



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Toepfer, H.: In Taschkent und auf dem neuen Schienenwege nach
Orenburg : Reiseerinnerungen. 2

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

war. Der Mann, der im März als Siebzigjähriger zu Boston gestorben ist, hätte in diesem Sinne voller Befriedigung auf seine Arbeit zurückschauen dürfen, denn er hat mit der Erkenntnis des zunehmenden Alters seine Schriften immer wieder gesichtet, um der Nachwelt nur das Beste seines Schaffens zu überliefern.

Beda Prilipp



In Taschkent und auf dem neuen Schienenwege nach Orenburg

Reiseerinnerungen von H. Coepfer

2



Die Eisenbahn folgt der umgekehrten Richtung des russischen Vordringens nach Innerasien; sie berührt verschiedene Punkte von geschichtlicher Bedeutung, wie die an Baudenkmalern reiche Stadt Turkestan und die Ruinen von Otrar, auch Orte wie Ikan, an denen ein Denkmal den Heldenmut der kleinen Häuflein Erobrer verkündet, die sich im ungleichsten Kampfe behaupteten. Sie berührt sich vielfach mit dem alten Trakt und macht nunmehr Städte wie Perowsk, Kasalinsk und Emba zugänglicher, die als befestigte Stappenpunkte gleich wichtig für die Verbindungen im Rücken wie für den Karawanenhandel geworden sind, sie verbindet die russischen Kolonien mit der Heimat. Und sie ist nicht bloß interessant als ein Unternehmen, das Raum und Zeit in bewundernswürdiger Weise überwunden hat, sondern sie bietet auch Schönheiten. Zuerst begleiten uns reichliche 20 Kilometer weit die fruchtbaren Obst-, Wein- und Gemüsegärten, die Getreide-, Baumwollen- und Reisfelder des reichlich bewässerten Kreises Taschkent. 113 Kunstbauten überspannen auf dieser Strecke die Wasseradern, den Fluß Salar, den Boßssu und den Keleß und die von ihnen abzweigenden Arys, sämtlich flotte Eisenkonstruktionen auf sauber gemauerten Landpfeilern. Hinter der Dshilga steigt die Bahn in vielen Windungen zu der 568 Meter über dem Meere liegenden Paßhöhe des Kashgurt, eines Ausläufers des Kara-tau-Gebirges empor, das bisher rechts in der Ferne seine schneebedeckten Höhen in der Sonne hatte aufglänzen lassen. Unbeschreiblich schön war die Abendlandschaft bei der Station Sary-Agatsch, deren noch persische Anklänge verratendes Hauptgebäude sich prachtvoll vornehm in der reinen klaren Steppenluft von dem wundervoll gefärbten Abendhimmel abhob. Längst hatte das Kulturland ausgedehnter Steppe Platz gemacht, die aber noch ziemlich belebt erschien. Zahlreiche Arbeiter waren tätig, um die Frostschäden an dem Bahndamm auszubessern, die Wasserabführung zu regeln und eine Röhrenleitung für die Wasserzuführung nach wasserlosen Stationen zu verlegen.

Grenzböten III 1907

40

An den am zweiten Tage der Fahrt zunehmenden Schneeflächen und der trotz blendenden Sonnenscheins sinkenden Temperatur merken wir, daß wir dem kältern Norden zueilen. Bei Tjumen-Aryk erreichen wir den Syr-darja zugleich mit der alten Poststraße, die dem Strom nunmehr bis Perowsk folgt, während die Eisenbahn in gerader Richtung seine Bogen abschneidet. So wechseln von nun an Steppen-, auch mit ausgedehnten Sazaulgebüsch besetzte Flächen mit Niederungslandschaft, zwischen deren dichtem, verschiednes Raubzeug beherbergendem Gebüsch und Waldstand der Strom verschwindet. Aber er ist tückisch und hat vor jetzt drei Jahren durch sein Frühjahrshochwasser auf, glaube ich, über 200 Kilometer Länge den Schienenweg so zerstört, daß er auf einen mehrere Meter hohen Damm etwas östlich verlegt werden mußte. Eine ganze Reihe verschiedenartiger wasserbautechnischer Arbeiten, Buhnen, Terrassen, Stauwehre, Steinpackungen sind zum Schutz der dem Strom zugekehrten, ganz flach geböschten Dammsseite besonders in dem Niederungslande zwischen Perowsk und Karmatschi notwendig geworden. Dieser Strich, den die alte Poststraße in weitem Bogen umging, ist von Sümpfen und Seen, Aryks und Flüssen durchsetzt und hat wieder einer größern Anzahl Brückenbauten, darunter zwei von 125 Meter Länge, an denen trotz Frost unter mächtigen Holzbaracken gemauert wurde, zum Dasein verholfen, um die Wasserabführung zu regeln. Halbeingeschnittene Erdhütten und Kirgisenjurten liegen trotz der Überschwemmungsgefahr in diesem Überflutungsgebiet verstreut, und das dazu gehörende Haus- und sonstige Getier sucht sich unter der immer noch festen Schneeschicht mühsam seine Nahrung. Das Streckenpersonal reitet zu Pferde oder Kamel seine Strecke ab, Kamele ziehen niedrige Schlitten auf schmalen Pfaden in einsamer Fahrt durch das Buschwerk. Eine Sazauloase bringt mit graugrünem Schimmer etwas Abwechslung in die Schneelandschaft. Schon haben hier und da Schneezäune gestellt werden müssen, und einmal erinnert eine mit Hacke und Schaufel in Halbpelz und Walenti (Filzschuhen) bereitstehende, von dem langsam fahrenden Zuge passierte Arbeiterkolonne, daß Schneeansammlungen hier gelegentlich eine ebenso unangenehme Erscheinung sind wie die Sandverwehungen an der Transkaspischen Eisenbahn. Weiterhin jenseits Kasalinsk bringt der Kampf mit dem Schnee bei Nordstürmen noch viel größere Gefahren. Da fuhren wir durch endlose Schneefelder, stellenweise durch tief in Schneehügel eingeschnittene Hohlwege, in denen mancher Zug festgefessen hat. In zwei und drei Reihen standen beiderseits die Schneezäune hinter- und auch übereinander eigentlich bis Orenburg und mußten in ihrer Ausdehnung Staunen erregen, denn der Umfang der geleisteten Arbeit steht im Mißverhältnis zur geringen Dichtigkeit der Bevölkerung und zu der zur Verfügung stehenden kleinen Anzahl Streckenarbeiter, denen keine Soldaten zu gelegentlicher Unterstützung zugeführt werden können.

Von Kasalinsk aus läuft die Eisenbahn zum Nordostufer des Aralsees. Hier war tiefer Winter, achtzehn Grad Kälte und in dem nächtlichen Dunkel

auf der Station Aralsee von Land und eisbedeckter Wasserfläche nichts zu unterscheiden. Nachdem der Schienenweg sodann ein Seengelände und dann die Große und die Kleine Barssukwüste durchschnitten hat, windet er sich vom Tschelkarsee aus in den Tälern der unbedeutenden Flüsschen Kuldschur, Kleine und Große Karaganda hinauf zum Paß Kum-As des Mugodshargebirges. Ist auch die absolute Höhe dieses Ausläufers des Uralgebirges nur gering (nicht über 300 Meter), so boten doch bei der Festlegung der Trasse seine zerrissenen Formen und Steilhänge eben solche Schwierigkeiten wie bei der Bauausführung die Einsprengung der Bahneinschnitte in den rotgeaderten Granit und im Betriebe die Freihaltung dieser Hohlwege von Schneemassen. Als wir am Abend den Kamm des Höhenzugs passierten, tat uns die scheidende Sonne wieder den Gefallen, die schneebedeckten Felsformen mit rotgoldnem Lichte zu überfluten und uns mit diesem Anblick für manche einförmige Stunde der Fahrt zu entschädigen. In solchen Stunden dachten wir wohl mit einem gewissen Schauder des Daseins in einer der Arbeiterkasernen oder Stationen dieser Gegend, wo man eine Hälfte des Jahres mit Schnee und sonst mit Sturm und Sonnenbrand zu kämpfen hat. Jenseits des Mugodsharhöhenzugs werden die Flüsse Emba, Kubelei, Temir und Ilek und die zwischen ihnen liegenden Wasserscheiden überschritten. Die Eisenbahn ist schon vor dem Ilek in ein Gebiet eingetreten, in dem Ackerbau stärker betrieben wird. Hinter der Station Aktjubinsk, von der aus der Betrieb schon seit Januar 1904 eröffnet war, und der Aufenthalt im Zuge durch zuströmende Reisende immer ungemütlicher wird, erscheinen langgestreckte russische Dörfer mit wohlgeordneter Felder- und Gartenwirtschaft. In Ilekaja Saschtschita, das die Bahn mit einem kleinen Umweg erreicht, wird das seit langer Zeit betriebne bedeutende Steinsalzbergwerk angeschlossen. Kurz nach Mittag des vierten Reisetags tauchen endlich die blau und grün gestrichnen Dächer und vergoldeten Kuppeln von Orenburg am hohen rechten Ufer des Uralflusses auf. Der Zug rollt eine lange Dammschüttung hinauf und auf einer 340 Meter langen Brücke über das tief unter ihr liegende feste Eis des Flusses. Die Eisenbahn hat uns den Beweis geliefert, daß sie nach dreieinhalbjähriger Bauzeit vollständig betriebsfähig ist. Sie hat uns in fast genau viermal vierundzwanzig Stunden mit vierstündigem Aufenthalt in Kasalinsk die 1800 Kilometer lange Strecke mit nicht sehr großer Geschwindigkeit zwar, aber ohne Verspätung zurücklegen lassen. Fast genau 20 Kilometerstunden ist die erreichte durchschnittliche Fahrzeit, während die eigentliche Fahrgeschwindigkeit auf 25 Kilometer zu bemessen ist, da der Zug die Stationszwischenräume von rund 20 Kilometer im allgemeinen in fünfzig Minuten zurücklegt und fast überall zehn Minuten, auf den größern Stationen bis eine halbe Stunde anhält.

Die Bahn hätte schon damals einen ganz andern Betrieb vertragen. Die Geleise lagen gut, und die Nebengeleise und Weichenanlagen der Stationen waren hergestellt. Nur die Wasserversorgung, die vornehmlich zwischen Aralsee

und Mugodsharbergen ursprünglich einige Sorgen verursacht hatte, war noch nicht fertig und machte streckenweise die Mitführung von Zisternenwagen nötig. Aber überall, wo das Wasser fehlt, wird durch frostoffrei verlegte Leitungen — eine wird über 200 Kilometer lang — die Wasserzuführung geregelt. Naphthataanks waren ausreichend vorhanden, um die Maschinen des Wagenparks zu speisen. Und es scheint, daß am Flusse Dshu-ssu bei den Mugodsharbergen ergiebige Naphthaquellen angebohrt sind, sodaß der Betrieb von dem teuern Bezug aus Baku unabhängig wird.

Unfertig waren die Stationsgebäude, bewundernswert die Großartigkeit ihrer Anlage. Auf dem Südabschnitt waren es in Sandstein gemauerte Paläste, umgeben von einer großen Zahl gefällig aussehender Dienst- und Wohngebäude. Arys, die Station, von der der noch unter dem alten Regime schleunigst befohlene Neubau der wichtigen Zukunftsbahn über Tschimkent—Wjerny zur sibirischen Eisenbahn abzweigen wird, könnte ebenso wie Kasalinsk wegen der Freiheit in der Raumbenutzung, der Übersichtlichkeit der Gesamtanlage und der zweckmäßigen Einrichtung der hohen Räume der Empfangsgebäude als Musterbahnhof bezeichnet werden. Etwas weniger ansprechend, aber durch die Verbindung von Mauer- und buntgehaltnein Fachwerksbau auffallend sind die Stationen des Nordabschnitts. Überall waren die Restaurationen in behelfsmäßigen Räumen notdürftig untergebracht, aber sie deckten alle Bedürfnisse und zeichneten sich zum Teil durch vorzügliche Küche aus. Freilich das Gebotne war fast immer dasselbe, ich habe mich die vier Tage über fast nur von Schtschi oder Vorschtsch, den vorzüglichen mit einem Stück Rindfleisch gereichten Kohlsuppen und einigen Pasteten genährt und sehr wohl dabei befunden. In Kasalinsk gabs Aralseefischtaviar, schön braun, frisch und süß, und für einen Rubel so viel, daß wir zu fünf die gereichte Portion nicht bewältigen konnten.

Das hastige Stoßen und Drängen unsrer Bahnhöfe ist den russischen fremd. Hier kam vollends jeder zu seinem Recht, und dank der schönen Einrichtung dreimaligen Glockenschlags versäumte niemand den Abgang des Zuges — achtundvierzigstündiger Zwangsaufenthalt wäre ja auch kein Vergnügen gewesen. Um die Abfahrt unbesorgt, fanden wir darum reichlich Gelegenheit, auf Land und Leute ein paar Blicke zu werfen. Die uns schon bekannten Sarten beherrschten die Situation auf den Anfangsstrecken — sie sind in den Niederungen angefessen; je mehr wir aber uns von Taschkent entfernten, um so mehr traten die Kirgisen und zwar Raissakentkirgisen in den Vordergrund. Ihrer Neigung nach sind sie Nomaden und werden es gern bleiben. Vorläufig betrachten sie die ihre Idylle störende Eisenbahn noch mit Neugier, vielleicht später mit feindseligen Augen, denn ein wichtiger Erwerbszweig, der Verdienst an den Karawanentransporten von Orenburg nach Taschkent, wird ihnen genommen. Aber einzelne haben die Zeit verstanden und in dem Verkehr von den Bahnstationen in das Land hinein Ersatz gefunden, andre fahren Droschken und Lastschlitten zwischen den Bahnhöfen und

zugehörigen, aber meist ziemlich weit entfernten Orten. Viele lungerten auf den Bahnhöfen herum und boten sich der Beobachtung und der Kamera unsers Photographen. In ihren mittelgroßen, breitschultrigen gedrunghen Gestalten, der breiten Stirn, den hervortretenden Backenknochen, den schief stehenden Augen und dem mangelhaften Bartwuchs sprach sich der mongolische Typus deutlich aus. Der Gewohnheit, endlos lange im Sattel zu sitzen, hat sich Körperform und Haltung, das Oval des Beines angepaßt. In der für beide Geschlechter fast gleichen Kleidung ist der Kirgise kein Gigerel. Unmittelbar auf dem Körper trägt er ein langes weites Zibhemd mit weitem Kragen, darüber im Winter zwei bis drei mit Watte gefütterte langschößige Röcke, bisweilen noch einen Pelz; diese ganze Oberkleidung kann in die weiten, aus gegerbtem, verschiedenfarbigem, bisweilen mit Seide benähtem Hammelfell bestehenden Hosen gestopft werden. Je mehr Röcke er trägt, desto feiner ist der Besitzer derartiger Kleiderpracht, die bei festlichen Gelegenheiten durch eine Stufenleiter von Zib-, Tuch- und Seidenröcken, darüber den auszeichnenden Prunkröcken aus Sammet mit Goldbrokat ersetzt wird. Am silberbeschlagenen Gürtel hängt der wichtigste Gebrauchsgegenstand des Kirgisen, das Messer, mit dem er Fleisch schneidet und ißt, gefallnen Tieren die Haut abzieht und im Bedarfsfall am lieben Nächsten seine Stärke mißt. Als Fußbekleidung dienen weite Stiefeln, darunter wollne Fußlappen und Socken aus dünnem Filz. Als Kopfbedeckung wird für gewöhnlich ein weicher spitzer Filzhut mit Krempe über einer den rasierten Schädel schützenden Kappe getragen. Wo der Winter noch herrschte, war der Filzhut durch eine Lammfell- oder Fuchspelzmütze mit etwas abgeflachter Spitze und heruntergeklappten Seitenkrempen ersetzt.

Überaus anspruchslos, ohne Murren hungernd, wenn es sein muß, im Sommer durch die sengenden Sonnenstrahlen fast gebraten und im Winter in der durchlöchernten Furte (Filzhütte) vor Frost klappernd, ist er inmitten seines Viehs am zufriedensten und jedenfalls für die weniger ansprechenden Gegenden in Zentralasien, Transkaspien und Steppenland, die die Bodenbearbeitung nicht lohnen, wie die Halbinsel Mangyschlak, die Steppen seitab von den Strömen, die Flächen nördlich des Aralsees das geeignetste Menschenmaterial. Wie bei allen Nomadenvölkern herrschen patriarchalische Sitten; Gastfreundschaft wird gern geübt. Stämme und Geschlechter sondern sich in die administrativen Einheiten, deren Älteste jetzt von der russischen Regierung bestätigt werden müssen. Als Recht gilt das ungeschriebne Gewohnheitsrecht, der Udat, der der Frau ebenfalls eine wenig bevorrechtete Stellung anweist. Ackerbau wird nur getrieben, soweit er sich mit dem Wechsel des Wohnsitzes vom Winter- zum Sommerlager und umgekehrt vereinigen läßt.

Ob die Eisenbahn die in ihrem Bereich nomadisierenden Kirgisen zu mehr oder weniger festhafter Lebensweise bekehren wird oder nicht, so viel ist sicher, daß so oder durch Zuzug von Sarten oder Russen die produktiven Kräfte des Landes gehoben werden können. Für die ausreichend bewässerten Landstrecken

von Taschkent bis zum Aralsee ist es ebenso sicher, daß sie sich bald selbst ernähren können, wie für die Strecken westlich der Mugodsharberge, daß sie zur Ausfuhr werden beisteuern können. Doch die Hauptbedeutung der Bahn liegt nicht in der Beförderung dieser rein lokalen Interessen, auch nicht in der Möglichkeit einer baldigen Ausbeutung von Bodenschätzen (Kupfer, Eisen, Kohle) an den von ihr berührten Strichen. Sie soll vielmehr die reichen Länder Ferghana, Samarkand und Buchara in wirtschaftlicher, politischer und militärischer Beziehung an das Reich in Europa angliedern. Sie soll auch die Eroberung des mittelasiatischen Marktes in Afghanistan und den westlichen Provinzen Chinas durchführen helfen. Die mittelasiatische Eisenbahn, so wesentliche Dienste sie in all diesen Beziehungen geleistet hat, war doch ein Torso, so lange sie nicht in unmittelbarer Schienenverbindung mit dem europäischen Rußland stand. Jetzt erst kann sie so recht ihren Einfluß äußern, nachdem sie durch die verbilligte Anfuhr von Getreide aus den russischen Kornmagazinen für den Austausch der wirtschaftlichen Erzeugnisse und die Heranziehung der Produkte der angrenzenden Länder mittelst Zweig- und Stichbahnen frei geworden ist. Jetzt kann der Baumwollenbau bis zur Sättigung des russischen Marktes und darüber hinaus in die Höhe getrieben werden. Jetzt wird die mittelasiatische Eisenbahn eine wirkliche Verkehrsader, die ihre Verästelungen in die Nachbargebiete hineinstreckt, und die nach Fertigstellung der in Afghanistan geplanten englischen Bahnen einen Teil des Durchgangsverkehrs von Westeuropa über Taschkent, Samarkand und Herat nach Indien zu vermitteln hat. Jetzt kann die Kolonisation in größerem Stil in Innerasien befördert werden; der mit einem Auge nach der Heimat zurückblickende Muschik, der für die Seefahrt nicht viel übrig hat, hat eine feste Landverbindung hinter sich. Eine starke Kolonistenbevölkerung dient aber der Stärkung des Reichsgedankens, erhöht das Ansehen der herrschenden Nation innerhalb einer zu Unruhe neigenden, auf fremde Erfolge wartenden, heißblütigen, unüberlegten und leicht zu Fanatismus fortzureißenden Bevölkerung. Man kann sogar sagen, daß die politische und militärische Lage Rußlands in Zentralasien jetzt überhaupt erst haltbar wird. Ein Kolonialland, in dessen Gebäude erst vor zwanzig Jahren der Schlußstein mit der Festlegung der afghanischen Grenze gefügt worden ist, war auch nach Durchführung der mittelasiatischen Bahn bis Andischan kein gesicherter Besitz, weil eine schnelle und sichere Landverbindung fehlte. Die weitere Ausdehnung des Kolonialbesitzes auf Kaschgarien und die Dsungarei war unmöglich, da sie einen Zusammenstoß mit englischen Interessen herbeigeführt hätte, in dessen Austrag eine Verstärkung der turkestanischen Armeekorps nur mit großem Zeitaufwand zu bewirken und wegen der Lage der mittelasiatischen Eisenbahn an der persischen Grenze mit ernstlicher Gefährdung verknüpft war. Nunmehr ist nicht nur die Ergänzung dieser Korps sehr erleichtert, sondern ihre schnelle Verstärkung aus den jederzeit kriegsbereiten Kasakenheeren jederzeit möglich. Binnen zweiundzwanzig Tagen kann ein Armeekorps aus der Gegend von Moskau um Samarkand oder Merv

herum aufmarschiert sein. Schließlich ist nicht zu vergessen, daß auch eine aktivere Politik in Persien wesentlich an Ausichten und damit an Wahrscheinlichkeit durch die unmittelbare Landverbindung gewonnen hat. Von diesem Standpunkte betrachtet, ist die neue Eisenbahn entschieden ein großartiges Unternehmen weitsichtiger Eisenbahn- und Kolonialpolitik; ihre beschleunigte Fertigstellung, jedenfalls eine Folge der während des japanischen Krieges in Innerasien sich gefährlich anlassenden Lage, ist vielleicht die Ursache gewesen, die englische Politik von feindseligen Schritten dort abzuhalten.



Der Antiquar

Von Julius R. Haarhaus



Es ist noch gar nicht so lange her, daß in Reichenbachs Hof — so wollen wir ihn nach einem seiner frühern Besitzer nennen, obgleich er heute einen andern Namen trägt — ein bescheidenes Lädchen die Aufmerksamkeit aller Passanten auf sich lenkte, die für alte Bücher, stockflechtige Kupferstiche, Reliquien aus der Völkerschlacht und Münzen jedes Gepräges ein wärmer empfindendes Herz hatten. Obgleich der Hof in der innern Stadt lag und hüben wie drüben auf sehr belebte Straßen mündete, war er doch nicht, wie so viele andre seinesgleichen, eine richtige Verkehrsader, und es betrat ihn eigentlich nur, wer in einem der zahlreichen Gemölbe geschäftlich zu tun hatte. So kam es, daß in dem engen, von hohen Gebäuden über Gebühr verfinsterten Durchgang gewöhnlich eine wohlthätige Stille herrschte, die zu dem Bücherlädchen, seinem verstaubten Inhalt und nicht zum wenigsten zu dem Besitzer dieser Herrlichkeiten vortrefflich paßte.

Her Polykarp Seyler, der Antiquar, liebte es auch nicht sonderlich, wenn diese Stille, die recht eigentlich sein Lebenselement war, durch den Besuch eines Kunden unterbrochen wurde. Denn die Kunden kamen in der Regel mit der ausgesprochenen Absicht, ihm mit ihrem schönsten Gelde den einen oder den andern seiner in Pergament, Halbfranz, Leinwand oder Pappe gekleideten Lieblinge abspenstig zu machen. Von diesen vermochte er sich nur mit schwerem Herzen zu trennen, denn entweder hatte er sie schon gelesen: dann waren sie ihm vertraute Freunde geworden, mit denen er sich innerlich verwachsen fühlte, oder er hatte sie noch nicht gelesen: dann fiel ihm der Abschied von ihnen doppelt schwer, denn er war überzeugt, daß sie ihm so manches anzuvertrauen hätten, und daß es lieblos sei, sie wieder aus seiner Obhut zu entlassen, ohne ihnen zuvor Gehör geschenkt zu haben. Der Handelsgeist, den man bei einem Händler, und wenn es auch ein Händler mit Büchern ist, voraussetzen sollte, war Polykarp Seyler durchaus fremd. Er betrachtete sein Lädchen als seine Bibliothek, und die Bücher, die er darin aufgestapelt hatte, schienen ihm weit mehr dazu bestimmt zu sein, den Schatz seines Wissens als seine Kasse zu füllen. Diese etwas seltsame Auffassung seines Berufs wird nur verständlich, wenn man bedenkt, daß unser Freund von Haus aus kein Buchhändler, sondern klassischer Philologe gewesen war. Aber das Schiffslein, das ihn mit vollen Segeln auf das hohe Meer der Wissenschaft hatte tragen sollen,