagne in der dortigen Zuckerrübenfabrik beizuwohnen und dabei manches über die Auswirkungen des Zuckerrübenanbaues auf die Landwirtschaft zu erfahren. Der Fabrik sind gut ausgestattete Forschungslaboratorien und eigene Viehzuchtbetriebe angeschlossen, die für die Entwicklung des heimischen Viehbestandes und der Milchwirtschaft Pionierarbeit leisten.

Die letzte größere Station war Bursa, kulturhistorisch und wirtschaftlich gleichermaßen interessant. Berühmt durch seine warmen Heilquellen, hat es seine Bedeutung als Bäderstadt bewahrt und bietet, als Ausgangspunkt für den Besuch des Ulu Dağ — des bithynischen Olympos — einen Hauptanziehungspunkt für den Fremdenverkehr. Das 2543 m hohe Gebirgsmassiv ist Zentrum des türkischen Wintersports. Über eine 39 km lange Straße erreicht man die bis

1600 m hoch gelegenen Sanatorien und Hotels. Der Bau einer Seilschwebbahn steht vor der Verwirklichung. Bursa liegt am Rande einer fruchtbaren Ebene, die besonders für ihren Obstbau berühmt ist. Seit altersher ist die Stadt Sitz von Seidenindustrie, zu der in jüngerer Zeit auch Baumwollverarbeitung getreten ist.

In Gemlik, am gleichnamigen Golf, dominiert wieder die Kultur des Ölbaums. Außerdem beherbergt die Stadt eine moderne Kunstseidenfabrik. Yalova, am Golf von Izmit gelegen, hat sich auf Grund seiner schwefel- und eisenhaltigen Thermen zu einem wichtigen Kurort entwickelt. Von hier erfolgte die Überfahrt mit dem Fährschiff nach Kartal, das bereits ganz dem Einzugsbereich Istanbuls angehört.

Am 20. September hatte ich noch Gelegenheit, in Gegenwart des österreichischen Generalkonsuls, Dr. GEORG RÖSSLER, vor dem Klub der Österreicher in Istanbul einen Vortrag über meine Beobachtungen in Nord-Anatolien zu halten. Kurz darauf mußte ich mich bereits auf die Heimreise begeben, die über Griechisch-Mazedonien zunächst nach Saloniki führte, wo ich gerade noch einen Blick in die internationale Messe werfen konnte. Über Skopje, Niš und Belgrad wurde Wien am 30. September wieder erreicht.

### *Schlußfolgerungen*

Trotz ungünstiger außenhandelspolitischer Situation der Türkei und schlechter Versorgungslage, besonders mit Investitionsgütern, aber auch vielen Konsumwaren, hat der innere *Wirtschaftsaufbau*, wie er sich mir im Abstand von einem Jahr bot, kaum eine Verzögerung, eher noch eine Beschleunigung erfahren. Die Fortschritte auf dem Gebiete des Straßen- und Hafenaufbaues und in der Energiewirtschaft sind beachtlich, der Ausbau und die Neuerrichtung von Industrie- und Bergbau-Anlagen hat bedeutende Erfolge zu verzeichnen. Imponierend sind die großzügigen Regulierungen in den Städten Ankara und Istanbul, wenngleich vielleicht manchmal zu radikal, unter Mißachtung des historisch Gewachsenen, vorgegangen wird.

Parallel zu dieser lebhaften Bautätigkeit laufen die Verbesserungen im Bereiche der *Landwirtschaft* durch Mechanisierung, Rationalisierung und Ausbau der künstlichen Bewässerung. Die Entwicklung des Agrarwesens wird deshalb besonders gefördert, weil die landwirtschaftliche Produktion nicht nur die Grundlage für die Ausfuhr bildet, sondern auch mit dem raschen Bevölkerungswachstum Schritt halten muß. Unzweifelhaft hat sich die wirtschaftliche Lage der ländlichen Bevölkerung im Laufe des letzten Jahrzehnts gehoben. Andererseits aber ist der Modernisierungsprozeß erst zu kurze Zeit im Gange, um sich schon zur Genüge überallhin auswirken zu können. Derzeit jedenfalls ist das Land noch in der glücklichen Lage, über genügend Siedlungs- und Wirtschaftsraum und viele Ausbaumöglichkeiten zu verfügen.

Von Natur aus ungünstiger sind die Entwicklungsbedingungen für die Landwirtschaft im nordanatolischen Raum, meinem Hauptarbeitsgebiet. Relief und Bewaldung stehen hier neben der starken Felderzersplitterung Rationalisierungsmaßnahmen größeren Stils entgegen. Entscheidende volkswirtschaftliche Bedeutung kommt in diesen Gebieten aber dem Schutze der Wälder vor weiterer Zerstörung und einer geregelten Forstwirtschaft zu.

Im Kohlengebiet von Zonguldak scheint eines der wirtschaftlichen Hauptprobleme in der Sicherung einer ständigen Bergarbeiterschaft zu liegen.

Das heutige Gruppenwechselsystem läßt sich mit dem modernen Ausbau der technischen Anlagen schlecht vereinen und hemmt die Produktionssteigerung. Anscheinend kann hier durch Siedlungsbauten und soziale Maßnahmen allein das Ziel nicht erreicht werden. Eine grundlegende Änderung in der altererbten Lebens- und Wirtschaftsauffassung der anatolischen Landbevölkerung wäre hier die Voraussetzung für eine genügend große seßhafte Bergmannsschicht.

Für die Wirtschaftsentwicklung des Raumes von Samsun bestehen günstige Auspizien. Die vorteilhaften landwirtschaftlichen Produktionsbedingungen der Umgebung und die günstige Verkehrslage werden, zusammen mit dem in wenigen Jahren fertiggestellten Großhafen, sicher zur Errichtung weiterer industrieller Anlagen und damit zu einer kräftigen Aufwärtsentwicklung der Stadt führen.

Zahlreiche unausgeschöpfte Möglichkeiten bieten sich schließlich auf dem Gebiete des *Fremdenverkehrs*. Unerläßliche Voraussetzungen für dessen Belebung sind jedoch der weitere Ausbau der Verkehrsmittel und -wege, besonders aber die Errichtung moderner Unterkünfte. Von den großen Städten abgesehen, liegen die Verhältnisse in dieser Hinsicht heute noch sehr im argen und machen Urlaubsreisen in europäischem Stil nahezu unmöglich.

So bietet sich heute in der Türkei das Bild einer kraftvollen, von Optimismus getragenen Entwicklung, deren Einflüsse sich — weit über die wirtschaftliche Sphäre hinausreichend — in allen Lebensbereichen kundtun. Der Aufbau verläuft zwar nicht immer organisch, was bei der Größe des Staatsgebietes und der sehr ungleichmäßigen Bevölkerungsverteilung auch kaum zu erwarten ist, er wird aber zielstrebig vorangetrieben, so daß früher oder später all den Bemühungen sicher Erfolg beschieden sein wird.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1958

Band/Volume: [100](#)

Autor(en)/Author(s): Winkler Erhard

Artikel/Article: [WIRTSCHAFTSGEOGRAPHISCHE STUDIEN IN DER TÜRKEI 1957 294-302](#)