



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Englische Sorgen in Nordindien.

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

## Englische Sorgen in Nordindien.



ächstens wird General Roberts, der Oberbefehlshaber des anglo-indischen Heeres der Königin Victoria, der jetzt eine militärische Studienreise durch die neue englische Eroberung Birma macht, sein Gesicht nach Westen kehren, um eine Tour mit ähnlichen Zwecken durch die Lande zwischen dem Indus und Kandahar zu unternehmen, wo England, wie schon die Wahl seines besten indischen Feldherrn zu dieser Untersuchung zeigt, noch immer seine schweren Sorgen hat. Die nordafghanische Grenzfrage scheint im wesentlichen vorläufiger Lösung nahe, aber die nordindische ist bis jetzt ein Problem und eine Verlegenheit geblieben, und Roberts ist der Mann, der hier am besten geeignet sein dürfte, Rat zu erteilen. Er kennt bereits große Strecken der Grenzgegenden, um die sich handelt, da er ein Heer durch den Kurampaf nach Kabul und ein zweites zunächst von hier nach Kandahar und von dieser Stadt durch den Bolanpaf nach Indien zurückgeführt hat, und man darf annehmen, daß er mit den Erfahrungen, die er während dieser Feldzüge gesammelt haben wird, einen scharfen Blick für die Erfordernisse verbindet, welche zu beachten sind, wenn England sich für die Zukunft im Norden seines asiatischen Hauptbesitzes endlich einmal sicher fühlen soll. Nach seinem Charakter und seiner bisherigen Wirksamkeit erwartet man, daß er die Sache rein geschäftsmäßig behandeln und versuchen wird, entweder nach neuen Plänen die Gefahr, die hier droht, zu beseitigen oder die Ausführung der alten möglichst zu beschleunigen. Von Lord Dufferin aber hofft man, daß er, überzeugt, Rußland habe die Verwirklichung seiner Absichten nur vertagt, Vorschläge weitgehender Art kräftig unterstützen werde. Dünkel, Unklarheit, Unentschlossenheit, Empfindsamkeit und Parteigeist haben bisher in dieser Frage viel gesündigt und manches geopfert. Man hat jetzt eine Pause zum Atemholen, sich zu besinnen und, Versäumtes nachholend, sich bis an die Zähne zu waffnen für den Entscheidungskampf, der doch nicht ausbleiben, ja wahrscheinlich nicht sehr lange auf sich warten lassen wird. Rußland hat seine Grenze durchweg bis an die afghanische vorgeschoben, es hat Stellungen eingenommen, von welchen aus es sein Gebiet einerseits auf dem linken Ufer des Oxus stromaufwärts und auf der andern Seite nach Chorassan hinein ausdehnen kann, es steht nur noch wenige Tagemärsche von Herat, und es besitzt jetzt eine Eisenbahn, welche den Kaspisee und seine Uferlandschaften, die kaukasischen und die südrussischen Provinzen, mit dem Waffenplazat Askabad verbindet und vor Ablauf des nächsten Jahres bis nach Merv und Sarachs

weitergeführt sein wird. Das sind Gewinne höchwichtigster Art, von denen man mit Fug und Recht behaupten kann, daß mit ihnen die Möglichkeit gegeben sei, einen erfolgreichen Angriff auf Indien zu wagen, wenn englischerseits nicht rechtzeitig zweckentsprechende Vorkehrungen zu einer Abwehr im größten Stile getroffen werden, und zwar so schleunig, als irgend möglich. Ist Chorassan erst vollständig unter russischen Einfluß gebracht und das afghanische Turkestan trotz der Grenzsteine, die jetzt in dessen Steppen eingegraben werden, um den Sieg Komaroffs bei Penschdel zu markiren, mehr oder minder aufgesaugt — was der russische Polyp, nach frühern Leistungen in Zentralasien zu urtheilen, verhältnismäßig bald zu stande bringen wird —, so wird jene Möglichkeit zur Wahrscheinlichkeit werden, immer vorausgesetzt, daß England weiter versäumt, der kommenden Flut hinreichend starke Dämme entgegenzubauen.

Die wesentlichen Stellungen zur Abwehr eines Einbruchs russischer Heere in Indien befinden sich in den Landschaften zwischen Quetta und dem Flusse Helmand, und so besteht die Aufgabe der indischen Regierung in möglichst bester Benutzung der Vorteile, welche die Natur diesen Gegenden zu Verteidigungszwecken gegeben hat. Einiges ist bereits zur Erfüllung dieser Aufgabe geschehen: man hat die Höhen zu beiden Seiten des Bolanpasses, von denen aus der Marsch durch denselben leicht zu hemmen ist, besetzt, man beabsichtigt ferner, eine Eisenbahn von Quetta nach Pischin zu bauen, und man hat verschiedene Straßen von dort ostwärts nach dem Indus vermessen und untersucht. Desgleichen geht man mit andern Maßregeln um und hat bereits mit deren Ausführung den Anfang gemacht, z. B. mit dem Bau einer großen Brücke über den Strom bei Sakkur. Die Hauptsache aber, an die man zu denken hätte, ist bis jetzt unterlassen worden, wohl deshalb, um den Russen keinen Anlaß zu Klagen zu geben. Die Arbeit der Vorbereitung für die Zukunft darf, wenn man vom rein militärischen Standpunkte aus urtheilt, nicht im Osten der Gebirgskette Halt machen, welche auf die Ebene von Kandahar hinabsteht. Quetta, das Thal von Pischin und die gesunde Gegend von Kelat erfüllen weder in militärischer, noch in politischer, noch auch in kommerzieller Beziehung hinreichend das, was die Engländer als Herren Indiens hier bedürfen, und zwar einfach deshalb nicht, weil sie die große Straße von Herat durch Kandahar nach Kabul weder decken noch beherrschen, ja nicht einmal die Route, welche von Kandahar nach dem Indus-thale unterhalb Attock führt. Es giebt in Wirklichkeit nur einen Punkt, welcher hier alles, was notwendig ist, erfüllt. Zwischen den Bergen und der Wüste gelegen, ist die Stadt Kandahar der Durchgangspunkt, welchen jede vom Helmand heranziehende Armee passiren muß, gleichviel, ob ihr Vormarsch das Deradschet, Sind oder Kabul zum Ziele hat. So hat die Natur ganz bestimmt die Linien vorgeschrieben, von denen aus der Weg nach Indien am besten gesperrt und verteidigt werden kann. Hierhin haben schon seit geraumer Zeit alle scharfblickenden englischen Militärs ihre Augen gerichtet, sobald von der Sicherung

der Grenze gegen einen russischen Angriff die Rede war; denn die Vorteile, welche eine derartige Stellung dem Verteidiger des Indus thales bietet, liegen so deutlich auf der Hand, daß sie selbst einem Laienauge nicht entgehen können. Unter so bewandten Umständen ist die indische Regierung jetzt dringend darauf hingewiesen, Schritte zu thun, durch welche sie in den Stand gesetzt wird, Kandahar ohne Verzug zu besetzen und zu halten, sobald dies erforderlich wird. Diese Position ist in militärischer Hinsicht vom allerhöchsten Werte, sie beherrscht politisch das ganze südliche Afghanistan oder kann wenigstens so gestaltet und verstärkt werden, daß sie es beherrscht; sie ist endlich kommerziell ein Durchgangspunkt, durch welchen ein starker Handels- und Verkehrsstrom fließt, der sich bei kluger Behandlung in kurzer Zeit beträchtlich an Masse und Wert vergrößern würde. Als vorbereitende Maßregel wäre zunächst erforderlich, daß Kandahar durch Dampfwagenverkehr mit Quetta verbunden würde. Dazu bedürfte es nur der Verlängerung der jetzt im Bau begriffenen Eisenbahn bis nach jener in der neuen wie in der alten Geschichte Afghanistans vielumstrittenen Stadt. Warum soll die Lokomotive in Schebo oder am Fuße der Berge von Kodschat Kram Halt machen? Hier und dort würden die Züge gleichsam in der Luft stehen; denn die von ihr beförderten Streitkräfte oder Waarensendungen würden von diesen Endpunkten aus noch eine lange Strecke ohne Dampfproß zurückzulegen haben und damit unter Umständen in verhängnisvoller Weise Zeit verlieren. Mit andern Worten: eine Eisenbahn von Quetta in der Richtung nach Kandahar hin gebaut, aber nicht bis zu dieser Stadt selbst ausgeführt, würde eine Halbheit und ein geringer Gewinn für den Handel sein, bei einem Kriege mit den Russen nicht genügen und als politisches Werkzeug gleichfalls zu wünschen übrig lassen. Es ist daher notwendig, daß diese Schienenstraße bis hinab in das Thal des Argand Ab und vor die Thore Kandahars (der Ton liegt auf der zweiten, nicht, wie in Meyers Lexikon, auf der ersten Silbe des Namens) weiter vorgeschoben wird. „Es bedarf keines Beweises, so schreibt ein Sachkenner, wenn ich behaupte, daß eine Bahn von Quetta nach Kandahar als ein Unternehmen der Ingenieurkunst auch auf ihrer letzten Strecke ausführbar ist. In der That, sobald der beständige Weg auf der Hochfläche fertig wäre, würden sich der Fortsetzung nur noch in den Gebirgen von Pischin erhebliche Schwierigkeiten in den Weg stellen. Ich gedenke die kommerziellen Vorteile des neuen Weges durchaus nicht höher anzuschlagen, als sie in Wirklichkeit sind, aber es ist doch eine unbestreitbare Thatsache, daß gegenwärtig der Handel Indiens mit seinen nördlichen Grenznachbarn durch den Wechsel der Jahreszeiten und die Natur des Transportes eine wesentliche Beschränkung erleidet. Der Wert der Waaren, welche von den Landstrichen, deren Sammelmarkt Kandahar ist, nach Schitarpore, dem großen Depot für den zentralasiatischen Handel, versandt wurden, stieg und sank im Verlaufe der Periode von 1875 bis 1883 nicht weniger als neunmal. Die hauptsächlich

Ursache dieser Erscheinung war immer Störung und Wiederherstellung der Ruhe in den Grenzländern des Indusgebietes, teilweise aber auch die Fortführung des Eisenbahnnetzes Indiens bis nach der Stadt Sibi. Eine Eisenbahnverbindung würde die Transportmittel dieser Gegenden, die jetzt nur in Büffeln und Kameelen bestehen, mindestens verzehnfachen. Ferner beschränkt gegenwärtig das glühendheiße Wetter, das den Sommer hindurch in den Thälern und Ebenen herrscht, die Reisen der Karawanen auf die wenigen Monate der kühleren Jahreszeit; sobald dagegen eine Eisenbahn geschaffen wäre, würden selbstverständlich die verschiedenen Erzeugnisse Südafghanistans, die sich für die Ausfuhr nach Indien eignen, das ganze Jahr hindurch nach dem Indus verschickt werden können, schon wenn die Bahn nur bis Pischin ginge, noch mehr aber, wenn sie sich bis nach Kandahar erstreckte. Diese Waarenmenge stellt bereits jetzt einen beträchtlichen Wert dar. Eisenbahnen steigern aber die natürliche Fülle der Hilfsquellen eines Landes und eröffnen neben den alten neue. Der Einfluß eines in allen Zeiten des Jahres rasch und leicht zu erreichenden Marktes würde sich sehr bald ausdehnen, und anregen und befruchten, was jetzt tot und unfruchtbar ist; in den Ländern, nach denen sich seine Strahlen erstreckten, würde sich die Nachfrage mehren und der Bevölkerung regelmäßige und besser als bisher lohnende Beschäftigung verschaffen, sodaß die Leute bald den Unterschied zwischen einer gesicherten und einer ungewissen Existenz gewahr werden und für den Segen Dank empfinden würden. Schon der Bau der Bahn würde das zeigen. Der Afghane hat so gut wie andre Menschenkinder Sinn für sichern Lohn und Gewinn, und während der letzten Wirren konnte man bemerken, daß dieselben Arbeiter vom Stamme der Ghilzai, die bei der Anlegung der Straße im Kuramthale verwendet worden waren, sich in Menge zu den Arbeiten einstellten, welche die englische Regierung zur Anlegung einer Bahn zwischen Duetta und Chaman angeordnet hatte. Endlich wird auch nicht außer Acht zu lassen sein, daß eine Schienenstraße auch günstigen Einfluß auf die Einfuhr nach Südafghanistan ausüben und erheblich mehr englische Fabrikate als jetzt auf die Bazare von Kandahar bringen würde, wo gegenwärtig vorzüglich Erzeugnisse der russischen Fabrikthätigkeit neben denen der einheimischen Gewerbtreibenden figuriren.“

Doch betreffen diese Betrachtungen nicht die Hauptsache. Wir haben bei diesem Punkte nicht so sehr deshalb verweilt, um zu zeigen, daß bei Anlegung einer Eisenbahn vom Indus nach der Hauptstadt des südlichen Afghanistans der Waarenaustausch zwischen letzterem und Indien bequemer und umfangreicher werden muß, sondern um die Thatfache mehr ins Licht zu rücken, daß, wie der Handel der Flagge folgt, auch die Zivilisation und das Interesse, sich mit ihr auf guten Fuß zu stellen und dabei zu bleiben, dem Zuge guter Straßen folgen. Mit andern Worten: eine Eisenbahn wird sich als das stärkste Band zwischen England und der afghanischen Regierung erweisen. Sie wird britischen Einfluß

von Quetta nach Kandahar tragen und in dem Maße damit fortfahren, in welchem sie den Afghanen Nutzen bringt, in welchem sie gedeihliche Arbeit anregt und erhält; denn die betreffende Bevölkerung verschmäht weder die Arbeit noch den Handelsverkehr, es fehlte ihr bisher nur an genügender Anregung dazu und an der Sicherheit der Verwertung ihrer Ergebnisse. Eine Eisenbahn wäre das beste Geschenk, das man britischerseits dem afghanischen Volke machen könnte, und wenn es anfangs nicht genügend gewürdigt werden sollte — was wahrscheinlich ist —, so würde Erfahrung es bald würdigen lehren. Das afghanische Volk aber bedeutet mehr als der unzuverlässige Emir.

Das ist die politische Seite des Gegenstandes. Natürlich liegt es jetzt noch näher, die militärische ins Auge zu fassen und an das beste Mittel zur Abwehr einer Invasion Indiens zu denken, welche selbst sehr optimistischen Engländern seit den letzten Ereignissen am Kaschk und Herirud als Möglichkeit erscheint und bei der nächsten Gelegenheit wahrscheinlich werden kann. Die Russen haben in der letzten Zeit rascher und immer rascher Fortschritte auf afghanischem Boden gemacht, sie sind nach den neuesten Nachrichten in Penschbeh eingerückt, das nun eine Stadt des weißen Zaren ist, und wie sie von Merw aus hierher griffen, so werden sie über kurz oder lang weiter nach Süden greifen und sich Herat wieder um eine oder einige Etappen nähern. Inzwischen annektiren sie, wo nicht afghanisches Gebiet, das hier ja fast einzig militärischen Wert hat, doch afghanische Unterthanen, wandernde Hirtenstämme der Steppe. Schon hat sich ein solcher, der Stamm der am Kaschk nomadisirenden Saryk-Turkomenen, vom Gebiete des Emirs auf russischen Boden begeben, und andre werden ihm folgen und wieder andre, bis man genug haben wird, um auf ihre Zahl und Verwandtschaft hin weitere Landansprüche erheben zu können. Dann wird in Herat der Apfel reif zum Pflücken werden und Hannibal allen Ernstes vor den Thoren stehen, zunächst vor dem Thore Südafghanistans, dann vor dem Thore zum Induslande. Dieses aber kann mit sicherer Aussicht auf Erfolg nur verteidigt werden, wenn England in der Lage ist, den einzigen Ort zu besetzen, welcher die Zugänge zu den Grenzen Indiens beherrscht, und um diesen Ort rasch und wirksam besetzen zu können, muß England sich im voraus die Mittel dazu schaffen. Eines der wichtigsten Mittel dazu ist die Vollendung der Eisenbahn von Quetta über Pischin nach Kandahar, über das auch der Weg nach Kabul und Pischauer führt.

Was sonst noch erforderlich ist, können wir in diesem Augenblicke nicht erörtern. Die ganze Frage ist so weitschichtig, so verwickelt und so technischer Art, daß wir sie nur bruchstückweise behandeln können. Später mehr davon, für die nächste Zeit wolle man das hier Gesagte im Gedächtnis behalten. An Gelegenheiten, auf die Angelegenheit zurückzukommen, wird es nicht mangeln.