



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der Weg nach Indien durch das Euphratthal.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

„Als man zuerst erfahren, daß die Rebellen auf verschiedenen Punkten die buddhaischen Statuen verbrannt und die Pagoden umgeworfen haben, dachte man, daß ein katholischer Missionär sich unter die Rebellen gemengt hätte, aber später machten die englisch-chinesischen Journale bekannt, daß er ein Schüler des einschmeichelnden protestantischen Missionärs, der Chef eines Theils der Parteigänger sei, welche sich durch seinen bilderstürmenden Eifer auszeichnet. Später werden wir vielleicht den Namen dieses Bilderstürmers erfahren, dessen Einfluß wir jetzt erwähnt.“

Aus den neuesten Erhebungen und namentlich aus den Briefen, welche die chinesischen Mitglieder der katholischen Mission in Hongkong hierhergeschrieben, geht aber hervor, daß die Bilderstürmerei von allen Häuptern der Parteigänger oder doch den meisten geübt werde. Die officiellen Journale von Peking hatten schon längst die geheimen Gesellschaften und namentlich die von Güzlaß gegründeten im Verdacht, die vorzüglichsten Urheber der gegenwärtigen Bewegung gewesen zu sein. In einem zweiten Artikel wollen wir die Fortschritte der Rebellen bis auf die Einnahme von Nanking verfolgen und von den Anstrengungen des tartarischen Generals erzählen, die Niederlagen im Kreise Pinglo zu rächen.

Der Weg nach Indien durch das Euphratthal.

2.

Nachdem wir die Wichtigkeit hervorgehoben, welche eine neue Landroute nach Indien für die Richtung des Weltverkehrs und der Civilisation haben würde, gehen wir zur näherern Betrachtung des von dem Dr. Thompson entworfenen Planes, seiner Ausführbarkeit, der natürlichen Grundlagen und Hilfsmittel, auf welche sich derselbe stützt, über.

Der Drontes ergießt sich in die Bai von Antiochia. An seiner Mündung liegt der alte, sehr günstige Hafen von Seleucia, der einer größeren Zahl von Schiffen Raum bietet, als Londons Westindia Docks, die großartigsten der Welt. Derselbe würde sich mit geringem Kostenaufwande in einen vollkommen befriedigenden Zustand setzen lassen. Solange Konstantinopel und Orsova noch nicht durch Eisenbahnen unter sich und mit dem europäischen Eisenbahnnetz verbunden sind, ein Theil der indischen Route also von Triest ab durch die Seeverbindung hergestellt werden muß, würde jener Hafen als Ausgangspunkt für die neue Linie und Station für die Schiffe zu benutzen sein. Von hier soll eine Eisenbahn durch das Thal des Drontes, an den Trümmern zahlreicher römischer Villen, Paläste und Castelle vorüber, die an die ehemalige dichte Bevölkerung dieser Gegenden erinnern, nach Antiochien und von da in ziemlich gerader östlicher

Richtung südlich von Aleppo nach Belis am Euphrat geführt werden. Die Strecke beträgt 120 engl. (circa 24 preuß.) Meilen. Das Terrain ist eben, bedeutende Tunnel- und Brückenbauten sind nicht erforderlich, die Arbeitslöhne stehen äußerst niedrig, Baumaterialien sind fast überall in der Nähe. Thompson veranschlagt die Kosten pro engl. Meile zu 3000 bis 5000 £. st., so daß dieser erste und wichtigste Theil des Unternehmens hochgerechnet 600,000 £. kosten würde. Damit ist die Verbindung zwischen dem Euphrat und dem Mittelmeere hergestellt und es würde sich bei Belis die Eisenbahn des Euphratthales nach Bassorah am persischen Meerbusen anschließen, wo die indischen Dampfer den Verkehr mit Bombay vermitteln würden, bis auch hier die Seeverbindung durch eine directe Eisenbahnverbindung zwischen Bassorah und Bombay ersetzt ist. Die ganze Bahnlinie von der syrischen Küste bis zum persischen Meerbusen würde eine Länge von 750 engl. (etwa 150 preuß.) Meilen haben und die Fahrt von London nach Kalkutta um 20 Tage abkürzen. Thompson meint, daß zur Ausföhrung derselben fünf Jahre genügen würden.

Was die Benutzung der Wasserstraßen des Euphrat und Tigris betrifft, so ist folgendes zu bemerken. Beide Ströme entspringen bekanntlich in nicht weiter Entfernung in den armenischen Hochlanden. Der Euphrat liegt, wie man annimmt, bis zum persischen Meerbusen 350 deutsche Meilen, der Tigris 220 zurück. Der Euphrat, bei weitem der wichtigste von beiden, ist jetzt von Sumeriat ab auf einer Strecke von 220 Meilen schiffbar, im Alterthum erstreckte sich die Schifffahrt noch an 20 Meilen weiter hinauf. Man sieht hier wie auf dem unteren Laufe jene eigenthümlichen Fahrzeuge von Leder und Binjengeflecht, welche schon Herodot als eine Curiosität des alten Babylon bezeichnet, und die griechischen und römischen Heerführer, welche auf ihren Kriegszügen den Euphrat passirten, scheinen sich hier diese eigenthümliche Art von Schifffahrt zu Nutzen gemacht zu haben. Xenophon führte bei dem Rückzuge der Griechen nach der Schlacht von Cunaxa sein Heer über den Euphrat, indem er die zur Bekleidung der Zelte dienenden Felle zusammennähen, mit Binsen bekleiden, und so eine neue Art von Flößen herstellen ließ. In ähnlicher Weise führte später Jovian seine Truppen über,

Von Belis ab soll die Schifffahrt auf dem Euphrat mindestens ebenso leicht sein, als die Donauschifffahrt zwischen Orsova und dem schwarzen Meere. Die Richtung des Stromes ändert sich nicht einmal so häufig und die Sandbänke sind weniger zahlreich. Hat sich hier einmal ein lebhafter Handelsverkehr festgesetzt, so kann der Euphrat als Verkehrsstraße dieselbe Bedeutung gewinnen, wie die großen Ströme des Abendlandes und der neuen Welt. Unterhalb Hilla ist bereits jetzt lebhafter Verkehr. Ziemlich große Schiffe führen die Producte des Landes, Reis, Datteln, Del, stromabwärts, dagegen stromaufwärts indische und britische Manufacturwaaren.

Auch das Canalssystem zwischen Euphrat und Tigris ist zum Theil noch heute

für Dampfschiffe von ziemlicher Größe fahrbar. Der Nahr-Malkah, flumen regium, wie ihn die römischen Schriftsteller bezeichnen, welcher von Nimrod erbaut sein soll, jedenfalls aber aus den ältesten Zeiten Babylons herrührt, ist noch nicht spurlos verschwunden. Vermittelt dieser Werke wurde die Verlesung des Landes bewirkt, dessen Kornfelder nach Herodot zwei- bis dreihundertfältigen Ertrag lieferten, was ihm selbst so wunderbar erschienen war, daß er versichert, man müsse sich selbst davon überzeugt haben, um es zu glauben.

Um die Lebensfähigkeit eines auf dem vorbezeichnetem Wege herzustellenden Handelsverkehrs zwischen Ostindien und Europa an Stelle des Seeverkehrs um das Kap zu begreifen, muß man sich erinnern, daß das Project Thompsons nicht aus der Luft gegriffen ist, sondern eigentlich nur die Wiederherstellung des alten asiatisch-europäischen Handels bezweckt.

Die alte Karavananstraße, auf welcher noch im 14. und 15. Jahrhundert die Erzeugnisse Indiens und Chinas, Spezereien, Ebenholz, Elfenbein, Perlen, Edelsteine, Gold und Goldstaub, Seide, Baumwolle, endlich die damals sehr beliebten indischen Hunde nach Europa kamen, ging vom Indus nach Bissorah, durch das Guphatthal nach Syrien und Kleinasien. Erst nach der Entdeckung des Seeweges um das Kap verödete dieselbe allmählig. Das Meer bot nach der Erfindung des Compasses, trotz des bedeutenden Umweges eine nähere, bequemere Verbindung als der kürzere Landweg, sowie jetzt dieser durch die Erfindung der Lokomotive in Stand gesetzt wird, jenem den Rang streitig zu machen.

Wir haben im vorigen Abschnitt erwähnt, welche Bedeutung die neue Handelsstraße für den austral-asiatischen Archipelagus haben würde. Es bleibt noch die Bedeutung desselben für den central- und ostasiatischen Handelsverkehr zu erwähnen. Dieser liegt jetzt fast ganz in den Händen Rußlands. Was vom persischen Meerbusen oder durch den Karavananhandel von Smyrna und den übrigen Häfen der Levante bezogen wird, ist nicht sehr bedeutend. Centralasien bezieht viel Calicos und andre Baumwollenwaaren, feine Tuche, Bepel, Nanking, Messerschmiedewaaren, Juwelierarbeiten u. s. w. England, Frankreich, vor allem aber unsre deutschen Messen sind bei diesem Handel theilhaftig. Die Güter gehen über Rußland, werden auf der Wolga nach dem kaspischen Meere und von hier aus auf verschiedenen Karavananstraßen nach allen Theilen von Asten, nach Bockhara, Herat, Attock u. s. w. bis nach Indien hin befördert. Dieser Handel hat sich erst zu der Lebhaftigkeit, welche derselbe jetzt erreicht hat, erhoben, seitdem das Reich des Mogul in Indien in viele kleine Herrschaften zerfiel, und die Kaufleute hier vielfachen Bedrückungen unterworfen wurden. Jetzt herrscht England an den Ufern des Indus. Dieser Strom ist für flache Dampfboote bis Attock hinauf schiffbar, und wenn die Waaren sich auf schnelle und bequeme Weise, wie es das neue Project in Aussicht stellt, bis in das indische Meer und die Mündung des Indus schaffen lassen, so wird dem russisch-asiatischen Handel,

welcher die Waaren bei dem kostspieligen Transport nur zu sehr hohen Preisen zu liefern vermag, in Attock ein indisch-asiatischer Verkehr entgegentreten, der jenen ohne Zweifel bald überflügeln müßte, Attock ist als Messplatz vorzüglich gelegen und würde den Verkehr mit Centralasien nach allen Richtungen auf die leichteste Weise ermitteln. Hier tritt an dem neuen Projecte eine politische Seite hervor, eine Beziehung zu der Stellung der beiden Großmächte, welche um die Herrschaft Asiens, die eine von der Landseite, die andere von der Seeseite her, kämpfen. Der Handel ist hier stets der Eroberung vorangeschritten und die Kaufleute sind die Vorposten der Armeen. Daß Rußland seinen Einfluß soweit nach Süden, nach Persien und China ausdehnen konnte, liegt in nichts anderem, als in dem Uebergewicht, das es hier durch den russisch-asiatischen Handelsverkehr erlangt hat, während der britisch-centralasiatische Handel von Ostindien aus bis jetzt von weit geringerer Bedeutung ist.

Daß ein lebhafter Handelsverkehr, zunächst zwischen dem Euphrat und der syrischen Küste, dann nach Erweiterung des europäischen Eisenbahnnetzes bis an den Bosphorus zwischen dem Euphrat und der Donau auf den Culturzustand der zwischenliegenden Länder nicht ohne Einfluß bleiben kann, versteht sich von selbst. Diese Länder sind von der Natur reich begabt. Lassen wir die kernreichen Gegenden der unteren Donau unberücksichtigt, und betrachten die Länder, welche die Eisenbahn von Seleucia nach Bassorah durchschneiden würde, so finden wir hier zunächst an den Ufern des Drontes das milde Syrien, das Italien des Orients, mit seinem, durch die Nähe des Meeres temperirten Klima. Hier gedeihen außer den gewöhnlichen Getreidearten Mais, Reis, Tabak, Wein, der an die Gewächse des südlichen Spaniens erinnert; die Olive, die Feige, die Aprikose, der Maulbeerbaum. Die Seidenzucht wird von den angesiedelten Europäern betrieben. In den Gärten von Sidon und Beirut steht man auch das Zuckerrohr. Auch Baumwolle liefert das Land, und kann es in Zukunft in viel größeren Quantitäten, so gut wie Aegypten liefern. Jetzt liegen Millionen fruchtbarer Aecker unangebaut. Europäische Colonisation würde, wenn überhaupt in größerem Maßstabe im Orient möglich, hier besonders leicht sein, wenigstens solange hier das milde türkische Regiment herrscht, das dem christlichen Europäer mit wenigen Beschränkungen seine Eigenthümlichkeiten, sein Gemeindegelben, seine eigne Gerichtsbarkeit, und somit eine selbstständige Entwicklung gestattet. Hier ist ein friedliches Beieinanderleben der Christen und der Moslems viel leichter als in jenen Grenzländern der Türkei und des christlichen Europas, in denen fremder Einfluß fortdauernd Reibungen zwischen beiden Bevölkerungen hervorzurufen und die Religion zum Fanatismus zu steigern sucht. Der Handel veröhnt, seine friedliche Macht wird die Toleranz, welche die türkischen Behörden gegen die christlichen Bewohner des Landes ausüben, mehr und mehr auf das Verhältniß der Bevölkerungen zu einander übertragen, und auch jenen „vereinzelteten Aus-

brüchen“ von Fanatismus und Verfolgungssucht, welche die Beziehungen zwischen Christen und Türken zuweilen gestört haben, mehr und mehr vorbeugen.

Sobiel über Syrien. Was sollen wir vom Euphratthal sagen? Es ist bekannt genug, daß Mesopotamien einst die Kornkammer des Orients war. Trägt auch das Korn nicht mehr wie zu den Zeiten Herodots zweihundert- und dreihundertfach, so trägt es doch noch jetzt durchschnittlich zwölf- bis sechszehnfach. Auch hier finden wir die Gewächse des südlichen Europas bis zu denen der Tropenländer wieder. Reis, Tabak, Hanf, Wein, die Olive, die Dattelpalme. Die Olive hat hier ihre südliche, die Dattel ihre nördliche Grenze. Baumwolle wird angebaut, und kann in viel größerem Maßstabe angebaut werden. Zweimal im Jahre, im October und März, steigen die Wasser des Euphrat. Dieselben erreichen gewöhnlich den höchsten Stand im Monat Mai, und ergießen sich befruchtend auf die anliegenden Ländereien.

Die projectirte Eisenbahn würde also die reichsten Gegenden Vorderasiens durchschneiden, würde die reichen Schätze ihres Bodens eröffnen, und Europa eine neue, wichtige Bezugsquelle für allerlei Rohstoffe schaffen. Den wichtigsten derselben, die Baumwolle, haben wir bereits genannt. Aber auch die Schafzucht muß in diesen Gegenden viele Bedingungen des Gedeihens finden. Denn die Wolle des Euphratthales war im Alterthum wohlbekannt und ein wichtiger Handelsartikel. Berühmt war die feine Wolle von Palmyra.

Die Locomotive wird ein besserer Träger für die Civilisation sein, als es im Alterthum die Heere von Crassus, Marc Anton, Trajan, Severus, Gordian, Julian, Jovian, Heraclius waren, die zu verschiedenen Zeiten die römische Herrschaft am Euphrat und Tigris zu befestigen suchten, als es im Mittelalter die Kreuzfahrer, die freilich nicht soweit vorgedrungen, waren, als es noch heute die britischen Missionäre und Rußlands Heere sind, wenn nicht die großartigen Projecte Englands noch vor ihrer Ausführung — durch ein russisch-byzantinisches Kaiserreich coupirt werden, welches die Donauländer in das russische Absperrensystern hineinziehen, die griechischen und syrischen Gewässer zu einem russischen See machen, und alle ähnlichen Projecte ihrer Basis berauben würde.

Insofern ist die gegenwärtige orientalische Frage allerdings auch eine Weltfrage; eine Frage der Civilisation.

Epische Dichtungen aus dem Persischen des Firdusi.

Von A. F. v. Schaaf. (2. Bd., Berlin, Herp).

Wir haben bereits bei dem Erscheinen der ersten Sammlung Persischer Heldensagen auf das außerordentliche Talent aufmerksam gemacht, mit dem der deutsche