



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

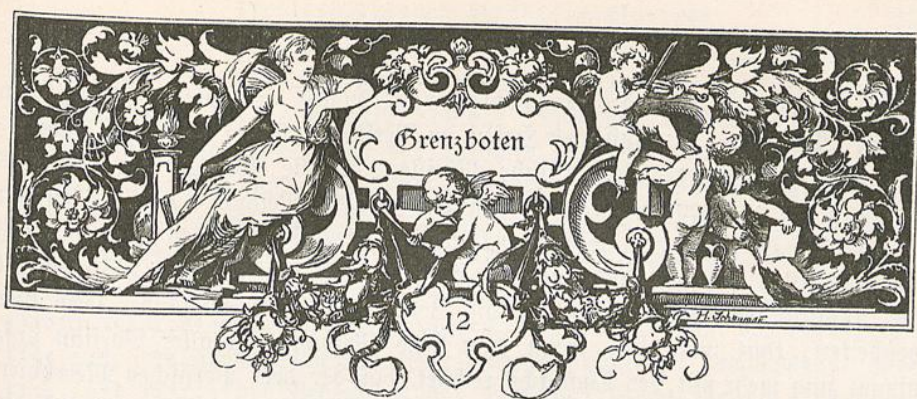
**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

von Witzleben: Die Bagdadbahn und der Persische Meerbusen : eine  
militärpolitische Studie

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



## Die Bagdadbahn und der Persische Meerbusen

Eine militärpolitische Studie



von den politischen Ereignissen der letzten Wochen beschäftigt keins die gesamte Welt so lebhaft und anhaltend, als der bevorstehende Baubeginn der Bagdadbahn, die mit ihrem Anschluß an die anatolische Eisenbahn und mit ihrer Anlehnung an den Persischen Meerbusen eine der größten und bedeutungsvollsten Verkehrsstraßen unsrer modernen Zeit werden soll. In Wort und Schrift ist auf die Handelsvorteile eingehend und wiederholt hingewiesen worden, die fast alle großen Staaten der Welt aus diesem gewaltigen Unternehmen zu erwerben hoffen, aber fast nirgends finden sich erschöpfende Angaben über die große Bedeutung, die die Bagdadbahn und der Persische Meerbusen in engem Zusammenhange miteinander, vom strategischen Standpunkt aus, haben werden.

So wie die Dinge heute liegen, läßt sich an dem Thatbestand nicht deuteln, daß England im Besitz des Suezkanals einen großen Teil des Weltverkehrs vollständig beherrscht und in Abhängigkeit von sich hält, und daß dazu die stark besetzte Stellung von Aden am Ausgang des Roten Meeres ihm nach allen Teilen der östlichen Welt ein strategisches Übergewicht verschafft hat, das in der ernstesten Stunde eines Konflikts von großer Wichtigkeit sein kann. Nun lehrt ein Blick auf die Karte, daß, wenn der Persische Golf in dauerndem Besitz einer fremden Macht ist, wenn dazu die Bagdadbahn dem Welthandel und dem Verkehr neue Zu- und Abfuhrwege von Westen nach Osten und umgekehrt eröffnet, nicht nur Englands wirtschaftliche Rolle anders wird, sondern auch seine militärische Bedeutung in Asien eine völlige Umwandlung und Verschiebung zu seinen Ungunsten erfahren muß. Das mächtige Bollwerk der Befestigungen von Aden würde alsdann in bedrohlicher Weise flankiert, die wegen geringer Bewegungsfreiheit mangelhafte Verteidigung des Suezweges noch mehr geschwächt, und die ganze Position der Engländer am Roten Meer und am Suezkanal der Gefahr, umgangen zu werden, ausgesetzt sein. In voller Erkenntnis dieser gefährlichen Stellung hat die britische Politik schon seit Jahren ihr Auge auf die Vorherrschaft im Persischen Meerbusen gerichtet, und nicht besser kann dieses Vorhaben charakterisiert werden, als durch die

Worte Lord Curzons, des Vizekönigs von Indien, in seinem bedeutsamen Werke „Persia“: „Ein russischer Hafen im Persischen Busen wäre eine Herausforderung zum Kriege; der britische Minister, der die Übergabe eines Hafens an Rußland zulassen würde, wäre ein Verräter des Reichs.“ Derselbe Curzon ist es auch gewesen, der die Aufmerksamkeit seines Vaterlandes auf den Besitz von Maskat gelenkt hat, und trotzdem daß in diesen Tagen mit aller Bestimmtheit die Nachricht verbreitet worden ist, die Bestrebungen der Engländer seien hier gescheitert, thut man gut, wenn man diese Meldung mit aller Vorsicht aufnimmt und mehr mit der Thatsache rechnet, daß der dem Persischen Meerbusen vorgelagerte Golf von Oman fast in englischer Machtphäre liegt, und daß die westlich von der Hornumstraße liegende Sphinstonebucht, die einen sichern Ankerplatz für die gesamte britische Kriegsflotte abgeben würde, als weiterer Zuwachs großbritannischen Besitzes ins Auge gefaßt ist.

Bekäme England auch noch Koweit am Nordrande des Persischen Meerbusens, die projektierte Endstation der Bagdadbahn, in seinen Besitz, so würde damit nicht nur einer der wichtigsten Handelsplätze dieses Schienenweges in britischer Gewalt sein, sondern Großbritannien würde sich auch auf diese Weise eine wertvolle Basis schaffen, von der aus es einen wirtschaftlichen und militärischen Einfluß auf die Bagdadbahn auszuüben versuchen könnte. Vor der Hand fallen ja die rein militärischen Vorteile dieser Eisenbahn nur der Türkei zu, die mit ihr endlich die Möglichkeit finden wird, die in Mesopotamien und am Taurus auf weitem Raum auseinandergezogenen Truppenteile im Mobilmachungsfall schnell und rechtzeitig zu konzentrieren und sich dadurch für einen Krieg, sei es auf europäischem oder auf asiatischem Boden, einen ganz bedeutenden Zuwachs an militärischem Ansehen zu schaffen. Diese unter schweren Opfern errungenen Vorteile würden aber fast in sich zerfallen, gelänge es England, erst in Koweit und dann in allmählichen Fortschritten an der Bagdadbahn entlang in Bagdad, Biredschik und Aldana festen Fuß zu fassen und nachhaltigen Einfluß an diesen nicht nur kommerziell, sondern auch strategisch wichtigsten Stützpunkten zu gewinnen.

Das Ausfallthor und den Flankenschutz, für den England, abgesehen von wirtschaftlichen Vorteilen, den Persischen Meerbusen hält, will es sich jedoch nicht allein durch Flottenstützpunkte und Kriegsschiffe sichern, sondern es will weiter diesem Meeresbecken durch den Ausbau eines strategischen Bahnnetzes in Indien und durch die dadurch herbeizuführende Möglichkeit der Verwendung seiner Landarmee eine noch höhere Bedeutung verschaffen. Zu diesem Zweck soll die erst neu angelegte Karawanenstraße Ruschi-Kerman durch einen Schienenweg ersetzt werden, der nach Osten seinen Anschluß an die Bahn Ruschi-Quetta finden wird und nach Westen von dem strategisch wichtigen Knotenpunkt Kerman aus durch Südpersien nach Koweit weiter geleitet werden soll. Von der weiteren Fortsetzung dieser Bahn nach Port Said wollen wir heute nur als Gerücht Kenntnis nehmen. Die englische oberste Heeresleitung ist nun der Ansicht, durch die erstgenannte Bahn dem russischen Vormarsch nach Indien durch Afghanistan wirksam in die Flanke fallen und sich durch ihre im Persischen Meerbusen schwimmende Flotte einen starken Rückhalt für eine

in Südpersien wirkende Landarmee schaffen zu können; sie übersieht aber dabei die Mangelhaftigkeit der englisch-indischen Armee und rechnet zu viel mit der Unachtsamkeit und Unthätigkeit der russischen Regierung. Diese ist aber schon lange auf ihrer Hut, und nicht erst die bedrohliche Haltung Englands in Roweit, oder die Anwesenheit des englischen Kreuzers „Perseus“ und dreier Kanonenboote im Persischen Meerbusen haben Rußland die Augen über die militärische Bedeutung der Bagdadbahn sowie über Englands Absichten in Asien geöffnet, sondern die Erkenntnis der strategischen Vorteile, die zunächst die Türkei, dann aber auch jede fremde Macht durch die Beherrschung der Bagdadbahn haben muß, und sodann die Bedeutung des Persischen Golfs für die Operationen einer russischen Armee gegen Indien haben die Zarenpolitik und die militärischen Maßnahmen in Mittelasien und nach Persien zu in die rechten Wege geleitet gegenüber den Expansionsbestrebungen der Engländer.

Diese Verhältnisse lassen sich aber nur dann sachgemäß und zutreffend beurteilen, wenn man über die militärische Lage Rußlands an den Grenzen gegen Persien und Afghanistan Bescheid weiß, und wenn man das afghanische und das englisch-indische Heer mit in den Bereich der Erwägungen zieht. Die zuletzt genannte Armee verfügt zur Zeit über 218210 Mann, die sich mit 73362 Mann auf englische Truppen und mit 144848 Mann auf eingeborne verteilen, und zu denen die vier großen Armeen von Bombay, Madras, Bengalen und dem Punjab gehören. Anspruch auf einigen militärischen Wert haben von diesen Soldaten nur die englischen und von den eingebornen die verhältnismäßig geringe Zahl derer, die zu den Stämmen der Gurkhas und Sikhs gehören oder aus den Bergen Nepals und dem Punjab angeworben werden.

Der Zahl nach sind die zunächst stehenden russischen Truppen weit schwächer, denn die beiden in Turkestan stehenden Armeekorps haben nur 60000 Mann und 34 Batterien; da sie, mit Ausnahme zweier versuchsweise formierter Eskadrons Turkmener, sämtlich ein und derselben Nation angehören, so können sie mit Fug und Recht nur mit den vorerwähnten 73362 Mann englischer Truppen verglichen werden. Auch der verbleibende Unterschied von 13362 Köpfen zu Ungunsten des russischen Kontingents schrumpft noch zusammen, wenn man berücksichtigt, daß England von seinen britischen Truppen in Indien noch 1500 Mann zur Garnison Aden und 3500 Mann zur Besatzung von Birma abgeben muß.

Was aber den Stärkeunterschied der beiden Rivalen in Zentralasien noch mehr verringert, das ist der Umstand, daß England im Notfall Verstärkungen aus dem Mutterlande frühestens in 18 Tagen heranziehen kann, während Rußland dagegen innerhalb 24 Stunden 70000 Mann aus dem Kaukasus von Batu aus über das Kaspische Meer nach Krasnowodsk beordern und hierdurch eine wesentliche Unterstützung für seine beiden Armeekorps aus dem Turkestan finden kann. Auch darf schließlich bei einer solchen Gegenüberstellung der Truppenstärken nicht unerwähnt bleiben, daß England unter der dauernden Besorgnis steht, die eingebornen Regimenter könnten sich, dem Beispiel früherer Jahre folgend, in entscheidender Stunde gegen die Fremdherrschaft erheben und ihre Kriegsdienste verweigern oder gar zum Feinde übergehen. Es ist ja schon

viel geschehen, derartiges zu verhindern. So verspricht man sich von der Verteilung der Anhänger der verschiedenen Glaubensrichtungen unter die einzelnen Truppenteile und Truppengattungen große Erfolge, nachdem man gesehen hat, wie kameradschaftlich z. B. das in Haiderabad garnisonierende bengalische Lanzenreiterregiment lebt, das sich aus einer Eskadron Muselmanen, je einer Eskadron aus den Sekten der Brahminen, der Siwas und der Wischnus und einer Eskadron Sikhs zusammensetzt. Aber auch hierdurch sind die Gefahren einer Meuterei nicht beseitigt, und diese Sorge im Verein mit der Unzulänglichkeit des britisch-indischen Truppenkontingents Rußland gegenüber hat die englische Regierung auf umfassende militärische Reformideen gebracht, deren Annahme und Durchführung, wenn sie auch noch nicht gesichert sind, doch heute als sehr wahrscheinlich angesehen werden müssen.

In der Hauptsache beziehen sich die sämtlichen organisatorischen Neuerungen, die für Indien geplant sind, zunächst auf eine Vermehrung der dortigen Armee um rund 40 000 Mann. An diese Basis, ohne die, wie man meint, ein wertvoller Neubau des abbröckelnden Heeresgebäudes nicht gedacht werden kann, hängt sich eine lange Reihe anderer Fragen und Wünsche von Wichtigkeit, die in ihrer Gesamtheit das Reformwerk abrunden und zu einem brauchbaren Instrument gestalten sollen. Obenan steht unter diesen Fragen mit Recht die Notwendigkeit, im Interesse der kriegsmäßigen Ausbildung und Vorbereitung der Truppen, diese innerhalb des indischen Grenzgebiets in geeigneter Weise zu verlegen, als dies bis jetzt der Fall ist. Zur Zeit ist nämlich die gesamte englisch-indische Armee über 191 Garnisonen verteilt, von denen 10 mit 43 000 Mann belegt sind, sodaß für die übrigen Truppenteile noch 181 Garnisonen übrig bleiben, in denen durchschnittlich je etwa 900 Mann untergebracht sind. Erwägt man dazu, daß diese Standquartiere meist sehr weit voneinander entfernt liegen, die wenigsten mit Eisenbahnen miteinander verbunden, und Schieß- und Exerzierplätze nur sehr selten vorhanden sind, so kann man sich ungefähr ein Bild von der militärischen Ausbildung dieser Truppen machen, die noch dazu einen höhern Vorgesetzten fast nie zu sehen bekommen, und, wie es in einem Jahresbericht heißt, innerhalb der letzten dreißig Jahre nur ausnahmsweise zu Manövern zusammengezogen werden konnten. Die einzige Garnison in dem ganzen indischen Reiche, die etwas besser daran ist als die andern, ist Secunderabad, das mit 7170 Mann belegt ist und sich mit dem benachbarten Bolarum (1500 Mann) zuweilen zu größern militärischen Übungen zusammenthut. In diesen Übelstand will also die Reorganisation gründlich eingreifen, und wenn auch der hohen Kosten wegen, die mit ihr verbunden sind, nur langsam und allmählich damit vorgegangen werden kann, so soll doch angestrebt werden, die gesamte Armee der Hauptsache nach in etwa sieben großen Plätzen zusammenzubringen und jedem eine Garnison von etwa 3000 Mann zu geben, die in großen Lagern untergebracht werden sollen. Als geeignet hierfür werden Rawalpindi, Umballa, Allahabad, Bangalore, Secunderabad und Puna genannt.

Ganz besondere Aufmerksamkeit wendet man auch der Bewaffnungsfrage in Indien zu, mit der man insofern schon begonnen hat, als die Ausrüstung

der Infanterie mit dem neuen 7,7 Millimeter Lee-Enfield-Gewehr im vergangenen Jahre sehr gefördert worden ist und in diesem Jahre abgeschlossen werden soll. Für die indische Artillerie dagegen ist schon seit langer Zeit so gut wie gar nichts geschehn, sodaß die Absicht erklärlich ist, hier möglichst bald mit umfassenden Reformen vorzugehen. Und zwar sollen sich diese nicht nur auf die Anschaffung neuerer Geschützmodelle, sondern auch auf eine große Verstärkung der Zahl der Batterien ausdehnen, die als nicht ausreichend angesehen wird.

Aber außer von der Verstärkung und Verbesserung seiner Armee in Indien verspricht sich die englische Politik noch ganz besondere Vorteile von Afghanistan und meint, es würde ein leichtes sein, die Hauptplätze dieses Landes, Kandahar, Kabul und Herat, an sich zu reißen und von hier aus Rußland in der Flanke und im Rücken zu bedrohen. Diese Rechnung Englands war bis jetzt jedenfalls verfehlt, denn zuverlässige Nachrichten aus Afghanistan sagen, daß der verstorbne Emir die Zügel seiner Regierung noch bis zu seinem Tode fest in Händen gehalten und namentlich der Ausbildung seiner Armee eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt habe. Ist der Afghanenfürst auch allen europäischen Kulturverhältnissen völlig abgeneigt gewesen, und, als absolutester Herrscher vielleicht der ganzen Welt, unduldsam gegen jeden fremden Einfluß, so hatte er doch so viel aus der Geschichte gelernt, daß ein starkes und gut geschultes Heer die einzige Stütze seines Thrones sei. Wie stark die afghanische Armee ist, läßt sich durch Zahlen nicht belegen, und die Meldung einzelner Blätter, der Emir habe seine Reserve zur Verstärkung der aktiven Armee einberufen, um auf alle Fälle gerüstet zu sein, gehört in das Gebiet der Fabel. Soweit ist die militärische Organisation Afghanistans noch nicht gediehen, daß man eine aktive Armee und eine Reserve unterscheiden kann; das ganze Volk einschließlich der Weiber gehört zur Armee, wenn der Emir zu den Waffen ruft, und nur „Kinder, Krüppel und Greise“ dürfen sich einem Mobilmachungsbefehl entziehen. Annähernd genaue militärische Zahlen giebt es nur für die für die Armee bestimmten Pferde, die auf 75 000 angegeben sind; sie werden im eignen Lande gezogen und sind den Kosakenpferden im Äußern zwar ähnlich, sonst aber nicht so leistungsfähig wie diese. Ferner verfügt das afghanische Heer über etwa 20 000 Kamele zum Transport von Munition und Bagage und über vierzig Elefanten, die zur Garnison von Kabul gehören und in der Hauptsache als Geschützbespannung verwandt werden. Für seine Artillerie zeigte der Emir ein ganz besonderes Interesse; er war unermülich selbst thätig für deren Verbesserung, bekümmerte sich sehr eingehend um die Thätigkeit im Arsenal zu Kabul, wo dreitausend Arbeiter beschäftigt sind, und wohnte zuweilen sogar den Übungen bei, die auf dem Schießplatz seiner Residenz stattfanden, und bei denen häufig bis auf 2000 Meter Entfernung geschossen wurde. Der Emir sah mit Recht die Hauptverteidigung seines Landes in einer brauchbaren Artillerie, und die zweihundert Geschütze, über die die afghanische Armee bis jetzt verfügt, werden auch sicherlich eine sehr ernste Rolle spielen, wenn es den Engländern etwa einfallen sollte, z. B. vom Khaiberpaß her, Kabul anzugreifen.

Reges militärisches Leben herrscht in Kabul, wo 8000 bis 10000 Mann in Garnison liegen und zum größten Teil kaserniert sind. Die Pferde haben keine Unterkunftsräume; im Sommer und Winter stehn sie in einer langen Stallgasse zu hunderten im Freien, am Hals und am rechten Hinterfuß gefesselt, und haben nur so viel Freiheit, sich Nahrung zu suchen. Eine gleichmäßige Uniformierung giebt es für die Armee nicht; nur die 500 Mann starke Leibwache des Emirs trägt eine solche, alle übrigen Leute haben einen nach innen gewandten dunkeln Pelz, leinene Weinkleider, eine Art Sandalen und als Kopfbedeckung einen verschiedenfarbigen Burnus. Bewaffnet ist die Infanterie mit dem Henri Martini-Gewehr, die Reiterei mit der Lanze, und es wird berichtet, daß sich beide Waffengattungen, wenn auch nicht europäisch geschult, im Gelände doch ganz geschickt zu benehmen wissen.

Obgleich England der Ansicht ist, kurzerhand mit Afghanistan fertig werden zu können, scheint es doch dessen militärische Leistungsfähigkeit zu fürchten und wünscht lebhaft sein Zusammengehn mit Rußland zu verhindern. Damit sind vielleicht die kürzlich verbreiteten Gerüchte in engen Zusammenhang zu bringen, die ohne Zweifel aus englischer Quelle stammen, daß der gegenwärtige Herrscher von Afghanistan seine Rüstungen in britischem Solde fortsetze und für den Fall eines Konflikts mit Rußland auf seiten Englands stehn werde. Aber ebenso unzutreffend wie diese Nachrichten sind, so haben auch nur Unkenntnis der thatsächlichen Verhältnisse zur Verbreitung der Ansicht geführt, Rußland wolle in Südpersien dem britischen Rivalen das Feld räumen und sich vorläufig mit seinen wirtschaftlichen Erfolgen im nördlichen Persien beruhigen und deshalb lediglich hier das in die Wege geleitete Eisenbahnetz von der kaukasischen Grenze bei Tiflis über Alexandropol nach Tabris weiter verfolgen. Demgegenüber sprechen sichere Anzeichen dafür, daß Rußland zwar ernstlich daran denkt, eine Verbindung mit der Bagdadbahn von Hamadan (an der projektierten Hauptlinie Dschulfa-Tabris-Bender-Abbas) nach Bagdad zu suchen, aber daß es ebenso das ostpersische Eisenbahnetz in Angriff nehmen und einen Schienenweg von Aeschabad entweder über Meshhed-Kerman nach Bender-Abbas am Persischen Golf oder über Herat-Kerman nach demselben Endziel legen will. Erreicht Rußland bei der Ausführung dieses Projekts als erster in Kerman das Ziel, so hat es nach unsrer Ansicht das Rennen gegen England gewonnen, und die dann in kürzester Frist aus Turkestan und dem Kaukasus von Taschkent wie von Krasnowodsk heranzuführenden Armeekorps werden durch die wegsamern Gegenden Südafghanistans und durch Beludschistan schneller ihren Weg nach Indien finden, als dies über schwierige Gebirgspässe von Nord- und Mittelasghanistan möglich ist. Auch in diesem Falle dürfte die militärische Bedeutung des Persischen Meerbusens dadurch zum Ausdruck kommen, daß der Sieger von Kerman die Operationen seiner Kriegsflotte in diesem Meere in der Hand behält und hier nicht nur einen wirksamen Schutz von Flanke und Rücken, sondern auch unter Umständen eine wertvolle Basis für seine Zufuhr findet.

Ein Teil der deutschen Presse verbreitet sich mit auffallender Beharrlichkeit darüber, daß Deutschland am Persischen Meerbusen wie mit der Bagdad-


bahn keinerlei politische Interessen verfolge, sondern nur wirtschaftliche Ziele im Auge habe. Wir meinen, daß das wiederholte Betonen dieses Standpunkts, auch wenn er als richtig anerkannt werden sollte, den Zwecken und den Absichten, die damit verfolgt werden, nicht förderlich ist, denn nach unserm Dafürhalten lassen sich heutzutage wirtschaftliche und strategische Werte nicht voneinander trennen, und deshalb dürfen wir nicht mit den Händen im Schoß den militärischen Vorgängen an der sich neu entwickelnden großen Handelsstraße, von der hier die Rede ist, zuschauen und dürfen ebensowenig ohne weiteres darauf rechnen, daß uns dort Handelserfolge schon als reife Früchte zufallen werden. Der beste Handelsweg ist unstreitig auch die beste strategische Linie, das lehrt uns der Suezkanal; aber wie dieser seine große militärische Bedeutung und seinen Wert für England nicht durch bloßes Zuschauen der englischen Politik erlangt hat, so werden auch die Bagdadbahn und der Persische Golf nicht zu demselben Ansehen gelangen, wenn nicht die Mächte, die hier reelle Interessen haben, ihren Vorteil mit offenen Augen zu verfolgen wissen.

von Wigleben



## Nationalitätskämpfe

### 5. Verteidigung

ie schwersten Verluste erleidet ein zurückgedrängtes Volkstum immer durch die Angleichung seiner Angehörigen an die vor- dringende Nation. Da diese Angleichung nur bei sehr geschwächtem Nationalbewußtsein in bedenklichem Maße geschehn kann, ist das wirksamste Mittel, ihr zu begegnen, die Weckung und Lebendighaltung des Nationalbewußtseins. Dadurch kann noch in letzter Stunde ein völliger Umschwung der Dinge herbeigeführt werden, wenn es gelingt, dieses Bewußtsein bis in die niedern Schichten des Volks hinab zu beleben und zu kräftigen: das anfangs des neunzehnten Jahrhunderts scheinbar einer unabwendbaren Verdeutschung verfallne Tschechentum ist durch eine solche innere Wiedergeburt vom drohenden Untergange gerettet worden. Und auch der Umschwung, der sich seit kurzem bei unsern Stammesgenossen in Österreich-Ungarn anbahnte, ist vor allen Dingen auf das Wiedererwachen des deutschen Sinnes zurückzuführen. Er hat an die Stelle dumpfer Verzweiflung, die die Sache des Deutschtums in Österreich schon verloren geben zu müssen wähnte, wieder einen frischen, fröhlichen Kampfesmut gesetzt; er hat die erschlaffte Widerstandskraft wieder aufgerüttelt und gestählt, die schon wankenden Reihen des Deutschtums wieder zum Stehn und zum Ausharren im Kampfe vermocht.

Der Umschwung in der Entwicklung des österreichischen Deutschtums, wie er sich aus den letzten Volkszählungen ergibt, zeigt mit aller Deutlichkeit, in wie kurzer Zeit durch eine solche nationale Wiedergeburt scheinbar verlorne Posten wiedergewonnen werden können. Die weit stärkere Zunahme der