



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

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

Rußland in Vorderasien : (Schluß)

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

Vaterland sah, mußte ein preussischer Beamter und Patriot werden, wenn er für Deutschland arbeiten wollte, weil die Institutionen des Reichs keinen sichern Grund mehr dafür boten. So zerfielen das alte Reich und der Reichspatriotismus, sie wurden abgelöst durch die lebenskräftigen Einzelstaaten und den sich an sie anschließenden Sonderpatriotismus, vor allen den preussischen, und indem sich aus jenen die neue Reichseinheit bildete, entstand auch ein neues, nicht an das alte Reich anknüpfendes Nationalgefühl. Für diese Wandlung ist wieder Bismarck vorbildlich. Kein Wunder, daß bei so verschlungnem Entwicklungsgange der deutsche Patriotismus noch immer nicht dieselbe Stärke wie bei früher geeinten Kulturvölkern erlangt hat.



## Rußland in Vorderasien

(Schluß)



icht in allen Gebieten der russischen Grenzländer ist der Ausbau des Verkehrsnetzes in gleichem Maße von der Kriegsbereitschaft abhängig. In Ländern wie die Mandschurei und Persien, in denen den Russen keine nennenswerte eigne Kraft entgegentritt, gewinnen sie nur durch den Bau von Bahnen einen politischen und militärischen Einfluß, der mit der Zeit ohne Schwertstreich zur vollen Beherrschung dieser Länder führen wird. In Afghanistan und in Kleinasien dagegen treten diesem Vorschreiten die Interessen zweier Staaten entgegen, deren Grundlagen erschüttert würden, wenn sie ein solches Vorgehen Rußlands duldeten: der Türkei und Indien-Englands.

Unter diesen Umständen hat Rußland seit Jahren die eingehendsten Vorbereitungen getroffen, die Feldzüge, die so unvermeidlich sind, wie die Weltgeschichte fortschreitet, günstig zu eröffnen. Für eine Operation gegen Afghanistan bieten sich den Russen mit Notwendigkeit drei Operationsrichtungen, die dieselben geblieben sind, seitdem für die Eröffnung des Feldzugs dieselben lokalen Bedingungen bestehn, wie heute, also seit der Eroberung des Khanats Chokand im Jahre 1876.

Nach dem Entwurfe Skobelevs waren 1878 die einzelnen Kolonnen in der Weise angelegt, daß Kolonne Grotenhelm von Merv auf Herat, Kolonne Kaufmann von Samarkand über Balch und den Bامianpaß auf Kabul, Kolonne Abramow über das Pamir ins Tschitral vorgehn sollte. Allerdings läßt die geringe Stärke des Expeditionskorps (20000 Mann) es zweifelhaft erscheinen, ob die Russen ernsthaft an eine Offensive dachten. Näher liegt wohl die Annahme, daß sie durch eine Demonstration an der Nordgrenze von Afghanistan einen Druck auf das Verhalten Englands in der türkischen Frage auszuüben suchten. Dem Vorgehen wurde, als es kaum eingeleitet war, durch den Beginn des Berliner Kongresses ein Ende bereitet.

Das nächste Ziel der russischen Operation ist eine weiter vorgeschobne

Operationsbasis, die Linie Herat-Kabul zu gewinnen. Die Bedeutung von Herat liegt wesentlich darin, daß sich in ihm die großen durchgehenden Wegeverbindungen vereinigen: die von Kandahar kommende Straße, die einzige ganz fahrbare, die Afghanistan durchzieht, der Karawanenweg, der von Kabul im Tale des Herirud und weiter auf die Hochfläche von Fran führt, die Straße endlich, die durch den Sulfitarpaß Afghanistan mit Turkestan verbindet. Da man hier außerdem reichliche Verpflegungsmittel findet, ist Herat einer der gegebenen Ausgangspunkte jeder Offensivoperation, mag sich diese auf Kabul oder auf Kandahar wenden. Diese Bedeutung von Herat hatte schon Alexander der Große erkannt. Wenn auch hier sicher schon vor seiner Zeit alte Niederlassungen bestanden, so hat er doch Herat zu gesteigerter Bedeutung erhoben. Von hier aus nahm sein Feldzug vom Jahre 330 seinen Ausgang, der ihn, wenn wir den überzeugenden Ausführungen des Grafen Yorck folgen, von Herat im Tale des Herirud aufwärts zum Südhang des Hindukusch führte. Dieser Wert von Herat hat die Stadt zum ersten Operationsziel der Russen gemacht, ihm entsprechen die umfassenden Vorbereitungen, die sie zur Sicherung ihres Vorschreitens in dieser Richtung getroffen haben. Dem Truppentransport bis in die möglichste Nähe von Herat dient die Bahn, die sich in Merv an die Hauptlinie anschließt und dem Murghablaufe folgend zunächst bis Kuschki-Post an der russisch-afghanischen Grenze gebaut ist. Von hier sind die Russen im Begriff, die Bahn bis zu dem unmittelbar an der Grenze liegenden Dukhteran weiter zu bauen. Ebenso sind zur Zeit Linien im Bau, die von Bendjeh nach Merutschak und von Afschabad nach Mesched führen. An allen Punkten findet die Bahn ihre Fortsetzung in einem brauchbaren Wege nach Herat.

Um gleich nach der Einnahme von Herat über eine leistungsfähige Stappelinie zu verfügen, hat man die Bahn von Dukhteran nach Herat vorbereitet. An den Stationen der Bahn Merv-Kuschki-Post wird das gesamte Material zum Bau und zum Betrieb der Strecke bis Herat bereit gehalten. Die Trace ist längst festgelegt, bei ihrer Länge von etwa hundert Kilometern ist es den Russen möglich, die Bahnverbindung mit Herat herzustellen, bevor in Europa die Nachricht von ihrem Einmarsch in Afghanistan bekannt wird. Damit kommt ihnen zustatten, daß durch Afghanistan keine Telegraphenverbindung führt, und die Verbindung zwischen Turkestan und dem europäischen Netz in ihrer Hand ist. Diese Vorbereitungen setzen unzweifelhaft die Russen in den Stand, Herat auch in dem sehr unwahrscheinlichen Fall in ihre Gewalt zu bringen, daß sich die Afghanen mit den Waffen widersetzen. Damit ist ihnen der beherrschende Einfluß in Afghanistan sicher, die Straßen auf Kandahar und Kabul liegen ihrem Vormarsch offen. Neben der Operationslinie über Herat kommen für die Feldzugsentwicklung zur Zeit noch die Richtungen über den Bamianpaß nach Kabul, über Feisabad oder das Pamir auf Tschitral und über das Pamir auf Gilgit-Srinagar in Betracht. An diese Vormarschstraßen ist jede Operation der Russen gebunden, solange diese von Turkestan allein ausgeht. Die frühern Feldzugsentwürfe hatten im wesentlichen den Vormarsch über Herat oder über Herat und die Bamianpässe ins Auge gefaßt.

Napoleon der Erste dachte von Asterabad am Kaspischen Meere, vereint mit einem russischen Expeditionskorps, auf Herat zu marschieren. Ihm schließen sich Platow Suchosenev in seinem Entwurfe von 1854 und General Ehrulew in dem von 1855 an. Nur als Demonstration wird in dem Entwurfe von 1854 der gleichzeitige Vormarsch über den Bamian empfohlen. Das Nachteilige dieser Entwürfe bei einer Anwendung auf heutige Verhältnisse liegt auf der Hand. Jede Operation, die Herat zum Ausgangspunkte nimmt, muß mit zwei Nachteilen rechnen: sie richtet sich gegen die Front der feindlichen Verteidigung, gegen die Linie Kabul-Ghasni-Kandahar, verzichtet also auf den Vorteil flankierenden Vorgehens in einer operativ vorzüglich wirksamen Richtung, sie hat ferner mit Operationslinien von außerordentlicher Länge zu rechnen, denn die Entfernung bis Kandahar beträgt 550, die bis Kabul 650 Kilometer.

Die zweite Straße des Entwurfs von 1854 führt durch Buchara über Karschi—Masar i Scherif und die Bamianpässe auf Kabul. Sehr erschwerend wirkt der Übergang über den Amu-Darja, der hier in einer Breite von zwei Kilometern jeden Brückenschlag unmöglich macht, sodaß der ganze Verkehr in Flößen erfolgen muß. Auch diesen erschwert ein breiter Sumpfstreifen, der den Strom auf beiden Ufern begleitet. Es kommt hinzu, daß das Klima in der Ebene des Amu-Darja und dem angrenzenden Steppengebiet im Hochsommer sehr ungünstig ist: heiße Winde werden oft gefährlich, Trinkwasser ist, wenn überhaupt vorhanden, spärlich und schlecht. Eine andre Jahreszeit aber können die Russen zum Vormarsch nicht wählen, da sonst der Verkehr über das Pamir und den Hindukusch in einem Grade erschwert ist, der sogar für russische Truppen eine Operation fast unmöglich macht.

Unzweifelhaft beabsichtigen die Russen, hier mit Teilen, vielleicht mit dem größten Teil des Operationsheeres vorzugehen. Das Projekt, von Katta Kurgan nicht weit von Samarkand eine Bahn nach Karschi in Buchara zu bauen, ist der erste Schritt zu einem weiteren Ausbau der Verbindungen in dieser Operationsrichtung, auf die auch die Verteilung russischer Truppen an der Südgrenze von Buchara hinweist. Unmittelbar am Amu-Darja, in Karschi und Tormys, liegen die Stäbe von zwei Schützenbrigaden, sechs Bataillone, vier Sotnien und eine Batterie — eine Truppenverteilung, die man bei der Schwierigkeit von Verschiebungen in diesem Gebiet gewiß nicht angeordnet hätte, wenn man diese Truppen anders als in der genannten Richtung verwenden wollte. Auch diese Straße führt, ebenso wie die von Herat, gegen die Front der englischen Verteidigung. Erst die Operationslinien mehr im Osten gewinnen die Wirkung gegen die Flanke und den Rücken der englischen Stellung bei Kabul.

Die beiden Verbindungen, die den Russen ein Vorgehen in dieser Richtung ermöglichen, sind die Militärstraße über das Pamir und der Weg von Feisabad über Sebat. Erst in den letzten Jahren ist durch den Bau einer Straße von Ferghana über das Pamir ins Murghabtal die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf ein Vorgehen der Russen in dieser Richtung gelenkt worden. Nach der Eroberung des Khanats Chokand machten die Russen Anspruch auf das Pamir, schenkten dem dünn bevölkerten, produktionsarmen Gebiet aber sonst

fast keine Aufmerksamkeit. Das machten die Nachbarn sich zunutze. Die Afghanen besetzten die Landschaften Badachschan und Schugnan und legten am Pandschflusse befestigte Posten an. Die Chinesen unternahmen Raubzüge in das östliche Grenzgebiet. Diesem Verhalten ihrer Grenznachbarn sahen die Russen auf die Dauer nicht gleichgiltig zu. Ihren Besitz zu sichern, legten sie im Jahre 1891 am Murghab das Fort Schah Dschan, später Pamirskijpost genannt, an. Als dann nach der Regulierung der Grenzverhältnisse im Jahre 1895 die Engländer in dem ihnen zufallenden Gebiete des östlichen Hindukusch Posten stationierten, antworteten die Russen mit dem Bau der Militärstraße über das Pamir.

Die Straße schließt sich in Margelan an die Bahn an und führt von hier über den Talldykpaß (3537 Meter) ins Alaital. Sie steigt dann zum Kysyl-Alt-Paß (4271 Meter) und fällt wieder zur eigentlichen Hochfläche, dem abflußlosen Steppengebiet des Sees Karakul. Vom See steigt das Gelände von neuem zum Al-Baital-Paß (4682 Meter). Von hier führt die Straße im Al-Baital-Tal zum breiten Murghabtal hinab, an dessen Rande Pamirskijpost auf einer weithin das Tal beherrschenden Terrasse liegt. Der Bau dieser Festung und der Straße machte bei dem rauhen Klima und bei der Höhenlage die größten Schwierigkeiten, um so mehr, als alles Holz und ein großer Teil des sonstigen Materials von Dsch in Ferghana in Tragelasten herbeigeschafft werden mußte. Der weitere Vormarsch von Pamirskijpost benutzt fast durchgehends Saumpfade. Es ist unsern Anschauungen fast undenkbar, daß die Russen eine solche Verbindung zur Operationslinie wählen können. Aber von der Vorstellung, als seien Operationen nur auf fahrbaren Straßen möglich, müssen wir überhaupt absehen, wenn wir uns Heeresbewegungen im asiatischen Berglande vergegenwärtigen wollen. Einer der wunderbarsten Eindrücke, die der Reisende auf den Gebirgspfaden von Mittelasien empfängt, ist der, wenn ihm die Wanderung ganzer Stämme auf einem Pfade begegnet, auf dem er eben noch im Zweifel war, ob er sich weiterhin dem Geschick seines Pferdes überlassen oder auf allen vieren weiter klettern solle. Die Russen haben sich in Asien viel zu gut akklimatisiert, als daß sie in der Benutzung solcher Verbindungen eine besondere Leistung sahen.

Eine sehr große Schwierigkeit aber bleibt mit allen Operationen über das Pamir verbunden: die im Lande vorhandenen Verpflegungsmittel sind — abgesehen von reichen Viehbeständen — so gering, daß die sich hier vorbewegenden Truppen fast ausschließlich auf die mitgeführten Vorräte angewiesen sein werden. Das hat keine Schwierigkeiten bis Pamirskijpost. Bis hierher können Verpflegungsdepots eingerichtet werden, aus denen die Truppe ihren Bedarf entnimmt. Auch bietet das Land bei günstiger Jahreszeit wenigstens etwas Weide, vor allem überall reichlich Wasser. Die Versuche, die man mit dem Anbau von Getreide auf der Hochfläche angestellt hat, haben zu vollständigen Mißerfolgen geführt. Von Pamirskijpost sind noch 440 Kilometer bis Tschitral zurückzulegen, wo günstigere Verpflegungsbedingungen eintreten. Hier kann nur eine geringe Marschgeschwindigkeit erreicht werden, so daß ein Monat bis zur Ankunft in Tschitral angesetzt werden kann. Die Notwendigkeit, für solche Dauer fast alle Verpflegungsmittel mitzuführen, schränkt also die

Zahl der Truppen, die hier operieren können, derart ein, daß man wohl annehmen kann, mehr als 5000 oder höchstens 7000 Mann werden sich auf diesem Wege kaum vorbewegen können. Eine Operation gegen Tschitral wird aber voraussichtlich außer der Pamirstraße auch die Verbindung von Feisabad über Sebat benutzen.

Feisabad hat als Ausgangspunkt für Truppenbewegungen seit 1898 an Wert gewonnen, da nun die Schiffahrt auf dem Amu-Darja, die früher nur bis Patta Hissar reichte, bis dorthin fortgeführt ist. Von Tschardschui an der transkaspischen Bahn aus vermittelt die Amu-Darja-Flottille den Verkehr auf dem Strome bis zur Mündung der Koktscha, dann auf dieser bis Feisabad, wo ausgedehnte Naphtha- und Warenaiederlagen geschaffen wurden. Doch darf man den Wert dieser Schiffahrtverbindungen nicht überschätzen. Was unterhalb Tschardschui eine Schiffahrt auf dem Amu fast unmöglich macht: die Veränderlichkeit des Strombettes infolge der enormen Alluvialmassen, die der Fluß mit sich führt, das erschwert sie, allerdings in geringerem Maße, auch oberhalb Tschardschui. Die Dampfer fahren sich so oft fest, daß nur in sehr beschränktem Maße auf das Eintreffen der von Tschardschui abgehenden Dampfer in Feisabad gerechnet werden kann. Auch ist die Amu-Darja-Flottille nach Zahl- und Tonnengehalt viel zu klein, als daß sie für Truppen- und Materialtransporte eine ins Gewicht fallende Rolle spielen könnte.

Wenn auch nach allem der Vormarsch auf Tschital nur mit geringen Truppen unternommen werden kann, für die russische Armee also nur eine Operationslinie von sekundärer Bedeutung darstellt, so kann doch in diesem Vorgehn eine ganz entscheidende Bedeutung liegen. Mit wenig tausend Mann vermögen die Russen hier den Aufstand der kriegerischen Afridis zu entflammen. Seit der rein äußerlichen Unterwerfung der Bergvölker im Feldzuge von 1896 bis 1897 stehn die Engländer mit ihnen fast unausgesetzt im Kriegszustande. Seitdem hat sich ihre Bewaffnung mit modernen Hinterladern vervollkommenet; von Bender Abbas am Persischen Golf werden Gewehre in Massen durch Afghanistan nach Tschitral geschmuggelt, und alle Versuche der Engländer, diesen Handel zu unterbinden, haben die Lieferungen, die zum größten Teil von englischen Fabriken ausgehn, nicht zu verhindern vermocht.

Die Bedeutung der östlichen Operationslinie der Russen über Gilgit kann man zur Zeit schwer beurteilen. Es ist sehr wohl möglich, daß bei dem Bau der Pamirstraße der Gedanke eines Vorgehens auf Gilgit wesentlich mitgesprochen hat. Über Gilgit Srinagar zu erreichen und damit das fruchtbare Hochland von Kaschmir zu gewinnen, ist gewiß, wenn auch erst in einer spätern Zukunft, ein Ziel des russischen Vorschreitens. Ein Vormarsch von Kaschmir ins nördliche Indien würde bei ausreichenden Wegen auf keine Schwierigkeiten stoßen. Aber die operative Front der Russen würde damit eine Ausdehnung von mehr als tausend Kilometern annehmen. Die Operationslinien sind an sich schon sehr lang, getrennt durch ganz unwegsame Gebirgszüge; jedes Zusammenwirken wird also illusorisch, wenn der Telegraphendraht nach der Operationsbasis reißt. Fraglich bleibt also, ob die Russen diese östlichste ihrer Operationslinien benutzen werden.

Die Verbindungen, die Rußlands Front in Turkestan an die Heimat anschließen, wollen wir später im Zusammenhange mit dem transkaukasischen Straßennetze betrachten. Zunächst sei hier auf die natürlichen Bedingungen der Kriegsentwicklung in Transkaukasien hingewiesen. Die Frage mag unerörtert bleiben, ob Rußland daran denken kann, durch Kleinasien zu einer militärisch entscheidenden Operation gegen die Türkei vorzugehen. Für unsere Zwecke genügt der Hinweis, daß Rußland auf jeden Fall hier eine Nebenoperation führen wird, deren nächstes Ziel Erzerum sein muß. Der Wert von Erzerum liegt in seiner Lage im Zentrum aller Verbindungen des östlichen Anatoliens. In Erzerum vereinigen sich die fahrbaren Straßen von Trapezunt, Erzingjan und Bitlis, von Erzingjan führt die wichtigste Querverbindung durch Kleinasien über Siwas nach Angora, die einzige fahrbare Straße durch die kurdischen Berge, über Charput und Djarbekr nach Mesopotamien. So bietet Erzerum das zunächst zu erstrebende Ziel, den natürlichen Ausgangspunkt aller weiteren Operationen, mögen diese sich nach Westen oder nach Süden richten, mit den Endzielen am Bosporus, am Golf von Alexandrette oder am Tigris. Erzerum zu gewinnen, war in allen Kriegen des letzten Jahrhunderts das öfters erreichte, aber infolge der politischen Isolierung Rußlands nie dauernd behauptete Ziel.

Niemals sind die Bedingungen des russischen Vorgehns günstiger gewesen als heute, wo die Festungslinie Batum=Arbahan=Kars, die 1878 ganz wesentlich die Mißerfolge der russischen Heeresleitung bewirkt hat, in ihrer Hand ist und eine Operationsbasis von äußerstem Wert für den Beginn des Feldzugs darstellt. Seit dem Friedensschlusse von Berlin haben die Russen unausgesetzt an dem Ausbau der Straßen gearbeitet, die ihrem Vormarsch auf Erzerum dienen sollen. Diese Straßen decken sich im wesentlichen mit den Operationslinien vom Jahre 1877: Kutais=Batum=Olty, Achalzich=Achalkalaki=Olty, Alexandropol=Kars=Sevin und Erivan=Bajafet=Diadin.

Ob noch heute ein Vormarsch von Batum auf Erzerum geplant wird, ist fraglich. Der Grund, der damals hierfür bestand: die Eroberung von Batum und die Heranziehung der hier eingesetzten Kräfte gegen Erzerum, ist mit dem Besitze von Batum weggefallen. Jedenfalls ist aber anzunehmen, daß diese Operationsrichtung nach dem Bau der Bahn Tichorjäckaja=Poti eine gesteigerte Bedeutung gewinnen wird.

Auf dem linken Flügel ihrer Front hatten die Russen 1877/78 gehofft, Bajafet und das Tal von Maschert, damit die alte Karawanenstraße, die aus Persien nach Erzerum führt, in die Hand zu bekommen, waren aber auf dem Kongreß von Berlin zur Herausgabe genötigt worden. Die Benutzung dieser Verbindung als Operationslinie scheint seitdem, wenn auch nicht vollkommen aufgegeben, so doch in den Hintergrund getreten zu sein. Ein ausgedehntes Sumpfsgebiet bei Diadin macht sie zu manchen Jahreszeiten kaum benutzbar. Nur mit den äußersten Anstrengungen ist es den Russen 1877 gelungen, sie für Feldartillerie fahrbar herzustellen. An die Stelle dieser Straße ist die Verbindung Erivan=Igdir=Kagyzman=Delibaba getreten, die 1877 keine Rolle gespielt hat. Sie ist als Chaussée bis zur türkischen Grenze ausgebaut und 1897 fertiggemacht worden.

Die beiden bedeutendsten Operationslinien sind die Straßen Kutais= Achalzich= Achalkalaki= Ardahan= Olty und Alexandropol= Kars= Sarykamisch. Diese Straßen sind durchgehends bis zur türkischen Grenze chaussiert. Feste Steinbrücken führen über die Wasserläufe. Ihre Verlängerung von der russischen Grenze gegen Erzerum finden sie in zwei Straßen: von Olty nach Erzerum führt ein nicht chaussierter, aber fahrbarer Weg; die Straßen von Kars und Ragysman vereinigen sich bei Köpriköi im Araxestal. Von hier führt eine chaussierte Fahrstraße nach Erzerum. \*)

Ergänzt wird dieses Straßennetz durch die in den Jahren 1896/97 erbaute Bahn Tiflis= Alexandropol= Kars. Der Gedanke einer Verbindung dieser Bahn mit dem innerrussischen Eisenbahnnetz ist in dem Bau der Bahn Wladikawkas= Derbent= Baku verwirklicht worden. Von dem ursprünglichen Plan, die Bahn quer durch den Kaukasus, im Ardon= und Niontal zu führen, kam man nach eingehenden Forschungen in den achtziger Jahren ab, da hierzu ausgedehnte Tunnelbauten notwendig geworden wären. Die Bahn am Ufer des Schwarzen Meeres zu führen, war damals noch unmöglich, da sich nicht absehen ließ, ob Rußland unter allen Verhältnissen imstande sein werde, die Seeherrschaft im Schwarzen Meere zu behaupten. Im andern Falle aber hätte diese Verbindung, die unmittelbar an der Küste geführt werden muß, von einer feindlichen Flotte aus sehr leicht unterbrochen werden können. So entschloß man sich zu dem Umweg über Petrowsk.

Vorläufig steht noch jedes Vorschreiten der russischen Macht in Mittelasien auf schwachen Füßen, solange die Verbindungen im Rücken für die ganze Front von Batum bis zum Pamir auf den einen Schienenstrang Tichorjätaja= Baku angewiesen bleibt, der nur durch die Schifffahrt auf der Wolga eine zweifelhafte Unterstützung erfährt.

Der Krieg in Südafrika hat auf der englischen Seite eine überraschende Kraftentfaltung gezeigt. England stellte sehr bald eine Macht von 150 000 Mann ins Feld und verstärkte diese im Verlauf des Krieges auf 250 000 Mann. Mindestens mit derselben Kraftentfaltung aber muß ein russisches Vorgehn rechnen, das zum Kampf an der afghanisch-indischen Grenze führt, und es ist ausgeschlossen, daß die Russen hier mit einem Operationskorps von 60 000 Mann und 90 000 Mann Stappentruppen, wie Skobelev rechnete, irgend ein Resultat erreichen. Die sehr beträchtlichen Nachschübe, die in diesem Fall gebraucht werden, um die in Turkestan stehenden 83 000 Mann auf die notwendige Operationsstärke zu bringen, könnte nicht von der einen Bahn Krasnowodsk= Merv geleistet werden. Zu ihrer Entlastung dient die schon im Bau begriffene Bahn Drenburg= Tashkent, die wir vorher als Getreidezufuhrbahn für das östliche Turkestan kennen gelernt haben.

\*) Es sei hier auf eine Eigentümlichkeit vieler Karten, auch der russischen vierzig Werst-Karte, aufmerksam gemacht, die leicht zu falschen Vorstellungen Anlaß gibt: Poststraßen werden in Rußland wie in der Türkei mit gleicher Signatur bezeichnet. Die Post wird aber in Rußland in Wagen, in der Türkei auf Tragetieren befördert. Während also in Rußland jede Poststraße fahrbar ist, ist dies im östlichen Anatolien nur bei der Straße Erzerum= Siwas= Kaisarijeh mit den Querverbindungen Trapezunt= Erzerum= Bitlis und Samfun= Siwas= Djarbekir der Fall.

Um die kaukasischen Bahnen von den Transporten nach Turkestan zu entlasten, ist eine Bahn längs der Wolga von Kamyschim nach Astrachan im Bau. Endlich ist eine Vervollständigung des kaukasischen Bahnnetzes durch die Führung einer Bahn am Ostufer des Schwarzen Meeres von Sefaterinodar nach Poti geplant. Nach Vollendung dieser Bahnbauten wird Rußlands Stellung für einen Feldzug gegenüber dem heutigen Zustand außerordentlich verbessert sein. Schon im Jahre 1905 nach dem Bau der Bahn Drenburg-Taschkent steht für den transkaukasischen wie für den turkestanischen Aufmarsch eine selbständige Bahnverbindung zur Verfügung, die wenig Jahre später nach Vollendung der Schwarze-Meer-Uferbahn und der Wolgabahn eine abermalige Verdopplung erfahren wird.

Während die Russen in dieser Weise rastlos an der Ausgestaltung ihres Eisenbahnnetzes nach rückwärts arbeiten, ist es über die russische Grenze hinaus bis jetzt nur in Persien vorgeschoben worden. In der Türkei haben sich die Russen die Bahnkonzession in Anatolien vorbehalten, in Afghanistan spielt ein Bahnbau bisher überhaupt noch keine Rolle. Ein energischer Versuch Englands oder Rußlands, hier mit Eisenbahnen vorzugehen, hätte bei der scharfen Zuspitzung der Gegensätze in Afghanistan für den andern einen Grund zum Kriege sein müssen. Dieser Gegensatz hat sich in Persien in der jüngsten Vergangenheit sehr scharf zugespitzt, seit England in dem Bau seiner Bahn von Quetta über Kuschki durch Beludschistan ein beschleunigtes Tempo eingeschlagen hat.

Die Engländer beabsichtigen, von Quetta an der afghanistan-beludschistanischen Grenze entlang über Kirman, Isfahan nach dem Schat-el-Arab zu bauen; von hier ab soll die Bahn quer durch die syrisch-arabische Wüste nach dem Suezkanal gehn. Haben die Engländer diese Bahn fertig, so beherrschen sie im ganzen südlichen Persien den Handel und den politischen Einfluß; ein Fortschreiten Rußlands zum Indischen Meer wäre dann unmöglich. Das müssen die Russen verhindern, und deshalb bauen sie jetzt eine Gegenbahn, die sich in Aschabad an die transkaspische Bahn anschließt und längs der persischen Grenze nach Süden, zunächst in die Landschaft Seïstan, führen soll. Diese Bahn ist bestimmt, neben der Stärkung des politischen Einflusses in Persien den Russen eine neue Operationslinie für einen zukünftigen Feldzug gegen Indien zu verschaffen. Sitzen sie in Seïstan fest, so haben sie im Hilmentale eine sehr günstige Vormarschstraße gegen Kandahar, wo den Engländern nicht, wie weiter im Norden, bei einem russischen Vormarsch über Kabul die Gunst des Geländes zur Verteidigung ihrer Grenzen zur Seite steht. Der Schwerpunkt der Entwicklung liegt also darin, welcher von den beiden Konkurrenten mit seiner Bahn zuerst Seïstan erreicht, und während in Afghanistan und in der Türkei die Dinge einen langsamen Verlauf zu nehmen scheinen, kann es wohl sein, daß sie hier in Persien zu einer raschen Entscheidung drängen.

