



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Fitger, E.: Die Autorität der Türkei im Ostjordan-Lande und in Arabien

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

Die Autorität der Türkei im Ostjordan-Lande und in Arabien

Von E. Fitger=Bremen



an darf die politischen Verhältnisse in den wasserarmen Weiten, wo Steppen und gar Wüsten nur hin und wieder Oasen zu Ansiedlungen darbieten, nicht mit den europäischen vergleichen. Ehe der Arm des Staates gebraucht werden kann, um Ordnung und Recht zu vertreten, können persönliche und sachliche Verhältnisse sich vollständig verändert haben. Wer der Türkei leichte Verkehrsmöglichkeiten schafft, kräftigt sie und ihren ganzen inneren Zusammenhalt. Darum ist die Bagdadbahn für sie eine Sache von so außerordentlicher Bedeutung. Soll sie doch ermöglichen, daß das immer noch fruchtbare südliche Mesopotamien nicht nur der Kultur wieder erschlossen, sondern auch dem osmanischen Staat näher eingegliedert werde! Und diesem Zweck dient auch Meißner Paschas großes Werk, die Hedschasbahn, die die heiligen Stätten Arabiens mit Kleinasien und Konstantinopel verbinden soll und die bereits seit 1907 bis El Ula, 315 km nördlich von Medina, vollendet ist. Die Macht der türkischen Regierung über Mekka und Medina beruht nur auf der Anwesenheit einer starken Truppenabteilung. Ohne diese würde die arabische Priesterherrschaft sie leicht umstürzen; man weiß, daß sie auf Hilfe von Ägypten hofft. Eine ungestörte Landverbindung von Konstantinopel nach Mekka ist eine Lebensfrage für die Türkei.

Unglücklicherweise hat die sonstige Machtentfaltung mit dem Bahnbau nicht Schritt gehalten. Die Araberstämme an den Oasen und Brunnen zwischen Damaskus und Mekka haben bisher von den Pilgerkarawanen mancherlei Vorteil gehabt. Seitdem die Eisenbahnzüge bestenfalls kurze Zeit dort halten, entgeht ihnen solcher Gewinn. Wie vorauszusehen, lassen sie sich das nicht gutwillig gefallen. Es ist so leicht, in der Wüste an zwei Stellen die Schienen aufzureißen oder die Brücke über eine Schlucht zu zerstören. Solange das Hindernis dauert, kann der mittleren Strecke keine Hilfe gebracht werden, und unterdes sind die Reisenden der Willkür der Beduinen preisgegeben. Die Söhne der Wüste verstehen es nur zu gut, nach ausgeführtem Raube hinter Bergzügen fern am Horizont zu verschwinden, wohin ihnen keine türkische Strafexpedition folgen kann, selbst wenn sie beritten ist, was aber meistens nur sehr ungenügend der Fall ist. Die Erbauung der Hedschasbahn war eine Ruhmestat der Türkei des zwanzigsten Jahrhunderts. Es gehört aber auch dazu, daß der neue Verkehrsweg militärisch gehörig gesichert werde. Das macht wohl größere Schwierigkeiten, als anfangs erwartet wurde.

Mit den Drusen des Haurangebirges hat die Hohe Pforte schwierigere Arbeit, und dennoch liegt das Problem dort viel einfacher, weil die Örtlichkeit des Widerstandes eine ganz bestimmte und beschränkte ist. Der Hauran oder

Dschebel id Druß ist höchstens 30 km lang und 20 km breit. Genau östlich vom See Genezareth gelegen, ist sein Fuß von diesem nur 70 km entfernt, und dieser Zwischenraum ist keineswegs Wüste im eigentlichen Sinne. Das Entscheidende aber ist, daß Eisenbahnverbindungen bereits von zwei (oder, wenn man will: drei) Seiten herankommen und zwei Drittel dieses schwierigen Wegstücks überwinden. Die eine Bahn kommt von Haifa, dem Mittelmeerhafen am Fuß des Karmel, umgeht südlich den See Genezareth und nähert sich dann über Muserib den westlichen Ausläufern des Hauran bis auf wenige Kilometer. Die andere Verbindung ist die von Beyruth in Phönizien über Damaskus, die sich bei Dera mit der eben erwähnten Bahn vereinigt und dann als Hedschasbahn ihren Weg nach Süden fortsetzt. Außerdem ist noch eine zweite Bahn von Damaskus nach Muserib da, eine französische Konkurrenzbahn. Von Damaskus aus sieht man den Höhenzug des Hauran in südlicher Richtung ganz deutlich liegen.

Das bis 1900 Meter ansteigende Gebirge war einst, wahrscheinlich unter besseren Bewässerungsverhältnissen, dicht bewohnt und stand unter hoher Kultur. Davon zeugen noch heute die Trümmer von Tempel- und Häuserbauten. Noch jetzt ist es eine von Regen befruchtete Dase. Der meist vulkanische Boden erzeugt Massen von Weizen, die weit über den eigenen Bedarf der Bewohner hinausgehen. Die Bahn nach Haifa ist gebaut, um den Weizen auf den Weltmarkt zu bringen; es sind jährlich etwa 100 000 Tonnen. Von seinen 140 000 Einwohnern, von denen wie von dem ganzen Lande wir dem Frhrn. Max v. Dppenheim eine so vortreffliche Schilderung verdanken, sind etwa 90 000 Mohammedaner; der Rest sind Drusen, die mit ihrer völlig selbständigen, von der christlichen Religion wie von dem Islam völlig verschiedenen Lehre mit den Anhängern des Propheten wie auch mit der jeweiligen politischen Herrschaft in Fehde liegen. Der Zwiespalt sollte es der Türkei leicht machen, den Gehorsam aufrecht zu erhalten.

Aber eben seit dem Sommer vorigen Jahres ist ein neuer Zwist ausgebrochen, den man beinahe Krieg nennen kann. Denn wenn man einen Pascha mit dreißig Bataillonen, mit Kavallerie und vierzehn Berggeschützen in jenes kleine Gebiet und gegen eine so winzige Bevölkerung sendet und dann noch viel zu schaffen findet, so kann man wohl von einem Kriege sprechen. Die Schluchten des Gebirges, die Reste alter Burgen und Häuser, die oft geheim gehaltenen Brunnen und Zisternen ermöglichen den Bewohnern einen nachhaltigen Widerstand. So kamen denn von dem General Sami Pascha nach den ersten, herkömmlicherweise günstigen Nachrichten bald üble Meldungen nach der Hauptstadt. Anfänglich dringt natürlich jede Truppenmacht solcherart und in solchem Lande vor. Die Verteidiger bieten nicht an der Grenze ihres Gebietes eine Entscheidungsschlacht an. Sie weichen zurück und ziehen den Feind nach sich, wobei sie ihm in Engpässen und sonstigen geeigneten Stellungen Abbruch tun. Sami Pascha kam sogar sehr gut vorwärts und hatte Mitte

Oktober das Glück, ein ernstes Gefecht zu erzwingen, wobei er Schehba, angeblich eine Festung und angeblich die beste Zuflucht der Drusen im Norden ihres Gebirges, nahm. Es kamen schon die Nachrichten nach dem Goldenen Horn, daß es nur noch der Pazifizierung des Hauran durch die Entwaffnung der Drusen und der Aufhebung des Maßes von Selbständigkeit bedürfe, das ihnen zu belassen doch alle früheren Sultane selbst nach blutigen Kämpfen für nötig gehalten hatten. — Es war sehr auffallend, daß am 1. Dezember abermals eine Siegesbotschaft die Hauptstadt erfreute. Neue Kämpfe bei Kerak hätten zu einer abermaligen Niederlage der Drusen geführt. Diese hätten 500 Tote und Vermundete zurückgelassen, während die Verluste der Türken sich nur auf 50 beliefen.

Und jetzt verlautet, daß die Aufständischen Sympathie bei ihren alten Gegnern, den muselmanischen Beduinen, gefunden haben, ja daß eine türkenfeindliche Bewegung im ganzen Ostjordanlande hervortrete und die Hedschasbahn mehr als zuvor bedrohe. In diesen weiten Gebieten gibt es nur wenig feste Ansiedlungen. Im allgemeinen sind sie die Stätte des Nomadentums wie zu Moses Zeiten. Die uralte Feindschaft zwischen den streifenden Hirten und den festen Ansiedlern in den besser bewässerten Landesteilen, namentlich in Palästina, beherrscht dort noch heute die Dinge und erschwert den Türken eine ordentliche Herrschaft; denn sie kann natürlich nicht dulden, daß die schweifenden Söhne der Wüste stehend und raubend die Städte und Dörfer heimsuchen. Das aber sehen die Beduinen als ihr altes ererbtes, unzerstörbares Recht an. Die türkische Regierung hatte nun den großen Vorteil der Eisenbahnverbindung. Sie suchte auch den Widerstand der Küstenbewohner dadurch zu brechen, daß sie den Handel mit Kriegsgewehren und sogar den Besitz solcher verbot. Aber wie kann man hindern, daß solche Waffen über die weiten Grenzen hereindringen! Obendrein war es wenig dem Geschmack des Volkes entsprechend, daß sie Steuern zahlen und Militärdienste tun sollten. So mehrten sich denn nur die Angriffe auf die Hedschasbahn. Man zerschchnitt die Telegraphendrähte, zerstörte die Stationsgebäude und lötete die Bahnbeamten. Es kam sogar zu einem Angriff auf die Stadt Derat, der freilich schnell unterdrückt wurde.

Die Herstellung und Sicherung des Verkehrs auf der Hedschasbahn ist eine dringende Aufgabe der türkischen Regierung. Es hatte ihr Ansehen bedeutend gehoben, als es ihr gelang, die Bahn nach den heiligen Stätten, wo Mohammed gelebt hatte und gestorben war, beinahe fertig zu stellen. Das war nicht mit Hilfe fremder Darlehen, sondern lediglich frommer Spenden der Gläubigen geschehen. Wenn nun aber die Bahn nicht in Betrieb gehalten werden kann, weil das kleine Raubgesindel der Wüste sich widersetzt, so wird das einen niederdrückenden Eindruck machen. Im Vergleich damit bedeutet die Unbotmäßigkeit der Drusen sehr wenig.

