



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Toepfer, H.: Die Turkmenen in Transkaspien : die Eisenbahn :
Reiseerinnerungen

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

erklären: „Wartet damit, bis wir weg sind.“ Denn sich ins Gesicht anpöbeln zu lassen, das ist natürlich unter ihrer Würde, und wir verstehen nicht, warum Lehrer, denen dergleichen widerfährt, sich nicht auf der Stelle entfernen und die jungen Leute ihren eignen Witz überlassen. Im schlimmsten Falle bliebe ihnen der Weg der gerichtlichen Klage. *



Die Turkmenen in Transkaspien. Die Eisenbahn

Reiseerinnerungen von H. Coepfer



ie Bevölkerung von Transkaspien*) ist eine Mischbevölkerung, zu der alle Nachbarn Bestandteile geliefert haben. Den Hauptteil der Einheimischen bilden die in verschiedene Stämme gespaltenen Turkmenen und Kirgisen. Die Kirgisen mögen von der alten lieben Gewohnheit des Nomadenlebens noch nicht lassen und nehmen alle die von den Turkmenen frei gelassenen endlosen Steppenstreifen in Anspruch, wo die Wasserarmut jegliche Bodenbebauung ausschließt. Da man ihre Vertreter nur vereinzelt in dem Kulturstreifen Transkaspiums antrifft, wollen wir sie jetzt sich selbst überlassen. Die Turkmenen können dafür um so mehr Interesse beanspruchen, als sie mehrere nach dem Wohnheitsrecht zu staatlichen Organisationen zusammengefaßte Volksgruppen gebildet haben, die sich zwischen stärkern Nachbarn ihre Existenz zu wahren wußten und noch eine Zukunft haben.

Die stärkste ihrer Volksgruppen, die sich die besten Landstriche genommen und erhalten hat, sind die Teks (zu deutsch „Volk“)-Turkmenen. Mit ihnen haben wir in der Ahal-Teks- und Merw-Dase zu tun gehabt, an ihnen mit Neugier herumbestudiert. Alle andern Turkmenen, Somuden am Atrak und in Ghiva, Saryks in der Pende-Dase am Murgab, Sjaloren in der Sjerachs-Dase am Ledshen, vielleicht der älteste Stamm, die Goklanen am Atrak, Dgurdshalen am Kaspischen Meer und noch einige andre, haben sich den Bedrückungen des herrschenden Stammes der Teks nicht entziehen können und waren teilweise gern bereit, unter russischer Herrschaft gegen die Stammverwandten zu dienen. Alle, die Teks eingeschlossen, sind sie türkischen Stammes, dessen Typus sie zur Erscheinung bringen. Aber ein gut Teil kaukasischer Rasseeigentümlichkeiten hat ihre Art veredelt. Hoher Wuchs, sehnige schlanke Gestalt, Langschädelform des Kopfes und gerade Nase zeichnet die Männer aus, während die Weiber die unschöne türkische Form viel mehr zeigen. Kleine und kränkliche Leute sind äußerst selten, wohl weil bei dem beständigen Mangel an den einfachsten Bequemlichkeiten alle schwächlichen Leute frühzeitig wegsterben. Die Gesichter sind nicht unbedingt bezaubernd. Braune sonnenverbrannte Färbung, etwas vorstehende Backenknochen, dünner Vollbart, dunkles Haar gibt ihnen unter der hohen Lammfellmütze ein etwas unheimliches Aussehen. Die Kleidung besteht aus einem weißen Baumwollenhemd, ebensolchen oder auch dunkeln Hosen und meist zwei übereinander gezognen Schalaten, von denen der unterste durch eine wollne Schärpe zusammengehalten wird. Die

*) Nach Kijascho, Gebiet Transkaspien.

Chalate sind baumwollen, wattiert und mit roten und schwarzen Streifen besetzt oder aus rotem grobem Seidenstoff einheimischen Fabrikats oder bisweilen aus Tuch gefertigt. Unter der Lammfellmütze wird eine seidne Kappe, an den Füßen wollne Socken und Schuhe ohne Absätze, beim Reiten hohe gelbe Lederstiefel getragen. Die Damentracht besteht aus einem langen bunten Baumwollenhemd, engen Beinkleidern, einem baumwollenen oder seidnen Chalate mit wollner Schärpe und aus einer Kopfbinde. Kleine silberne Bleche schmücken die Hemdbrust, ein silberner Stirnreif und silbernes Geschmeide in den Böpfen den Kopf, silberne Spangen die Arme.

Die Turkmener sind teils sesshaft geworden, teils halb sesshaft (im Sommer bis nach der Ernte), teils Nomaden. Sie wohnen in bienenkorbartigen Kibitken in kleinern Auln, die sesshaften auch in Häuschen aus Lehm Schlag. Uebermäßige Keuschheit kann ihnen niemand nachsagen. Sie sind gastfrei; dies zu sein halten sie für ihre heiligste Pflicht. Jeder Fremde ist seines Lebens und Eigentums vollkommen sicher, sobald er die erste beste Turkmener-Kibitke betreten hat; aber es wird solche Gastfreundschaft am liebsten nur Angehörigen des Glaubens gewährt. Neben der Gastlichkeit zeichnet sich der Turkmener durch Rechlichkeit und Zuverlässigkeit aus; das Alter ehrt er, und den Befehlen der Obrigkeit unterwirft er sich bedingungslos. In geistiger Beziehung verfügt er weder über rege Phantasie noch über Empfänglichkeit. Die Kenntnis des Lesens und Schreibens hat sich erst in letzter Zeit seit der Okkupation des Landes durch die Russen zu entwickeln begonnen. Alle Turkmener sind Mohammedaner, und zwar Sunniten, aber ihrer großen Mehrzahl nach sind sie wenig religiös und ganz und gar nicht fanatisch veranlagt. Die meisten beachten weder die Fasten noch die vorgeschriebnen Ramaz*) und haben nur ganz undeutliche Vorstellungen über sämtliche mohammedanische Feiertage. Gewöhnlich werden bei der Geburt, Hochzeit, Bestattung usw. die religiösen Formen von dem ersten besten wahrgenommen, der ein entsprechendes Gebet lesen oder sprechen kann. Die Geburt eines Sohnes wird den Verwandten und Bekannten durch besondere Botschaft bekannt gegeben, worauf jene glückwünschend herbeieilen, festlich bewirtet werden und das Fest mit Rennen beschließen; die Geburt einer Tochter geht dagegen unbemerkt vorüber. Die Namensgebung an den neugeborenen Knaben erfolgt im Rat der Akjakal („weißbärtigen“, das heißt durch ihr Alter oder sonst in Ansehen stehenden Personen) der Nachbarschaft, die zu diesem Zwecke von dem Vater des Neugeborenen zusammenberufen werden. Die geringe Religiosität der Turkmener ist einerseits aus dem fast allgemeinen Mangel der elementarsten Kenntnisse im Lesen und Schreiben, andererseits aus der sehr geringen Zahl der Personen geistlichen Standes (Mullahs) und ihren noch geringern Einfluß auf das Volk zu erklären. Es gibt in jedem Stamme höchstens drei bis vier schriftgelehrte Mullahs, die ihre Bildung in Chiwa oder Buchara erhalten haben; die Mehrzahl der Mullahs hat keine besondere Schulung genossen und verdankt ihre Stellung nur der Fähigkeit, den Koran zu lesen. Außer den Mullahs gehören zum geistlichen Stande die sogenannten Ischan, die sich aber mit der Vollziehung gottesdienstlicher Handlungen nicht abgeben und sich nur wegen ihres musterhaften moralischen Lebenswandels der Hochachtung der Menge erfreuen, auch einen gewissen Einfluß auf diese ausüben.

Weit mehr Sinn als für religiöse Gebräuche haben die Turkmener für ihre einfachen Zerstreungen und Volksbelustigungen, unter denen an erster Stelle

*) Beisergebete.

die Rennen stehen, die bei jeder passenden Gelegenheit, bisweilen selbst bei der Errichtung einer neuen Kibitke veranstaltet werden; ferner beanspruchen die Ringkämpfe der Knaben unter fünfzehn Jahren allgemeines Interesse. Abends finden sich die Turkmene in größerer oder geringerer Anzahl zum Schwagen vor irgendeiner Kibitke zusammen und erzählen sich aus ihren Erinnerungen. Es gibt auch berufsmäßige Musikanten und Bänkelsänger, obwohl selten. Die hauptsächlichsten Musikinstrumente sind die mit zwei Darmsaiten bespannte Balalaita, sodann eine Art Geige mit drei Metallsaiten, zu der ein mit Pferdehaaren bezogener Bogen gehört, und die Flöte aus Schilfrohr. Sonst beschäftigt sich vorwiegend die Jugend mit der Musik. Befungen werden Heldentaten, berühmte Männer, Weiberschönheit und häufig auch die Liebe. Das Spiel auf dem Instrument wird gewöhnlich durch Gesang begleitet, der den Inhalt gibt. Die Motive sind im allgemeinen einförmig, der Gesang ist zu schrill. Der Turkmene hat eben kein musikalisches Ohr und ist in bezug auf die Musik nicht wählerisch.

Die gewöhnliche Nahrung ist höchst einfach und besteht aus Tschurjof (einer Art Pfannkuchen) und süßer oder saurer Kamel- oder Kuhmilch, Grütze aus geriebener Dshugara (einer Art Hirse), bisweilen aus einer warmen Suppe aus ebensolcher Milch mit Wasser oder einem Aufguß von Vetten mit Sesamöl; Wohlhabendere essen dazu gedörrte Hammelschnitten oder geräucherter Speck; man bereitet und verzehrt auch Nudeln. Zur Sommerszeit wird diese Nahrung durch einige in abgekochtem oder rohem Zustande zu genießende Kräuter und Gemüse etwas abwechslungsreicher. Die als Nahrung dienenden Kräuter sind ganz junge, eben sprießende Sunsha, Hundspeterilie, Spinat, Sauerampfer, Minze und Schwarzwurz. Frisches Hammel- oder Kamelfleisch ist ein Luxus, den sich nur Wohlhabendere und auch die nur bei irgendwelchen Festen wie Hochzeit, Beschneidung usw. leisten. Als Getränk dient der aus Kamel- oder Kuhmilch bereitete Tschal, der einen süßsäuerlichen etwas alkoholischen Geschmack hat und leicht mouffiert. Nach zwei bis drei Bechern Tschal wird der Turkmene lustig, bisweilen sogar trunken. Tee wird viel genossen, hauptsächlich grüner, minderwertiger, aus Persien stammender Tee.

Die Zubereitung der Nahrung wie überhaupt die Ausführung aller häuslichen Arbeiten ist Aufgabe der Frauen. Sie haben entscheidend bei der Veränderung des Wohn- oder Lagerplatzes mitzureden und mitzuhelfen und die Einnahme durch Filzverarbeitung und Teppichknüpfen zu vermehren. Die Stellung der Frauen ist darum keine leichte, wenn auch die Turkmenin im allgemeinen unvergleichlich mehr Selbständigkeit genießt als die andern Frauen des Orients, zum Beispiel die Esartinnen, die Perserinnen und selbst die Frauen der kaukasischen Bergvölker. Ihre Verheiratung ist ganz in die Hand des Vaters oder der Brüder gegeben, die sie dem Meistbietenden zum Weibe geben und das dafür verabsolgte Kalym für sich allein verwenden. Mit der Verheiratung wird die Turkmenin vollkommen Eigentum des Mannes; im Falle seines Todes wird aber die Witwe nach dem Gewohnheitsrecht Vormünderin der unmündigen Kinder und verfügt unbeaufsichtigt und unbeschränkt über das Vermögen. War die Ehe kinderlos, fällt die ganze Habe der Witwe zu, und sie bleibt in ihrem ungestörten Besitz bis zum Tode oder bis zur zweiten Verheiratung. Nur in diesen beiden Fällen geht die Erbschaft auf die nächsten Verwandten über. Nach dem Schariat, dem geschriebnen Recht, bekommt die Witwe allerdings nur ihren Witwenanteil (ein Achtel), kann über den Besitz nicht verfügen und nicht Vormünderin werden. Eine Witwe kann zu einer

zweiten Ehe nicht gezwungen werden; im Falle einer zweiten Verheiratung kommt der Kalym wieder ihren Verwandten zugute; will die Witwe aber einen Bruder oder sonstigen nahen Verwandten ihres verstorbenen Mannes heiraten, so wird kein Kalym gezahlt. In den letzten sieben bis acht Jahren hat sich auch der Brauch eingebürgert, daß eine Witwe, wenn sie der Wahl ihres Herzens folgt, dem Manne ihrer Wahl die Zahlung des Kalyms erläßt. Darauf klagen ihre Verwandten beim Volksgericht, das auf die formelle Erklärung der Frau, daß nach ihrem Wunsche kein Kalym gezahlt werde, immer diesem Wunsche gemäß entscheidet und die Privatkläger abweist.

Die Turkmenerheiraten sind also durch die Gewohnheit auf den Standpunkt eines einfachen Handelsgeschäfts hinabgedrückt, das die nächsten Blutsverwandten zu ihrem Vorteil mit dem Ehefandidaten oder seinen Verwandten abschließen. Beide Parteien feilschen wie bei jedem andern Geschäft. Mit der Unterwerfung des Landes durch die Russen sind die Preise für die Mädchen gestiegen bis auf 250, in einzelnen Fällen auf 1500 Rubel je nach der Stellung und dem Vermögen der beiden Parteien. Aber selbst die geringsten Preise übersteigen für die Mehrheit weit deren Kräfte. Die Folge davon ist eine ganz ungleichmäßige Verteilung der Frauen unter der Bevölkerung. Wohlhabende besitzen zwei bis vier, sehr viele arme Teufel dagegen keine Frau. Solche Familienverhältnisse müssen die normale Zunahme der Bevölkerung ungünstig beeinflussen und auch schädlich auf die gesundheitlichen Verhältnisse und die sittlichen Zustände einwirken. Diebstahl zum Zweck der Beschaffung der Mittel für die Erwerbung einer Frau ist ein häufiges Vergehen, allerdings niemals eine Äußerung moralischer Verdorbenheit oder gänzlicher Mittellosigkeit. Der Ackerbau stellt die Existenz so sicher, daß Bettler mit Ausnahme weniger Krüppel eine gänzlich unbekante Erscheinung sind, und kein Turkmener durch die Sorge ums tägliche Brot zum Diebstahl verführt wird. Eine Frau jedoch will jeder haben, selbst um den Preis der Ehrlichkeit.

Auch in Transkaspien gibt es eine Frauenfrage. Viele Turkmener rechtfertigen die gedrückte Stellung der Jungfrau und Frau in Familie und Gemeinwesen nur durch den Hinweis auf das Gewohnheitsrecht; einige erkennen den gegenwärtigen Zustand schon als anomal an, die Frauen selbst setzen alle ihre Hoffnung auf den wohlthätigen Einfluß der russischen Herrschaft und suchen sich auch hier und da von dem auf ihnen lastenden Joch zu befreien. Vielfach haben Tekinzenfrauen männlichen Mut und Tüchtigkeit bewiesen, auch in Angelegenheiten des Gemeinwohls bisweilen eine Rolle gespielt. Bemerkt sei noch, daß die Frauen unverschleiert gehen.

Die Blutrache herrscht unter den Turkmenern ebenso wie unter vielen andern asiatischen Völkern, nur hat sie hier nicht einen so grausamen Anstrich wie zum Beispiel unter den kaukasischen Bergvölkern; in den meisten Fällen wird sie durch Zahlung einer gewissen Summe nach beiderseitigem Uebereinkommen beigelegt. Überhaupt werden alle Verbrechen schließlich durch Bezahlung einer Geldstrafe gesühnt. Alle Prozessesachen der Turkmener untereinander werden durch Volksgerichte entschieden, dessen Mitglieder durch die ganze Einwohnerchaft unter Aufsicht der Verwaltungsbeamten gewählt werden. Aufgabe der Richter ist nur, die Würde des Gerichts zu wahren und die Verhandlung zu leiten, die von den Parteien selbst geführt wird. Eine Einmischung in die Verhandlung selbst ist streng verboten. Die Volksgerichte verfahren nach dem Adat (dem allmählich entwickelten Gewohnheitsrecht) und nur bei Erbschafts- und Ehescheidungsachen nach dem Schariat. Die Entscheidungen des

Gerichts bedürfen der Bestätigung durch den Gebietschef, der unmenschliche Bestrafungen nicht zuläßt, wenn solche über den Schuldigen verhängt sind.

Sehr bald nach der Einverleibung Transkaspiens durch Rußland begann sich die Lebensweise der Eingebornen merklich zu verändern. Vor der Einverleibung waren Maman und Kaltaman*), also Raub und Diebstahl eine der wesentlichsten Beschäftigungen der Männer, und Ackerbau und Viehzucht kamen erst an zweiter Stelle. Handel im eigentlichen Sinne gab es nicht, wenn man den Verkauf im Maman gefangener Männer, Frauen und Kinder als Sklaven nicht dafür rechnen will. Jetzt gehören Maman und Kaltaman fast schon der Vergangenheit an oder sind doch nur Ausnahmen. Die große Mehrzahl beschäftigt sich mit Eifer und Erfolg mit dem Ackerbau und vergrößert fort und fort die unter den Pflug genommenen Flächen. Damit hat sie sich zur Sesshaftigkeit bekehrt, und zwar nicht nur äußerlich. Das Bewußtsein, daß eine sesshafte Lebensweise ebenso wie das Wohnen in festen, besser gebauten Häusern dem unsteten Vegetieren in Kibitken und Hütten vorzuziehen ist, wird immer mehr allgemein und spricht ebensowohl für die guten Anlagen der Turkmenen wie für den segensreichen Einfluß des Russentums.

Freilich die Bewirtschaftungsweise ist sehr oft noch ebenso urtümlich, wie die verwandten Geräte ungeschickt sind. Das Hauptgerät ist der Dmatsch, ein ganz einfacher Hakenpflug, der die Scholle nicht umwendet, sondern nur wenig tiefe Risse zieht, deshalb vor der Aussaat zur Lockerung des Bodens mehrfach über den Acker gehen muß. Der gelockerte Boden wird durch die Malla, einen einfachen Balken, geebnet, der quer über das Feld geschleift wird. Als Arbeitstiere werden Stier, Pferd und Kamel oft nebeneinander gebraucht und mit Stricken und unglaublichen Krummeten angeschirrt. Als Gerät für Handarbeit dient der mächtige Spaten mit rundem Blatt, der zugleich als Hacke benutzt werden kann, um der harten Lößbodenkruste wirksamer zu Leibe zu gehen. Eine gewisse Fruchtfolge wird innegehalten, aber nur in bessern Anwesen, sonst ist das Brachsystem sehr üblich. Die Landwirtschaftsschule in Reschi und die Bewirtschaftung des Schatullgutes wirken aber im besten Sinne erziehend.

Man kann im ganzen den Turkmenen nachsagen, daß sie sich schnell in eine ganz veränderte Lebensweise haben schicken lernen. Daß sie aus erbitterten Feinden loyale Untertanen geworden sind, haben sie schon 1885 an der Tash-Repribrücke bewiesen. Viele gelangen zu Wohlstand und erkennen dankbar die Vorteile der Angliederung an ein geordnetes Staatswesen an, dem man kolonialpolitisches Verständnis nicht absprechen kann.

Zu den besten und erfolgreichsten Leistungen auf kolonialisatorischem Gebiete gehört die Ausgestaltung des Netzes der Verkehrswege. Vorher gab es keine eigentlichen Wege, denn der Eingeborne bedurfte ihrer nicht. Doch hatten sich aus dem Bedürfnis, von Tränkstelle zu Tränkstelle zu ziehen, gewisse Pfade gebildet, von denen einige mit günstigen Wasser- und Futterverhältnissen eine gewisse Bedeutung für den Verkehr gewannen und auch mit einfachen Brücken über Flüsse und Gräben geführt wurden. Mit der Einverleibung des Gebiets ergab sich aus politischen und ökonomischen Gründen die Notwendigkeit, einige

*) Maman ist ein mehr oder minder organisierter Raubzug in größeren Verhältnissen, während Einzeldiebstähle Kaltaman genannt werden. Beim Maman erwirbt sich der Turkmene außer recht billigem und mehr oder minder leichtem Verdienst den Ruf und Namen eines Kriegers und Batyrj (Helden). Das Geschäft wird durch die öffentliche Meinung nicht nur nicht verurteilt, sondern erfreut sich allgemeiner Sympathie als eine Tätigkeit, die zur Tüchtigkeit und Verwegenheit erzieht.

dieser Pfade in fahrbare Straßen umzuwandeln und neue dazu anzulegen. Zunächst hatten diese Straßen vorwiegend westöstliche Richtung; mit der Durchführung der Transkaspischen Eisenbahn durch das ganze Gebiet bis tief nach Zentralasien hinein haben die Querverbindungen nach Chiwa und an die persische und afghanische Grenze erhöhte und immer mehr zunehmende Bedeutung gewonnen, je mehr sich die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn entwickelte.

Ich habe meine Leser diese Bahn bis Alt-Merw entlang geführt und kann nun nicht unterlassen, mit einigen Worten die wirklich großartige Leistung zu skizzieren, die der russische Drang nach dem Osten hier zu verzeichnen hat. Gewichtige Stimmen, wie die Tschernjajeffs, des Eroberers von Taschkent, waren gegen ihre Erbauung laut geworden und hatten ihr jede militärische und wirtschaftliche Bedeutung abgesprochen. Skobeljeffs unleugbares Verdienst ist es, die Unterwerfung Transkaspiens durch den Bau der Eisenbahn, diese durch die Betonung der Notwendigkeit eines allmählichen Vorgehens gefördert zu haben. In Annenkoff fand sich der geeignete Mann zur Verwirklichung dieser Pionierarbeit. Allerdings wurde die erste Strecke bis Kishl-Arwat am Anfang der Achal-Teke-Dase erst während des Feldzugs und nach der Einnahme von Geok-tepe fertig. Aber hätten die Tekinzen den Widerstand planmäßig fortgesetzt oder sich nicht in Geok-tepe einer so schweren Niederlage ausgesetzt, wäre die Weiterführung des Krieges nach den bisherigen Vorgängen ohne diese Bahn undenkbar gewesen. Trotzdem wurde erst 1884 der Weiterbau befohlen, am 24. November 1885 Aschabad, am 14. Februar 1886 Kaatcha erreicht, nachdem sich die Turkmenen der Merw-Dase freiwillig dem russischen Zepet unterworfen hatten. Am 15. Dezember 1886 traf der erste Zug, enthusiastisch bewillkommnet, am Amu-Darja ein. In anderthalb Jahren waren 817 Kilometer Schienenweg gestreckt.

General Annenkoff hatte zwei Eisenbahnbataillone zur Verfügung. Er verwandte das eine im Betriebsdienst, das andre zum Bau. Die Erdarbeiten wurden unter militärischer Aufsicht von Tekinzen und Bucharzen geleistet, der Oberbau von drei Kompagnien in zwei Schichten gestreckt, wobei Perser zum Tragen des Materials herangezogen wurden. Ein Kasernenzug von insgesamt 34 teils zweistöckigen Wagen nahm die Bauleitung und die drei Kompagnien des bauenden Bataillons auf und folgte unmittelbar hinter den arbeitenden Truppen auf die fertiggestellten Strecken. Das Material wurde für jede der beiden Arbeitsschichten bis dicht hinter den Kasernenzug vor Beginn der Schicht herangeführt. So kostete die Werst (1,07 Kilometer) nur 32000 Rubel, was als sehr billig bezeichnet werden kann. Allmählich ist die Bahn so weit ausgebaut worden, daß sie eine Fahrtgeschwindigkeit von 50 Werst die Stunde verträgt. Sie wird freilich nur mit 25 Werst, streckenweise gar nur 15 Werst Stundenleistung im Durchschnitt befahren. Man hatte ihr nicht mit Unrecht die größten Schwierigkeiten in der Sandwüste prophezeit. Daran hat es allerdings nicht gefehlt — der Kampf mit dem Sande*) ist wohl eines der interessantesten Kapitel in der Geschichte dieses Bahnbaus. Schon bei der Erbauung hatte Annenkoff die übelsten Erfahrungen gemacht und in einer der gefährlichsten Wüstenstrecken bei der Bekämpfung dieses Elements seine ganze Energie aufbieten müssen, um nicht mit seinen Arbeitern in den Sandmassen begraben zu werden. Fortgesetzt bedurften die gefährlichen Strecken scharfer Beaufsichtigung und eines großen Aufwandes an Streckendienstpersonal, das in Arbeiterkasernen zusammengehalten

*) Vgl. meine Skizze in der Kriegstechnischen Zeitschrift September 1901.

wird und manchen Zug hat begleiten, hat frei schaufeln müssen. Wie feiner Schnee bei großer Kälte, so legt sich der wandernde Sand in Querstreifen an und über die Schienen und fährt sich so fest, daß die Züge aus dem Geleise heraussteigen. Man hat versucht, den Damm zu erhöhen, um die Dünenkämme nicht durchschneiden zu müssen, aber dadurch das Übel nur größer gemacht — die Dämme sind bei der vorherrschenden Windrichtung nur Sandfänge. Dann hat man Sandzäune nach der Art von Schneezäunen errichtet und die Nachbarschaft mit Wüstenpflanzen aufzuforsten gesucht. Beide Mittel sind mit Erfolg verwandt. Stellenweise gleicht der Damm und das Seitengelände im ersten Frühjahr grünen Aueen. Ehe es soweit gekommen ist, mußte freilich der Unterbau künstlich gefestigt werden. Man fuhr Lehmschlag von weither herbei und bekleidete unter steter Bewässerung mit ebenfalls angefahrenem Wasser die flachen Böschungen und die Krone des Bahndamms. Darin hatte man Erfahrung auf der frühern, jetzt aufgegebenen Anfangsstrecke von Michailowsk gewonnen, wo sich der lockere Ufersand nicht fesseln lassen wollte. Auch Begießung mit Naphtha gilt als geeignetes Mittel zur Befestigung der Dammkrone und kommt auf den Bahnhöfen viel zur Verwendung. Das sicherste Mittel zur Aufrechterhaltung des Verkehrs bleibt doch Menschenarbeit. Sorgfältige meteorologische Beobachtungen haben Fingerzeige gegeben, wann gefährliche Stürme zu erwarten sind. Dann werden Sandzäune gestellt, oft in zwei und mehr Reihen hinter- und aufeinander. Die Züge erhalten Arbeiterbegleitung, die sich ablöst und sich festfahrende Maschinen freilegt. Erst im Vorjahre ist vom Kriegsministerium eine Zulage für Offiziere und Mannschaften bestimmt worden, die bei Schnee- oder Sandverwehungen zum Dienst der Eisenbahn herangezogen werden müssen.

Eine andre Sorge für den Bau und Betrieb war die Beschaffung des Wassers. Das Wasser der Brunnen in den Sandstrecken ist meist ebensowenig zum Trinken als zur Speisung der Maschinen zu verwenden. Daher gehören zum Wagenpark der Bahn eine große Anzahl Zisternenwagen, die sowohl die Aufgabe haben, wasserarme Stationen zu versorgen wie auch in die Züge einangiert als bewegliches Wasserreservoir zu dienen. Nachdem die guten Quellen von Kasandhit am Kuren-Dagh erschlossen waren, war die Hauptschwierigkeit gehoben. Jetzt liefern verschiedene artesische Brunnen, Wasserleitungen und die Kondensationsanstalt in Krasnowodsk für jeden Bedarf genügend.

Bei dem Mangel an fließendem Wasser könnte es scheinen, als ob der Bahnbau nur wenig Kunstbauten erfordert hätte. Dem ist jedoch nicht so. Die größern Überschwemmungen der einer natürlichen Abflusssrinne entbehrenden Hauptflüsse haben dem Eisenbahndamm den größten Schaden zugefügt, denn er wirkte wie ein Staudamm, ohne doch die nötige Widerstandskraft eines solchen zu haben. Daraus ergab sich die Lehre, daß genügend Durchlaßöffnungen ebenso unerlässlich sind wie breite Vorflutkanäle, die quer und längs der Bahn besonders zwischen Tedschen und Murgab dem Reisenden auffallen. In den Dafen durften aus gleichen Gründen die zahlreichen Artyks nicht abgeschnitten werden. So ist denn der Bahndamm durch eine große Anzahl Brücken von vier bis fünf Meter lichter Weite, gefällige Eisenkonstruktionen auf steinernen Pfeilern unterbrochen. Der Kopet-Dagh hat dazu aus seinen Muschelkalk- und Glaukonit sandsteinschichten das Material liefern müssen.

Ganz auffällig sauber, um nicht zu sagen kokett sieht die Eisenbahn aus. Die meilenlang in gerader Richtung verlaufenden Strecken weisen nicht die leiseste Unregelmäßigkeit in der Schienenlage auf, in deren Wahrnehmung das menschliche Auge so unerbittlich ist. Die aus dem Permschen und Kasanschen kommenden

Schwellen sind freilich nicht so gerade gewachsenes und starkes Holz, wie wir es bei uns verwandt sehen, aber sie liegen sehr eng und gewährleisten eine feste Lage des Geleises und ruhigen Gang der Wagen. Überwege, Wärterbuden sind unnötig, was die Streckenbeaufsichtigung erleichtert. Das System der Arbeiterkasernen, das sich in der Zeit der Befriedung des Landes von selbst aufdrängte, bietet die Möglichkeit, die Arbeitskräfte zusammenzuhalten und schnell an der richtigen Stelle einzusetzen sowie auch die Lebensverhältnisse erträglich zu gestalten.

Fast ebenso gefällig wie die großen Stationen Krasnowodsk und Aschabad sind die kleinen Bahnhöfe angelegt, alle einander sehr ähnlich und in drei weitere Klassen ihrer Bedeutung nach eingeteilt. Das Innere entspricht allerdings dem äußern Aussehen wenig, und selbst da, wo der Fahrplan sinnigerweise durch einen Becher andeutet, daß Restaurationsbetrieb eingerichtet ist, tut man gut, sich nicht allzugroßen Erwartungen hinzugeben. *Lasciate ogni speranza* würde sich hier und da als Zusatz zu dem internationalen Wort Büfett sehr wohl empfehlen. Aber man ist ja in Asien, und zwar in Russisch-Asien. Der reisende Russe zieht mit seiner großen Anspruchslosigkeit gegenüber Essen und Trinken hier erst recht vor, sich seinen Tee im Wagenabteil zu bereiten und mitgenommene Dauervorräte zu verzehren, ein Verfahren, das das Reisen wesentlich verbilligt. Wir suchten lieber den Restaurationswagen im Zuge auf und ließen uns selbst durch die zahlreiche Anwesenheit der mitreisenden Käfer nicht schrecken, die in jedem Lande anders mit dem Namen des Nachbarvolks „Preußen, Russen, Schwaben oder Franzosen“ genannt werden und als glückbringende Tiere in einer russischen Behausung anscheinend nicht fehlen dürfen.

Der Wagenpark der Transkaspischen Eisenbahn ist nicht übel. Ihre Pullmanwagen fahren gut und sind für bequeme Nachtruhe eingerichtet. Nur darf man nicht in einen Wagen ohne abgeschlossene Abteile kommen, nicht zweiter Klasse fahren und den gemischten Zug benutzen, was wir eine Nacht lang zu bereuen hatten. Unsauberkeit, Hitze, schlechte Luft und minderwertige Gesellschaft ließen uns in einem solchen Zuge den Aufenthalt schier unerträglich scheinen. Im Sommer soll der Mangel jeden Toilettenzwanges, Blut und Staub einen kleinen Vorgesmack der Hölle geben. Die gelöste Fahrkarte sichert nicht immer einen Platz in der zustehenden Klasse. Aus den seligen Zeiten des reinen Militärbetriebs haben Offiziere und Beamte auch niedern Ranges die unberechtigte Gewohnheit behalten, ohne Bezahlung die besten Plätze unerschütterter mit Beschlag zu belegen und festzuhalten. Bei der Herrenstellung, deren sich der russische Uniformträger dort unten erfreut, wird er kaum nach seiner Fahrkarte gefragt. Ich will mich übrigens auch nicht beklagen. Auf Weisung der Polizei wurde die Gültigkeitsdauer unsrer durchlaufenden Fahrkarten von Krasnowodsk nach Andischan anstandslos verlängert, weil wir die Fahrt ein paar Tage hätten unterbrechen müssen. Die Segnungen des russischen Zonentarifs kommen auch der Transkaspischen Eisenbahn zugute. Für 31,60 Rubel haben wir 2050 Kilometer bis Andischan zurücklegen und viermal die Fahrt unterbrechen können, sodas schließlich unsre Fahrkarten bis zur völligen Unkenntlichkeit durchlöchert und beschriebener waren.

Der Betrieb auf der Eisenbahn ist ein seltsam gemischter. Nachdem sie im Jahre 1899 dem Verkehrsministerium unterstellt worden ist, wird trotzdem der Stationsaufsichtsdienst zum großen Teil durch Offiziere und Unteroffiziere der Transkaspischen Eisenbahnbataillone wahrgenommen, und werden Unteroffiziere und Soldaten als Maschinenführer und Heizer mitverwandt. Für die Ausbildung

der Offiziere sind mehrmonatige Spezialkurse in Aschabad, am Sitz der Direktion, eingerichtet. Die auf diese Weise vermittelte praktische Dienstkenntnis der Eisenbahntrooppe kommt der Kriegsbereitschaft an der Südostgrenze zweifellos ebenso zugute, wie sie die Möglichkeit gegeben hat, die Störung des Betriebes während des auch hier versuchten Streiks auf ganz kurze Zeit zu beschränken. Alle Beamten sind Russen, für deren Familien durch Schulen und Wohlfahrtseinrichtungen ganz gut gesorgt ist.

Die Transkaspische Eisenbahn war vor Vollenbung der Drenburg-Taschkentbahn ein für sich allein bestehender Schienenweg, der in reichlich unsicherer Verbindung mit den andern russischen Verkehrsstraßen stand. Trotzdem konnte der frühere Chefarzt der Skobeleffschen Expedition Dr. Hensfelder mit Recht folgendes Urteil abgeben: „Die Eisenbahn hat die ganze politische Konstellation in Zentralasien verändert, den Wüstengürtel, den England als Schutz für Indien ansah, durchschnitten, den Truppenzuzug aus Turkestan, Kaukasien und den Wolgagegenden ermöglicht, das Ansehen Rußlands in Mittelasien konsolidiert und die Russifizierung seiner asiatischen Besitzungen mit einem Schlage um ein Menschenalter gefördert.“

Mit der Tatsache des erfolgten Anschlusses an das europäische Schienennetz ist dieser ihr Wert gewaltig gestiegen. Darauf werde ich noch einmal mit ein paar Worten zurückkommen müssen.



Tänzelfritze

Don Max Grad

(Fortsetzung)

4



enn Wine Reichhardt, häufig erst recht spät Nachts, in dem linken Dachkämmerchen — im rechten schläft Fritz, der des Nachts bis vor kurzem noch einen Heilgehilfen bei sich haben mußte — zur Ruhe kommt, kann sie trotz aller Müdigkeit sehr oft keinen Schlaf finden. Dann steigen all die Monde und Tage seit jenem 22. Juli in buntem, tollem Reigen vor ihr auf und wirbeln ihr das Herzblut mit herum, sodaß ihr im eignen Bette schwindlig werden will.

Sie weiß es noch so gut, wie sie an jenem Morgen, erfreut, daß Tante Rankensvor sie zum Krämer Tetemann schickte, aus dem Duster in den lichten Sommermorgen hinausgetreten war. Beim Anblick des glitzernden Flusses, all der frischen Sonnenpracht hatte sie gleich wieder an Franz Nowatsch und seinen ausgesprochenen Sinn für die Natur und deren Schönheiten denken müssen. Auch daran, wie stumpf dagegen Fritz Tetemann diesen gegenüberstand, und daß sie ihm mancherlei zu sagen habe, was keinen Aufschub dulde, und müsse es zwischen Tür und Angel geschehen! Sie war noch nicht bei dem an der Flußstraße schaffenden Hänse-Karl angelangt, da hatte dieser, mit Steinklopfen aufhörend und die dunkle Schutzbrille über die Stirn hinaufschiebend, von der andern Seite herüber schon ihr das Fürchterliche zugerufen. Eisiger Schreck war Wine durch den Körper gefahren. Sie stand ganz stumpf und starrte den Steinklopfer an. Ihr war es, als tropfte