



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Rußlands neuster Bahnbau in Zentralasien

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



Rußlands neuester Bahnbau in Zentralasien



ei den fast einstimmig über das Zarenreich hereinbrechenden ungünstigen Urteilen freut es uns, heute auf eine Wirksamkeit hinweisen zu können, die ihm zur höchsten Ehre gereicht, und deren vielleicht weit länger gedacht werden wird als des jezigen unglückseligen Kriegs in Ostasien. Wir denken an seine Mission als Kulturträger und Schöpfer der großen Verkehrsanstalten, durch die das innere Asien überhaupt erst zur Teilnahme an dem wirtschaftlichen Leben, an den großen Errungenschaften unsrer Zeit gelangt. Innerasiens Zukunft ist Rußlands Ruhm. Allerdings kann es die trocknen Sand- und Salzsteppen zwischen dem Kaspischen Meer und China nicht in fruchtbares Land verwandeln, dem Hochplateau zwischen Himalaja und Sibirien kein mildes Klima geben. Aber was man billigerweise von Menschenkraft erwarten kann, das hat das russische Reich schon geleistet. Kein andres Land der Welt hat gewagt, Eisenbahnen von solcher Länge durch unbewohnte, teils unbewohnbare Gegenden vorzuschieben wie Rußland. Die transkaukasische Eisenbahn wollen wir gar nicht einmal rechnen, weil sie sich durch die Petroleumausfuhr wirtschaftlich bezahlt macht. Eigentliche Kulturwerke ersten Ranges sind:

1. die transkaspische Eisenbahn . . .	2669	Kilometer
2. die südsibirische Eisenbahn . . .	5012	"
3. die mandschurische Eisenbahn . . .	2049	"
4. die Bahn Orenburg-Taschkent . . .	1848	"
5. die Bahn Erivan-Djulfä . . .	170	"

zusammen 11748 Kilometer

Da Deutschlands gesamtes Eisenbahnnetz etwa 55000 Kilometer Länge hat, das des europäischen Rußlands etwas weniger, so wird man ermessen, was die genannten Zahlen für Russisch-Asien bedeuten. Alle deutschen Bahnen sind auf den Verkehr gegründet. Dieser reicht in Russisch-Asien nicht entfernt aus, solche Werke zu schaffen. Ihr Urheber ist einesteils die strategische Rücksicht, andernteils der allgemeine Staatsgedanke, der nach Betätigung sucht. Das strategische Motiv steht besonders neben dem der Kulturmission, darum nicht weniger bringt es den Landschaften, die nunmehr von den eisernen Rillen

durchzogen und von den dampfgetriebnen Wagenkarawanen durchfahren werden, den großen Segen des neuzeitlichen Verkehrs. Bei uns in Deutschland hatte die Eisenbahn nur den auf Chausseen einherrasselnden Frachtwagen zu verdrängen, in Asien gibt es keine Chausseen. Dort tritt die Eisenbahn an die Stelle der Karawanen von Kamelen, Eseln, Lastpferden und (in Sibirien) Schlitten. Wenn man einmal mit eignen Augen den dürftigen Last- und Geschwindigkeitseffekt solcher Karawanen gesehen hat, kann man den ungeheuern Abstand ermessen. Sogar Kleinasien, wo die uraltherkömmlichen Verkehrsverhältnisse doch viel günstiger lagen als in Transkaspien, in Sibirien und in der Kirgisensteppe, ist durch die Eisenbahn vom Bosporus nach Angora und nach Konia und neuerdings nach dem silitischen Taurus aus seinem anderthalbtausendjährigen Schlaf geweckt worden; die von ihr berührten Gegenden sind wie umgewandelt.

Die sibirisch-mandschurische Eisenbahn, obgleich weitaus der größte und wichtigste Teil der russischen Bahnbauten in Asien, kann hier beiseite gelassen werden.

Der älteste Teil ist die transkaspiische Bahn, die unmittelbar nach der Bewältigung der Tekke-Turkmenen, die an der Nordgrenze Persiens entlang den Verkehr versperren, erbaut ist. Der Betrieb auf der ersten Strecke wurde im Jahre 1880 eröffnet. Seitdem wurde sie weit über den Amu-Darja hinaus vorgeschoben, bis nach Andischan in der fernen, an die chinesische Westprovinz Ostturkestan stoßenden Grenzprovinz Tergana, und sogar über den Syr-Darja hinaus nach Taschkent ist sie gedungen. Das alte Kulturland Turkestan wurde dadurch mit Europa verbunden. Schon zu Alexanders des Großen Zeit war es ein hochentwickeltes Land, mit dem sich damals schwerlich irgendein Teil West- oder Nordeuropas messen konnte. Alexander eroberte die Stadt Marakanda, die als Samarkand noch heute besteht, also an Alter vielleicht mit Rom wetteifern kann. Baktrien war ein Teil Persiens, und nicht der am wenigsten kultivierte. Zirdusis Heimat lag dort, er schwelgt in Schilderung der paradiesischen Pracht Merus, der heutigen Dase Merw. Damals wurde diese bewässert durch die künstliche Aufstauung des Flusses Murghab, die von einem Heer aus Buchara erst vor zwei Jahrhunderten zerstört worden ist, und deren Wiederherstellung die Russen sofort in die Hand nahmen — leider mit einem Mißerfolg. Baktrien hatte schon vor jenem unglücklichen Ereignis sein schwerstes Schicksal erlitten: die Überflutung durch die Mongolenscharen, wobei der größte Teil der altiranischen, persischen Bevölkerung vernichtet wurde. Rußland hat Turkestan wieder zum Gedeihen gebracht. Es hat den ewigen Kriegen zwischen den einzelnen Khanaten ein Ende gemacht und die friedlichen sesshaften Bauern gegen die Räubereien der Steppennomaden geschützt. Mit der transkaspiischen Eisenbahn gab es dem in vielen Teilen fruchtbaren und wohlbewässerten Lande — die von den Pamirs und vom Thianschengebirge nordwärts abströmenden Gewässer tränken das Land — Gelegenheit, seine Erzeugnisse auf auswärtige Märkte zu bringen. Namentlich fällt dabei die Baumwollkultur ins Gewicht. Baumwolle ist ein in Indien heimisches Gewächs, das nach Amerika erst vor reichlich hundert Jahren eingeführt worden ist. Die indische

Baumwolle ist weniger wertvoll. In Turkestan hat man mit amerikanischem Samen einen vorzüglichen Spinnstoff erhalten. Jahr für Jahr wächst die Erntemenge, und nicht mehr fern ist der Tag, wo Rußland als einziges europäisches Land von der amerikanischen Baumwolle unabhängig wird.

Für Turkestan ist damit ein neues Zeitalter angebrochen. Zugleich dient die transkaspische Eisenbahn dem Absatz russischer Erzeugnisse. Geheizt werden die Lokomotiven mit den Rückständen der Naphthaproduktion von Baku. Auf den Güterwagen geht der unschätzbare Leuchtstoff in die Hütten der Kirgisen und Sarten wie in die Moscheen von Samarkand und Bokhara. Baumwollzeug, Papier, Messer, Waffen und andre Metallwaren, Zündhölzer aus Rußland dringen in die entlegensten Ansiedlungen. Längst sind die Tage verschwunden, wo der Turkmene und der Kirgise die fremden Erzeugnisse durch den indischen Handel erhielt. Beinahe sein ganzer Bedarf wird jetzt durch die Russen gedeckt, denn fremde Waren, die etwa über das Schwarze und das Kaspische Meer eindringen wollten, befördert die transkaspische Eisenbahn einfach gar nicht. Was das Land an Überschüssen erzeugt, zum Beispiel Wolle, Felle, Kinder-, Pferde- und Schafshäute, Talg, das findet alles mit Hilfe der transkaspischen Bahn seinen Markt. Sie ist es, die dem russischen Handel auch die Wege in das nordöstliche Persien öffnet. Von Askabad aus, der Hauptstation zwischen dem Kaspischen Meer und Turkestan, geht jetzt eine neuzeitliche Kunststraße nach Meshed, der Hauptstadt der persischen Nordprovinz Khorassan. Sie ist sicher nur ein Vorläufer der Eisenbahn. Schon jetzt ist der englisch-indische Handel aus Khorassan fast vollständig verdrängt. Die Basare, die einst nur englische Waren und indischen Tee kannten, führen jetzt fast nur russische Erzeugnisse und chinesischen Tee, den ihnen der russische Handel zuführt. Die Klagen der Engländer über das Vordringen des russischen Handels in Persien sind begreiflich. Zugleich ist Persien immer mehr in die politische Klientel Rußlands geraten — bis allerdings in der neuesten Zeit eine Wendung in der entgegengesetzten Richtung eingetreten ist. Rußlands Mißgeschick in Ostasien hat auch seinen Glanz in Persien verringert; Englands Politik, vom indischen Vizekönig Curzon geschickt geleitet, bemüht sich, ihren Einfluß wieder zu gewinnen.

Nicht allein wirtschaftliche Gründe waren es, die die transkaspische Eisenbahn ins Leben riefen. Ein Kampf Englands und Rußlands um Indien stand immer am Horizont der Zukunft. Solange Rußland darauf angewiesen war, die zum Angriff auf Indien bestimmten Truppen durch die furchtbaren Sandwüsten östlich vom Kaspischen Meer marschieren zu lassen, konnte England ruhig schlafen. Die Eisenbahn gab jedoch Verkehrshilfsmittel, die man früher gar nicht kannte. Jetzt konnten Truppenmassen, ausgestattet mit Artillerie, in kurzer Zeit an der Nordgrenze Afghanistans und des nordwestlichen Winkels von Indien gebracht werden, denen schwerlich geeignete Streitkräfte gegenübergestellt werden könnten. In einige Jahre später baute Rußland eine rein strategische Bahn — von Verkehr kann hier gar keine Rede sein — von Mern nach Kusch, dem Grenzplatz von Russisch-Turkestan nach Afghanistan hin. Kusch liegt nur etwa hundert Kilometer nördlich von der zweiten Hauptstadt

Afghanistans, von Herat. Früher glaubte man, daß zwischen beiden liegende Paropamisusgebirge mache jede Annäherung an Herat unmöglich; längst weiß man, daß dies ein Irrtum ist, und daß Herat trotz seiner günstigen Lage nur wenig geschützt ist. Herat ist von Kabul aus viel schwerer zu erreichen als von Kuschl aus, und nicht mit Unrecht sagt man, daß im Fall einer Verwicklung viel eher die Kosaken in Herat sein werden als die Truppen des Emirs von Afghanistan. Sa man behauptet, daß in Kuschl das ganze Material für die Erbauung einer Eisenbahn nach Herat fertig liege, sodas im Fall eines Krieges das ganze westliche Afghanistan schnell im Bereich russischer Verkehrsstrategie liegen werde. Darüber mag man nun heute nach so manchen Proben russischer Unreaktheit anders denken.

Diese eine Verbindung mit Turkestan genügte der russischen Regierung nicht. Es schien geboten, noch eine zweite zu schaffen, um dadurch Turkestan noch weit schneller in etwaige kriegerische Dispositionen einzuschließen: die Bahn Drenburg-Taschkent. Die damit verfolgten Zwecke erhellen deutlich aus einer Auslassung des Rußki Invalid, des amtlichen Organs der russischen Militärverwaltung, nach dem Bau der neuen Eisenbahn Drenburg-Taschkent: „Zur Aufrechterhaltung seines Einflusses und zum Schutz unsrer Besitzungen in Mittelasien sowie zur Parallelisierung gewisser für uns ungünstiger Erscheinungen auf dem Gebiet der internationalen Politik ist Rußland gezwungen, in dem Generalgouvernement Turkestan eine bedeutende Waffenmacht zu halten. Bei der jetzigen Entwicklung der Wehrkraft aller Staaten ist es schwierig, mit den Truppen Turkestans trotz ihren vorzüglichen kriegerischen Eigenschaften darauf zu rechnen, entscheidende Erfolge zu erringen, sodas sie nur als ein vorgehobnes Detachement zu betrachten sind, das die Vereinigung der Hauptmacht zu stützen hat. Wegen der weiten Entfernung unsrer mittelasiatischen Besitzungen von dem Mittelpunkt Rußlands hat die rechtzeitige Entsendung von Verstärkungen dorthin eine sehr wichtige Bedeutung. Wird von diesem Standpunkt aus die Bedeutung der Drenburg-Taschkenter Eisenbahn bezweckt, so müssen wir zu dem Schluß kommen, daß nunmehr unsre Aufgaben in Mittelasien so erleichtert werden, daß wir vollständig ruhig in die Zukunft sehen können. Zu jeder Jahreszeit können mit der Drenburg-Taschkenter Eisenbahn starke Truppenmassen in das Herz Asiens schnell geschafft werden, wenn das nach dem Gange der politischen Ereignisse nötig sein sollte. Das sind die großen Vorzüge, die uns die Drenburg-Taschkenter Eisenbahn gibt. Wir hoffen, daß die Umstände uns nicht zwingen, die obigen Erwägungen zur Tat werden zu lassen.“

Also die russische Regierung entschloß sich, noch auf einem ganz andern Wege an Turkestan heranzukommen. Das Eisenbahnnetz des europäischen Rußlands, das seinen nordöstlichen Endpunkt in Tscheljabinsk, östlich vom Uralgebirge fand, hatte seinen südöstlichen Endpunkt in Drenburg, am Uralfluß südlich von dem Uralgebirge. Von hier aus sollte eine neue Bahn in südöstlicher Richtung vorgehoben werden; sie sollte den Uralsee rechts, südwestlich, liegen lassen und dann am rechten Ufer des Syr-Darja entlang gehn bis Taschkent, wo die transkaspische Eisenbahn erreicht wird. Von Taschkent

aus umklammerte schon die Eisenbahn die nördlichen Grenzgebirge Indiens und Afghanistan, sodaß Truppen, die von Drenburg kommen, nach jedem Punkt der Grenze dirigiert werden können. Diese Verbindung hat einen großen Vorzug vor der über das Kaspische Meer. Die transkaspische Eisenbahn steht mit dem russischen Eisenbahnnetz nicht in Verbindung. Das letzte endigt nördlich vom Kaukasus und in Astrachan. Um auf die transkaukasische Bahn zu kommen, müssen die Truppen erst in Astrachan oder in Baku eingeschifft und über das Kaspische Meer an das westliche Ende der transkaspischen Eisenbahn (Krasnowodsk) gebracht werden. Für Infanterie geht das noch einigermaßen an, für Kavallerie, Artillerie und Train ist die Sache sehr umständlich und schwierig. Die Bahn Drenburg-Taschkent liefert die Truppen ohne Umladung von Moskau oder Petersburg an die indische Nordgrenze.

Die Bahn Drenburg-Taschkent ist seit dem Oktober des vorigen Jahres fertig. Ihre strategische Bedeutung kommt für den Augenblick weniger in Betracht; ihren Segen als Kulturspenderin kann sie sofort ergießen. Versetzen wir uns für einen Augenblick nach Drenburg. Die Stadt ist der Hauptort des Gouvernements Drenburg, auf der Grenze Europas und Asiens. Sie wurde unter der Kaiserin Elisabeth 1757 gegründet, um eine feste Burg in dem noch wenig untertänigen Kirgisenlande zu sein. Mit ihren 50000 Einwohnern war sie bis jetzt der östlichste große Handelsmarkt jener Gegenden, denn hier endigte das russische Eisenbahnnetz, und darum strömte hier der Ein- und der Ausfuhrhandel für die Kirgisensteppe zusammen. Hier beluden die russischen und die tatarischen Kaufleute ihre Kamele mit den Waren aus Moskau, Tula, Wodz und Petersburg. Damit zogen sie in die Steppe von Nul zu Nul und handelten dafür Wolle, Felle, Talg, Butter, auch lebende Pferde und Kamele ein. Die Kirgisen sind kein armes Volk. Schon mancher Reisende ist erstaunt gewesen über die schönen Teppiche, den reichen Hausrat und sogar Goldschmuck und Goldmünzen, die er in den Filzzelten antraf. Groß ist der Reichtum an Schafen. Mangel kennt die allerdings dünne Bevölkerung nicht. Sie führt ein ausgesprochenes Nomadenleben, und daran wird auch unsre Zeit wohl nichts ändern. Denn die Regenarmut ist zu groß, als daß jemals an Ackerbau gedacht werden könnte. Im Winter bedeckt Schnee die Steppe, auch im Frühling gibt es noch befruchtendes Himmelsnaß. Dann begrünen sich rasch die unermesslichen Flächen. Sie müssen bald abgeweidet werden, denn im Sommer verdorrt aller Pflanzenwuchs vollständig, und auf weite Entfernungen hin ist kein Brunnen zum Tränken des Viehs zu finden. Sind die Herden nicht rechtzeitig in andre Gegenden geführt worden, so entrinnen sie dem Verdurstungstode nicht. Die Kirgisen wissen genau, wann dieses, wann jenes Gelände aufgesucht und verlassen werden muß. Sie ziehn in der tocknen Zeit nach tiefen Mulden, die länger die Feuchtigkeit halten, oder an das Ufer kleiner Flüsse, die zwar auch zuletzt versiegen — keiner bringt einen Tropfen ins Meer —, aber doch im Erdreich des Flußbettes noch Wasser führen. Ein solches Gebiet widersteht sich dem Ackerbau, der Ansässigkeit. Die Steppe beginnt noch nicht gleich südostwärts von Drenburg. Zunächst kommt

man durch die südlichen Ausläufer des Uralgebirges. Die neue Eisenbahn nach Taschkent geht zwischen Bergen am Flusse Ilek entlang, der sich unterhalb Orenburgs in den Ural ergießt. Erst fünfhundert Kilometer weiter betritt sie die eigentliche Steppe, und zwar das Gebiet der „kleinen Horde,“ die nur auf etwa 550 000 Seelen geschätzt wird. Ihr Gebiet reicht bis an den Aralsee, dessen Rand die Bahn bei Sapak, nördlich von der Einmündung des Syr-Darja, berührt. Dieser mächtige Strom kommt von der Nordseite des Thianschangebirges herunter. Mit zahlreichen kleinen Nebenflüssen durchströmt er das Land Ferghana, das mit Duzenden großer und kleiner Städte besetzt ist. Bald nachdem er diese fruchtbare Gegend verlassen hat, begleitet ihn noch nordostwärts das Karatangebirge, das ihm einige im Sommer meist aussetzende Nebenflüsschen zusendet, und tritt dann in die Steppe ein. Links, westlich von ihm, dehnt sich die gefürchtete ansiedlungslose Sand- und Salzwüste Kysil-Kum aus. Immer öder wird es an seinen Ufern; teils trockne Wüsten, teils Salzsumpfe, die keine Kultur ermöglichen. Die sandigen Ufer erschweren auch die Schifffahrt, denn unter andauerndem Winde bildet der hereingeblaste Sand leicht Sandbänke, wo noch vor wenig Wochen gutes Fahrwasser war, der Strom überschwemmt andre Ländereien und bahnt sich durch diese mühsam einen Weg. Wo süßes Wasser zuströmt, da bilden sich dann unter günstigen Umständen doch wieder Flächen, die gut getränkt sind und bebaut werden. Sie liefern dem Landwirt reichen Ertrag, Jäger und Fischer finden ihre Mühe belohnt. Der Fluß ist reich an wertvollen Fischen, dem Jäger bieten vor allem unendliche Scharen von Wasservögeln auf Strom, Sumpf und See reiche Beute. So sind denn bei Taschkent, das übrigens etwa fünfzig Kilometer ostwärts vom Syr-Darja liegt, eine ganze Menge Ortschaften entstanden, teilweise auch von den Russen gegen die Steppenbewohner besetzt. Sie liegen alle am rechten, nordöstlichen Ufer, und hier bleibt auch die Eisenbahn.

Sie wird ihnen neues Leben bringen, wie sie es zuvor nicht geahnt haben. Denn von hier aus werden nun die Karawanenkaufleute als Pioniere der Kultur vordringen. Zwar an dem gegenüberliegenden südwestlichen Ufer ist nichts zu machen. Die Wüste Kysil-Kum ist auch für die Kirgisen zu ungesund. Hier ist nur öder Flugsand, der in Hügeln zusammenweht, die eben so rasch weiter wandern, wie sie gekommen sind. Aber nordostwärts wohnt die große Kirgisenhorde, mehr als 700 000 Seelen. Da grünt im Frühjahr die ganze weite Steppe, und manche Dasen bewahren das segenspendende Raß auch im Sommer. Hier wird die Kultur in ganz anderer Weise eindringen, als das früher möglich war; die Verwertbarkeit der Erzeugnisse kirgisischer Viehzucht wird rasch steigen.

Taschkent, das südliche Ende der neuen Bahn, ist schon an die transkaspische Bahn angeschlossen. Es bietet die ganze Fülle gemischter Eindrücke, wie es in Turkestan üblich ist. Die Reste der altiranischen (persischen) Einwohner begegnen sich hier mindestens seit Dschingis Khans Eroberungszug mit den mongolischen Eindringlingen, von denen die zwar ebenfalls zur großen mongolischen Völkerfamilie gehörenden Kirgisen als altes heimisches Steppenvolk sehr wohl zu unterscheiden sind. Daraus hat sich denn ein vierter Völker-

typus, das Mischvolk der Sarten, gebildet, das sehr zahlreich ist. Und endlich kommen die Russen als herrschendes Volk hinzu, gar nicht zu reden von den deutschen, jüdischen, indischen und chinesischen Kaufleuten. Das Christentum der Russen begegnet sich hier mit dem Islam der ältern Einwohner, Moscheen stehn friedlich neben russischen Kirchen. Die russische Verwaltung hat Taschkent zu einem wichtigen Verkehrszentrum gemacht, auch an geselligen Einrichtungen fehlt es nicht. Der Kaufmann findet Post, Telegraph und Bank, ein Theater sorgt für Unterhaltung der starken Garnison wie der Zivilbevölkerung. Auch Schulen und eine Bibliothek sind geschaffen worden. Die Bevölkerung wird auf 160 000 Seelen angegeben.

Während Rußland auf seinen neuen Schienenweg mit vollem Rechte stolz sein kann, hatte England Ursache, die Bahn mit Besorgnissen zu betrachten. Nach den Erfahrungen mit der Leistungsfähigkeit der sibirischen Eisenbahn hat man allerdings wohl angenommen, daß Truppenbeförderungen doch nicht mit solcher Schnelligkeit vor sich gehn könnten, wie man auf Grund europäischer Maßstäbe annehmen sollte. Doch ist in dieser Richtung die Wirksamkeit der Reformen gar nicht abzusehen. England hat nicht zu völliger Beruhigung kommen können. Während die einen argumentierten, daß die Russen durch die Japaner eine so schwere Niederlage erlitten hätten, daß sie auf lange Zeit hinaus auch in Asien nicht auf neue Offensive ausgehn könnten, befürchteten andre gerade, daß Rußland sich nun gegen Indien, Afghanistan oder Persien wenden könnte, wo ihm wohlfeilere Erfolge winkten als im fernen Osten. Wie dem auch sei, England hat sich durch den in den letzten Augusttagen, fast zugleich mit dem Frieden von Portsmouth, abgeschlossenen neuen Bündnis mit Japan auf die wirksamste Weise gegen alle solche Möglichkeiten gedeckt. Das förmliche Schutz- und Trutzbündnis, nicht nur gegen den Angriff zweier Mächte, sondern gegen jeden Feind, hat zum Programm die Erhaltung des status quo östlich vom einundfünfzigsten Längengrade. Dieser geht mitten durch das Kaspische Meer und durch den Persischen Meerbusen. Damit ist Japan zum Bürgen für ganz Indien samt Afghanistan geworden; ja wenn man es genau nehmen will, so liegt auch Persiens Hauptstadt Teheran innerhalb des verbürgten Gebiets. Wenn also Rußland auf das östliche Persien, Afghanistan oder die Pamirs, sogar auf Tibet, einen Angriff machen sollte, so ist Japan verpflichtet, mit allen Kräften Rußland zu bekämpfen. Nominell tritt damit dann für Frankreich auf Grund des Zweibundvertrags die Pflicht ein, Rußland Hilfe zu leisten. Aber materiell ist Rußland sehr in den Hintergrund getreten; der Friede in Asien hat vielmehr durch diesen Bündnisvertrag eine unerwartete Befestigung erhalten und dürfte von keiner Seite bald gestört werden. Dazu dürften namentlich auch die innern russischen Zustände viel beitragen.

Von Rußlands Politik Persien gegenüber hat man längere Zeit nichts gehört. Seine Staatsmänner waren seit fast zwei Jahren durch den Krieg mit Japan viel zu sehr in Anspruch genommen. Diese Zeit hat England benutzt, in mehrfacher Beziehung seine Deckung zu verbessern. Es hat die Gelegenheit zu der bekannten Abrechnung mit Tibet wahrgenommen und damit

die wirklichen oder behaupteten Mächenschaften der russischen Regierung durch den vielgenannten russisch-burjätischen Lama Dorfschewsky durchkreuzt. Wenn es je einen Wettlauf nach Chassa gibt, werden die Anglobriten, die den Weg über den Himalaja jetzt kennen und gebahnt haben, wohl früher dort sein als die Russen über die weite mongolische Wüste. Mit Afghanistan hat der indische Vizekönig Lord Curzon einen Vertrag abgeschlossen, der die Selbständigkeit des Emir's in einem viel höhern Grade anerkennt als bisher, diesem aufs neue die Subsidien zusichert und ihn dafür fester in die englische Klientel zieht. Lord Curzon hat im Frühjahr die Ufer des Persischen Golfs bereist, in den englischen Besitzungen die Flagge seines Königs gezeigt und in den persischen Häfen die Hoheit des Schahs begrüßt. Wichtiger ist die seit längerer Zeit gebaute Eisenbahn von Quetta in Britisch-Beludschistan nach der persischen Südstprovinz Seistan. Der Bau ist kräftig gefördert worden, und der Handel ist ihm auf dem Fuße gefolgt. Obgleich von einem Bahnbau auf persischem Grunde keine Rede war, protestierte die russische Presse schon gegen die bloße Annäherung lebhaft. Aber das war vor dem Kriege. Jetzt ist mit keinem Worte weiter die Rede davon. England bietet mit diesem Bahnbau den russischen Plänen in Nordostpersien ein Paroli. Dort ist seit Jahren der russische Handel ganz allein herrschend geworden. Können englisch-indische Waren mit der Eisenbahn bis an die Grenze von Seistan oder gar in dessen Inneres gelangen, so können sie dort die Konkurrenz gegen russische Erzeugnisse sehr wohl aufnehmen, ja vielleicht bis nach Meshed hinauf wieder Terrain erobern.

Eine andre Handelsstraße der Engländer und aller auf Schifffahrt angewiesnen Völker nimmt vom Karunfluß, einem schiffbaren Nebenfluß des Schatt el Arab (Vereinigung des Euphrat und Tigris), ihren Ausgang. Bei Ahwaz endet die größere Karunschifffahrt, während die kleinere noch bis Schuschter hinaufgeht. Von Ahwaz bis Schuschter haben die Engländer eine Eisenbahn gebaut. Dann kommt allerdings noch das aus vielen nacheinander zu überschreitenden Parallelketten bestehende Gebirge, jenseits dessen Isfahan zu erreichen ist. Einer Eisenbahn stellt es ein großes Hindernis in den Weg. Von Isfahan über Kaschan nach Teheran könnte ein Bau leicht ausgeführt werden, doch begegnen die Engländer hier schon russischen Plänen und Konzessionen. Von Teheran südwestlich nach Hamadan, der alten medischen Hauptstadt Ekbatana, bauen die Russen schon. Vor allem aber treten die Russen mit dem Plan einer Eisenbahn von Enseli-Mescht über das Elbursgebirge nach Teheran dem englischen Handel entgegen. Enseli-Mescht ist der kaspische Hafen Persiens, das Haupteinfahrtor für die russischen Waren. Auf russisches Andrängen ist die uralte schlechte Karawanenstraße über den Elburs schon auf neuzeitliche Straßenansprüche gebracht. Eine Eisenbahn, deren Lokomotiven mit russischen Naphthariückständen geheizt werden, wird sicher einst nachfolgen und einen lebhaften russisch-persischen Handel zustande bringen.

Dazu gesellt sich ganz neuerdings die Eisenbahn Erivan-Djulfä an der äußersten Nordwestgrenze Persiens. Sie ist im August dieses Jahres vollendet worden und wird bald eröffnet werden.

Rußland arbeitet schon seit geraumer Zeit daran, von der transkaukasischen Bahn aus mit Zweigbahnen ins armenische Hochland vorzubringen, von dem es im letzten Kriege mit der Türkei wieder ein Stück gewonnen hat. Von Tiflis ging es aus und erreichte über Karakliffa die 1548 Meter hoch liegende Feste Alexandropol. Dort gabelt sich die Bahn; ein Strang, bis jetzt Sackgasse, geht westwärts nach der starken, ja uneinnehmbaren Festung Kars. Ein anderer geht südwärts nach dem ebenfalls stark befestigten Eriwan. Beide Bahnen sind seit einigen Jahren im Betriebe. Etwa sechzig Kilometer südwärts rückt der Große Ararat, das orologische Zentrum Hocharmeniens, sein stolzes Schneehaupt empor; in territorialer Beziehung ist er noch im Besitz der Türkei. Aber ganz nahe, nur vierzig Kilometer von Eriwan entfernt, ist der Punkt, wo die türkische, die persische und die russische Grenze zusammenstoßen. Er liegt am Flusse Aras, dem Araxes der Alten. Dieser ostwärts strömende und sich mit dem Kur vereinigende Fluß bildet auf vierhundert Kilometer die Grenze zwischen Rußland und Persien. An seinem nördlichen, russischen Ufer entlang hat Rußland nun sein letztes Eisenbahnunternehmen geschaffen. Die Linie Eriwan-Djulfa ist nur etwa hundertundsiebzig Kilometer lang, aber doch ein bedeutungsvolles Unternehmen. Der Bau beweist, daß Rußland seinen alten Plan, auch von dieser Seite her nach Persien einzudringen, ausführen will. Und auch hier wird sich an seine Schienenstränge die Hebung der Zivilisation knüpfen. Die Geißel Armeniens ist der uralte und unausrottbare Haß zwischen den christlichen Armeniern und den mohammedanischen Kurden. In ethnographischer Beziehung ist kein großer Unterschied zwischen ihnen, wenigstens nicht, wenn man die Armenier auf Grund ihrer Sprache als Indogermanen ansieht, nicht auf Grund ihres Gesichtstypus als Semiten. Die Kurden, die schon im Altertum der Landschaft Korduene ihren Namen gegeben haben, sind sicher ein indogermanisches Volk; sie bilden den Übergang zwischen Armeniern und Persern. Ihre Volkszahl schätzt man auf zweieinviertel Millionen, wovon ein Drittel auf persischem, der Rest auf türkischem Boden wohnt. Sie sind jedoch noch keineswegs durchweg zu festen Wohnsitzen gelangt, vielmehr führen sie größtenteils noch ein nomadenhaftes Dasein. An den seßhaften Armeniern lassen sie ihre räuberischen Begierden und zugleich ihren religiösen Haß aus. Alle paar Jahre regen sie Europas Entsetzen auf, wenn die Nachricht kommt, daß sie ganze armenische Dörfer in Flammen haben aufgehen lassen und die Bevölkerung ausgerottet haben. Sie hindern die Entfaltung jeglicher auf längere Jahre ausschauenden wirtschaftlichen Unternehmung, denn die Armenier sagen: Was nützt es uns, wenn wir fleißig und sparsam sind; sobald wir zu einigem Besitz kommen, nimmt ihn gewiß der Pascha oder ein Kurdenhaufe. Rußland hat allmählich einen ansehnlichen Teil des armenischen Volkes unter sein Zepter gebracht; dieses wohnt zu seinem Unheil nirgends geschlossen, sondern zerstreut in allen Landschaften zwischen dem Kaspischen Meer, Konstantinopel und Beirut. Die in Rußland wohnenden Armenier haben in den letzten Jahren viele Zeichen von Unzufriedenheit gegeben, sodaß ein Aufstand befürchtet wurde, und die russische Regierung glaubte, ihnen durch Beschlagnahme aller Kirchengüter die Mittel zu ihrem

Treiben entziehen zu müssen. Jetzt sind ihnen diese zurückerstattet worden. Ob aber die Petersburger Politik bald auf ihre früheren philarmenischen Forderungen zurückkommen wird, ist nicht ganz sicher. Sie hat bei dem letzten armenischen Aufstande gegen die Türkei, der mit den Dynamitanschlägen in Konstantinopel begann, die Nation offenbar im Stich gelassen, und darauf nicht zum wenigsten führt man es zurück, daß die Pforte die Kurden ungezügelt wirtschaften und die Armenier mit Mord und Brand heimsuchen ließ. Dennoch muß man annehmen, daß die Rückkehr Rußlands zu der früheren Politik der Beschützung der Armenier unausbleiblich ist, da diese neben den Griechen das Element sind, auf das Rußland seinen Einfluß in Kleinasien stützen muß. Ihr wird sich dann auch der Eisenbahnbau von Tiflis nach Kars, Erivan und Djulfa in den Dienst stellen. Denn wenn Rußland seine jetzige Krisis überwunden hat, kann es in seinem Bereich die blutige Feindschaft zweier Völker nicht mehr dulden.

Näher liegt für die Eisenbahn Erivan-Djulfa ein anderer Zweck, der politische Einfluß in Persien und der Handel mit dem Nordwesten dieses Landes. Es handelt sich um die südlich an Russisch-Kaukasien grenzende persische Nordprovinz Aserbeidschan. Im Altertum trug die Landschaft den Namen Atropatene. Sie war ein selbständiger Priesterstaat und stand in hoher Kultur. Davon ist freilich der größte Teil verschwunden. Schon unter den persischen Sassaniden begann der Verfall, der Islam hat ihn vollendet. Aber immer noch ist fühlbar, was Atropatene einst gewesen ist. Heinrich Brugsch, der es auf seiner persischen Reise berührte, schreibt: „Kent überrascht noch mehr als Suleimanieh durch die üppige Fülle seiner Vegetation, die in dem schönsten Monat des Jahres eine unglaubliche Pracht erreicht hatte. Der steile Aufstieg zum Dorfe war mit lebendigen Hecken weißer und roter Rosen eingefast. Schattige Bäume verbreiteten angenehme Kühlung, zahlreiche Obstbäume in den Gärten, an der Straße schienen unter der Last buntschimmernder, bald reifer Früchte: Kirschchen, Pflaumen, Aprikosen, Pfirsiche usw. brechen zu wollen.“ Seinem bergigen Charakter entsprechend hat es eine Menge von kleinen, im Sommer größtenteils versiegenden, sonst aber die Täler gut bewässernden Flüssen, die teils dem Aras, teils dem Aralsee zufließen. Sievers sagt in seinem Werk über Asien: „Auch die Provinz Aserbeidschan verleugnet nicht den allgemeinen Landschaftscharakter des Innern (Persiens). Im ganzen ist auch sie eine öde, bleiche, in Graugelb und fahlem Graugrün gemalte Steppenlandschaft, mit großen und kleinen Steinen besät, von Schluchten durchzogen und von zackigen, wilden Bergwänden umrahmt, die auch hier noch in ihrem eignen Schutt versinken. Die Hochebene ist teilweise bebaut, und wo in den Bergen Wasser in größerer Fülle verbreitet ist, breiten sich weite Hochwiesen aus, auf denen Herden von Kamelen, Schafen und Ziegen weiden.“ Die Hauptstadt Täbris ist mit 180 000 Einwohnern die zweite Stadt Persiens. Auch sie ist wie so viele Städte im Reiche des Schahs in starkem Verfall, und doch blickt die Herrlichkeit der Vergangenheit noch aus manchem Palaß und mancher Moschee hervor. In der Vergangenheit ging der persische Handel mit dem Westen größtenteils über Täbris nach dem Schwarzen Meer; vor

der Entdeckung des Seewegs nach Indien ging zeitweilig wohl gar der indisch-europäische Handel diese Straße. Das gehörte natürlich schon für Jahrhunderte der Vergangenheit an, als Rußland die transkaspische Eisenbahn baute und Täbris sehr schädigte, indem es die Handelsstraße dort einfach versperrte.

Jetzt verfolgt Rußland wieder eine andre Politik. Es hat von Persien die Provinz Aserbeidschan in bezug auf Anlegung von Eisenbahnen und Chauffeen, auf Flußschiffahrt und Bergwerke gepachtet und kommt jetzt vom Norden mit der Eisenbahn, um das Land zu erschließen. Sicher wird die Linie Erivan-Djulfa einst fortgesetzt werden. Bis Täbris sind es in der Luftlinie nur hundertundzehn Kilometer. Dann wird man nach Südosten zu den alten Karawanenstraßen folgen, vielleicht bis Teheran und Hamadan.

Hier im Nordwesten Persiens kann niemand den Russen in die Quere kommen. Das armenische Hochland schiebt sich als ein unüberwindlicher Wall zwischen Aserbeidschan und das Schwarze Meer. Die vom Persischen Meerbusen nach Norden führenden Straßen sind, auch unter Einrechnung der doch sehr fragwürdigen Tigrisschiffahrt bis Bagdad, zu lang und zu beschwerlich, als daß sie einer russischen Eisenbahn Konkurrenz machen könnten, auch wenn diese bei Djulfa ihren Endpunkt behalten sollte. Der Norden Persiens vom äußersten Westen bis zum äußersten Osten, vom Ararat bis zur afghanischen Grenze ist in russischer Klientel. Etwaige englische Eisenbahnen vom Süden her mögen die Südgrenze seines Bereichs teilweise zurückdrängen, für diese oder jene Artikel, wieder zu entreißen ist ihm Nordpersien nicht. Der Norden Persiens ist aber der beste Teil des Landes. In der Mitte sind die ausgedehnten Wüsten, den Süden bedecken die langen Parallelfetten regenarmer Gebirge, zwischen denen wenig fruchtbare Mulden aus Schutt und Sand bestehend sich ausdehnen. Gefegnete Fleckchen sind selten und treten erst im Westen (Shiras) häufiger auf.

Bevor Rußland durch seinen ostasiatischen Krieg so sehr in Anspruch genommen wurde, bot es viel auf, um auch politisch seine Stellung in Persien zu stärken. Gestützt auf die Verkehrswege, auf denen so leicht ungezählte Kosakenschwärme hereindringen konnten, gelang es ihm, auf den Schah einen beständig wachsenden Einfluß auszuüben. Persien mußte die früher in England aufgenommenen Anleihen mit russischen Darlehen einlösen. Es mußte sich verpflichten, fortan nur dann in andern Ländern Geld zu leihen, wenn ihm solches in Rußland abgeschlagen wurde. Ein für Rußland sehr vorteilhafter Handelsvertrag wurde vereinbart; wenn auch hernach die Engländer Anteil daran gewannen, so waren doch die für sie in Betracht kommenden Artikel weit weniger davon betroffen. Jetzt ebbt anscheinend der russische Einfluß zugunsten des englischen etwas wieder zurück. Möglicherweise ist jedoch auch dies nur eine Episode in einer im ganzen umgekehrten Entwicklung.

