



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Persien : 3. Rußlands Übergewicht und die Entwicklung des Außenhandels

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

abspielt, geht auch in allen andern Lebensangelegenheiten der Kultur vor sich. Auch der Tyrannei der Mode gegenüber gibt es nur das eine Mittel, das aufrecht erhält und vorwärts bringt: die Stärkung der persönlichen Kraft, das Selbstprüfen, das Selbstwählen, das Selbstdenken und das Selbstgestalten. Aus vielen einzelnen persönlichen Potenzen setzt sich das zusammen, was wir eine geistige Bewegung nennen. Eine Idee kommt aus einem einzelnen Gehirn, sie löst die gebundenen Ideen, die in andern Gehirnen des Bedarfs harren, und wie sich aus vielen Wässerlein ein Strom bildet, so ist eine solche geistige Bewegung da, die schließlich auch alle feichten Gelände überspült und Gemeingut wird. Der Einwirkung dieser geistigen Kraft kann auch die tyrannische Mode nicht standhalten, sie ändert sich mit dem Zeitgeist. Aber sie bleibt. Denn ihr Bleiben heißt wechseln.



Persien

3. Rußlands Übergewicht und die Entwicklung des Außenhandels



it dem Tage, an dem diese Eisenbahnen fertiggestellt wären, wäre es vorbei mit der mühsam erworbenen russischen Handels suprematie in Nordpersien, und deshalb hat Rußland in weiser Voraussicht eine Reihe von Maßnahmen getroffen, die, wie die Ausbreitung der russischen Herrschaft in Persien überhaupt, zielbewußt und geradezu meisterhaft durchgeführt worden sind. Die orientalischen Winkelzüge, der passive Widerstand und das persische Erpressungssystem versagten den Russen gegenüber völlig, diese wußten vielmehr mit einer eines gewissen Humors nicht entbehrenden Brutalität alle ihre Forderungen ohne Widerstand durchzusetzen.

Zunächst nahm sich Rußland der persischen Armee liebevoll an. Nachdem an dieser früher französische und österreichische Offiziere herumgedoktort hatten, nahm in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ein russischer Oberst mit einem Stabe von Offizieren die Reorganisation der Armee in die Hand. Sie ließen sich auf die völlig hoffnungslose Aufgabe gar nicht erst ein, auf die ganze verlotterte Armee, deren Zahl ungefähr 40 bis 50 000, auf dem Papier das doppelte, beträgt, irgendwelchen Einfluß gewinnen zu wollen, sondern beschränkten sich darauf, eine kleine Elitetruppe von 2000 Mann, die persische Kosakenbrigade, zu formieren. Diese besteht vornehmlich aus Reiterei und Feldartillerie und ist so organisiert, daß sie für größere Verbände den Rahmen bilden kann; sie wird hauptsächlich aus Baktiariern rekrutiert, böshafterweise gerade dem Volksstamm im Süden, auf den sich die Engländer bemühen, Einfluß auszuüben. Verpflegung und Löhnung erhalten die Mannschaften der Brigade dank dem Einfluß ihres Befehlshabers wirklich, sogar aus der Russischen Bank, und nehmen schon aus diesem Grunde eine ganz andre Stellung ein als die eigentliche Armee. Zur Unterdrückung von Ruhestörungen werden sie als die einzig disziplinierte Truppe hauptsächlich verwandt, auch haben sie bei der Thronbesteigung des Schah Muzaffer-Eddin wesentlich mit dazu beigetragen,

Unruhen niederzuhalten, und deshalb war ihnen der Schah noch zu besonderm Dank verpflichtet. Daß sie aber im Falle eines Krieges mit Rußland gegen dieses ziehen würden, ist selbstverständlich nicht zu erwarten. Die Bedeutung dieser Truppe wird noch erhöht durch die Nähe der russischen Grenze und die Leichtigkeit, mit der Rußland beliebig große Truppenmassen nach Persien hineinzuwerfen vermag, und zwar mit der Eisenbahn bis dicht an die Grenze, von da ab auf den einzigen, guten russischen Straßen in Persien.

Im Nordwesten ist die Eisenbahn Tiflis—Alexandropol—Erivan im letzten Sommer bis Julfa dicht an der persischen Grenze geführt worden, von dort bis zu dem wichtigen Tabriz sind nur zwanzig Meilen, die auf einer von Rußland gebauten und für Wagen geeigneten Straße in kurzer Zeit durchschritten werden können. Die Art, wie Rußland zu dem Bau dieser Straße und ihrer Verwaltung gekommen ist, ist bezeichnend für das dem Spiel zwischen Katz und Maus ähnliche Verhältnis zwischen Rußland und Persien: Persien hatte sich verpflichtet, die Straße selbst zu bauen, und zwar bis zu einem bestimmten Termine. War die Straße bis dahin nicht fertig, so sollte der Kontrakt auf Rußland übergehen. Selbstverständlich, wie es bei den persischen Verhältnissen vorauszu sehen war, trat dieser Fall ein, und so wurde die Straße russisch.

Eine zweite vorzügliche Straße führt vom Kaspischen Meer direkt nach Teheran, sie ist 55 deutsche Meilen lang und angeblich von einer russischen Gesellschaft, in Wirklichkeit vom russischen Staat gebaut worden. Die Baukosten waren, da die Straße steile Gebirgszüge zu besteigen hat, sehr hoch, 6 Millionen Mark; wie viel davon allerdings wirklich für den Bau verwandt worden ist, ist eine andre Sache. Verzinsen tut sich das Kapital nicht, dazu sind die Abgaben zu hoch bemessen, bezeichnenderweise werden diese übrigens nicht von Persern, sondern von Russen erhoben.

Das Haupteinfalltor östlich vom Kaspischen Meere ist die ebenfalls von den Russen gebaute 32 deutsche Meilen lange Straße Aschabad—Mesched.

Da diese drei Straßen für die Beherrschung Nordpersiens genügen, so ist es leicht verständlich, daß von Eisenbahnbauten nach Persien hinein noch Abstand genommen worden ist. Damit hatte es noch Zeit bis nach der Auseinandersetzung mit Japan und bis der Norden Persiens auch wirtschaftlich völlig verdaut sein würde. Damit aber auch gar kein anderer inzwischen Eisenbahnen in Persien bauen könne, wurde diesem Lande die Verpflichtung auferlegt, für eine Reihe von Jahren den Bau von Eisenbahnen überhaupt nicht zu gestatten. Die russischen Eisenbahnprojekte sind dabei aber längst festgelegt. Außer der erwähnten Linie von Mesched über Seistan nach Bander Abbas ist ein Projekt vorhanden für eine Ostwestlinie Julfa—Tabriz—Teheran—Mesched als Ersatz für die jetzige sogenannte britische Handelsstraße, ein Projekt für eine Linie Baku—Rescht—Kaswin—Teheran, ein Projekt Teheran—Kaschan—Isfahan—Schiras—Bushire. Alle diese schönen Pläne können nun wahrscheinlich in den Papierkorb wandern. Es dürfte aber interessieren, daß sie schon den Erfolg gehabt haben, daß mehrere Russen und vielleicht auch Perser daran reich geworden sind. Die Boffische Zeitung schrieb nämlich Ende November von einer famosen Entdeckung in Petersburg. Danach bestehen vier persisch-russische Unternehmungen, von denen auch die erfahrensten Finanzleute nichts gewußt haben — zwei Eisenbahngesellschaften, die Tabriz—Teheran-Linie und die Rescht—Teheran-Linie, ferner die Persische Diskontobank und die Persische Versicherungs- und Transportgesellschaft. Die Verwaltung aller vier Gesellschaften

liegt in den Händen von vier Staatsbeamten, ihre Entstehung soll auf die persischen Konzessionen bei der persisch-russischen Anleihe zurückzuführen sein. Von der einen Bahngesellschaft ist ermittelt worden, daß sich das Stammkapital auf 11,3 Millionen Rubel beläuft, wovon der größte Teil leider schon ausgegeben worden ist, darunter 6 Millionen Rubel an Privatpersonen, die schon früher von der persischen Regierung eine Konzession zum Eisenbahnbau erhalten hatten, $3\frac{1}{2}$ Millionen für neue Linien, trotzdem für die alten noch kein Spatenstich getan worden ist; vorhanden sind nur noch 800 000 Rubel. Die Lage der übrigen Gesellschaften soll noch schlechter sein. Das Geschäftslokal der Persischen Diskontobank soll sich in einem versteckten Zimmer der Russischen Staatsbank befinden. Wieviel an der Sache Wahres ist, mag dahingestellt bleiben.

Die oben angeführten Verpflichtungen betreffend die Armee, die Straßenbauten und noch eine ganze Reihe anderer hat Persien selbstverständlich nicht umsonst übernommen, es hat dafür als Gegengabe das Schlimmste erhalten, das einem unzivilisierten Staatswesen beschieden werden kann und ihn am schnellsten zum Untergang befördert — Geld. Den ersten Unterricht im Geldleihen hatte ihm vorher schon die Imperial Bank of Persia 1892 gegeben, indem sie Persien eine Anleihe von 10 Millionen Mark ermöglichte und sich dafür die Zolleinnahmen garantieren ließ. Sechs Jahre später brauchte der persische Staat sowie der Schah für seine Reise nach Europa wieder Geld, und da englisches Kapital infolge der schlechten Erfahrungen mit seinen industriellen Unternehmungen nicht heran wollte, wenn ihm nicht die direkte Kontrolle über die Zollhäuser übertragen würde, worauf die persische Regierung nicht einging, so tat Rußland ihm den Gefallen. Es gab 48 Millionen Mark her und ließ sich dafür, nicht ein Tröpfchen Blut wie Mephisto von Faust, sondern 5 Prozent geben bei einem Kurse von 86 und $1\frac{2}{3}$ Prozent Provision sowie eine ganze Reihe von Verpflichtungen, unter andern, ganz wie bei gewöhnlichen Halsabschneidergeschäften, die, daß Persien bis 1910 von keinem andern Geld annehmen dürfe als von seinem uneigennütigen Freunde Rußland. Als Sicherheit erhielt dieses dafür die Zolleinnahmen, in deren Verwaltung der persische Staat zugleich den einzigen Fortschritt machte, den er überhaupt aufzuweisen vermag, indem er nämlich, der Not gehorchend, nicht dem eignen Triebe, die Verwaltung der Zölle Europäern anvertraute, und zwar wurden hierzu, natürlich mit Rußlands Erlaubnis, Belgier ausersehen. Der Erfolg war glänzend; gleich im ersten Jahre der allgemeinen Einführung (1900) schnellten die Einnahmen um 60 Prozent in die Höhe.

Zur leichtern Abwicklung der Geschäfte wurde von den Russen auch eine Bank in Teheran, die Banque d'Escompte de Perse, gegründet, die trotz ihres schönen Namens nur eine Abzweigung der Russischen Staatsbank ist. Daß diese Bank die englische sofort um alle ihre Geschäfte mit dem persischen Staat erleichterte, ist selbstverständlich, ebenso, daß sich hierüber große Entrüstung in den englischen Zeitungen erhob. Für die weitere Entwicklung dieser Angelegenheit ist bezeichnend, daß sich Persien neuerdings bemüht hat, noch weitere Banken und zwar eine deutsche nach Persien hinzuziehen. Infolgedessen sind laut Zeitungsnachrichten in diesem Sommer von der deutschen Orientbank in Teheran und Tabriz Bankniederlassungen eingerichtet worden. Der Plan hat schon vorher lange Artikel in englischen Blättern gezeitigt, während er in Deutschland selbst als rein kommerzielle Angelegenheit dem Publikum ziemlich unbekannt geblieben sein dürfte.

Ende 1901 war das Geld der ersten russischen Anleihe schon in alle Winde verstreut, wozu die zweite Reise des Schah nach Europa im Sommer 1902 ebenfalls beigetragen hatte, und 1902 folgten weitere 30 Millionen Mark und zum Dank dafür die Aufstellung eines neuen Zolltarifs. Die Vorverhandlungen darüber waren sorgfältig geheim gehalten worden, sodaß seine Veröffentlichung am 2. Februar 1903 ganz unerwartet kam; die Ironie des Schicksals wollte es hierbei, daß gerade an dem Tage, wie Chirol in seinem Werke auführt, der englische Gesandte dem Schah in Teheran feierlichst die Insignien des Hofenbandordens überreichte. Der Tarif trat wenige Tage später in Kraft. Er bevorzugte russische Produkte ganz besonders, nahm auf persische Interessen keine Rücksicht; für den bis dahin immer noch sehr bedeutenden englischen Handel aber war er ein schwerer Schlag, der in England wegen seines Prestige in Indien besonders unangenehm empfunden wurde, denn ebenso wie der englisch-persische war auch der indisch-persische Handel schwer getroffen, so wurde der Zoll auf Tee, der hauptsächlich von Indien bezogen wird, einfach um 100 Prozent erhöht. Wie mit den Importzöllen wurde auch mit den Exportzöllen verfahren, zum Beispiel wurde der Zoll auf Opium, das ausschließlich nach britischen Besitzungen geht, um 8 Prozent erhöht, der auf Baumwolle und Reis, die fast ausschließlich nach Rußland gehen, ganz aufgehoben oder doch vermindert.

Die Einführung dieses Zolltarifs zeigte deutlich, daß es Rußland auf die völlige wirtschaftliche und kommerzielle Unterwerfung Persiens abgesehen hatte, aber auch, daß seine Industrie trotz aller schon bestehenden Vorteile, die sie gegen die der andern Nationen voraus hatte, doch noch nicht konkurrenzfähig hatte gemacht werden können. Diese Vorteile bestehen, abgesehen von der geographischen Lage, in der Billigkeit und der Schnelligkeit des Transports auf persischem Gebiet auf den guten russischen Straßen; es betragen nämlich die Transportkosten nach Teheran von der nahen russischen Grenze ungefähr 140 Mark für die Tonne, von der Küste von Süden her etwa 400 Mark, die Transportdauer in jenem Falle 15 bis 20 Tage, in diesem 70 bis 100 Tage. Weitere Vorteile sind, daß auf den russischen Eisenbahnen nach der persischen Grenze die Eisenbahntarife für russische Industriewerte besonders niedrig bemessen sind, und daß den Exporteuren schließlich sogar noch Exportprämien bewilligt werden. Die Exportprämien bedeuten für Rußland übrigens keinen direkten Verlust, denn am letzten Ende werden sie nicht von Rußland, sondern von Persien bezahlt, nämlich durch die hohen Zinsen für seine Anleihen. Für diese hat sich Rußland das nötige Geld zwar sicherlich auch nur geliehen gehabt, und zwar von Frankreich, aber um etwa 3 Prozent niedriger, als es das Geld an Persien wieder ausgeliehen hat.

4. Der persische Außenhandel

Wenn man alle die künstlichen Begünstigungen des russischen Handels berücksichtigt, so ist es eigentlich kaum verständlich, wie ein Handel andrer Nationen in Persien überhaupt noch vorhanden sein kann, und doch ist es der Fall, allerdings mit einer bedeutenden Verminderung, wobei die Wirkungen des neuen Tarifs noch nicht einmal in Betracht gezogen worden sind.

Nach Lord Curzon's Werk betrug 1890 Persiens Gesamtußenhandel etwa 145 Millionen Mark, davon entfielen auf England 40 Prozent, auf Rußland 26 Prozent. Elf Jahre später, 1901, betrug nach Angabe des belgischen Zollamts im Statesman's Year Book für 1902 der Gesamthandel 160 Millionen, wovon auf England nur 24 Prozent, auf Rußland 56 Prozent entfielen. Diese

Zahlen sollen jedoch nach dem Werke von H. J. Whigham, *The Persian Problem* 1903, ungenau sein, da die belgischen Zolleinrichtungen noch im ersten Jahre ihrer allgemeinen Einführung standen, und ihre Angaben Fehler enthielten. Whigham schätzt für 1901 den Handel Englands auf 44 Prozent, den Rußlands auf 42 Prozent.

Für das Jahr 1903/04 gestaltet sich nach französischen Konsularberichten der Handel folgendermaßen: Gesamthandel 256 Millionen Mark, davon entfällt auf Import:

aus Rußland	74 Millionen, Export 62 Millionen Mark
„ England	51 „ „ 8,2 „ „
„ Frankreich	8,8 „ „ ? „ „
„ Türkei	4 „ „ 14 „ „
„ Deutschland	1,2 „ „ ? „ „

In dieser Berechnung fällt zunächst auf, daß trotz allen Verfalls Persiens der persische Handel rapide zugenommen hat. Dabei ist aber zu bemerken, daß sich die Zahlen hauptsächlich aus den Angaben der Zollämter herleiten, und daß diese erst seit ihrer Verwaltung durch Europäer Anspruch auf Zuverlässigkeit machen können. Übrigens sei hier noch bemerkt, daß nach Ansicht der besten Kenner Persiens, wie des Engländers Houton Schindler, das Land gar nicht so hoffnungslos arm ist, insbesondere auch nicht an barem Gelde. Nur wagen die vermögenden Leute nicht, aus Furcht vor Erpressungen, ihren Reichtum offenkundig werden zu lassen; es wird sogar behauptet, daß, sobald nur erst sichere Verhältnisse geschafft sein werden, sofort eine Menge Varmittel auf der Bildfläche erscheinen würden.

Der zweite auffällige Punkt in den Angaben ist der minimale deutsche Handel. Seine Geringfügigkeit dürfte seinen Grund darin haben, daß im Norden und im Westen Persiens die Waren erst Rußland oder die Türkei mit ihren Zöllen passieren müssen, und daß im Süden bisher England das Schiffahrtsmonopol gehabt hat, da nur englische Dampfer die Häfen regelmäßig besuchten. Dieses Schiffahrtsmonopol ist aber im Frühjahr 1901 zuerst bezeichnenderweise von Rußland durchbrochen worden, das regelmäßige Dampfer allerdings nicht mehr fahren läßt, und endlich auch seit vorigem Jahre von uns. Im November besuchte der erste Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie, die *Canadia*, die Häfen von Basra, Muhammerah, Bushire, Bender Abbas und die Bahreininseln. Die große Bedeutung dieser neuen Linie für unsern Handel und die Anbahnung neuer Absatzgebiete ist bei uns kaum beachtet worden. Zeitungsnachrichten zufolge sind vier Dampfer für die Linie bestimmt. Unsern bisherigen geringen Interessen entsprach auch die Anzahl der in Persien lebenden Deutschen: nach Angabe der Post leben nur 49 Deutsche in Persien.

So gering unser Handel mit Persien aber auch immerhin ist, so hat er doch trotz aller Schwierigkeiten stetig zugenommen, wie aus den nachstehenden Angaben des Statistischen Jahrbuchs für das Deutsche Reich hervorgeht. Danach beträgt

Deutschlands Ausfuhr nach Persien	1897: 0,4 Mill., Einfuhr aus Persien 0,8 Mill. Mark
„ „ „ „	1900: 0,8 „ „ „ 1,3 „ „
„ „ „ „	1903: 1,3 „ „ „ 1,0 „ „
„ „ „ „	1905: 1,8 „ „ „ 1,4 „ „
„ „ „ „	1906: 2,1 „ „ „ 1,8 „ „

Der Handel im Persischen Golf würde nach Whigham sofort einen ungeahnten Aufschwung nehmen, sobald die verrotteten Regierungsmethoden in Grenzboten IV 1907

Persien und der Türkei gebessert würden und in Persien der Ackerbau, anstatt durch willkürlichen Steuerdruck und aus Spekulationsrücksichten der hohen Beamten künstlich niedergehalten zu werden, nur etwas begünstigt würde; es brauchte zunächst nur das Maß von künstlicher Bewässerung wiederhergestellt zu werden, das im Altertum schon bestanden hat. Das sicherste und schnellste Belebungsmittel ist allerdings die Herstellung von Eisenbahnen.

Mit dem neuen Zolltarif hatte Rußland seinen größten friedlichen Trumpf in Persien ausgespielt, aber auch wohl seinen letzten. Der größte strategische Trumpf sollte in Mittelasien ausgespielt werden, wo die fertiggestellte Eisenbahn Orenburg-Taschkent den militärischen Aufmarsch gegen Afghanistan um das doppelte erleichterte. Hiermit war Rußlands militärische Übermacht gegen Afghanistan und Indien eine überwältigende geworden, aber auch der höchste Gipfel seiner Machtstellung in Mittelasien erreicht. Qui trop embrasse, mal étreint. Dies französische Sprichwort bewährte sich nur zu gut. Mit dem verlorenen Feldzuge in Ostasien brachen auch in Mittel- und in Westasien alle Zukunftspläne zusammen, und gegenwärtig wird anscheinend ein Baustein nach dem andern aus dem gigantischen Gebäude russischer Macht in Asien herausgerissen, wobei aber immer berücksichtigt werden muß, daß die russische Machtstellung in Mittelasien und Persien in Folge seiner geographischen Lage und seiner Eisenbahnen so groß ist, daß nur ein ganz schwaches Rußland den bedrohlichen Charakter dort verlieren kann.



Die kleine graue Katze

Von Ingeborg Maria Sief

(Fortsetzung)

Stogstarp, 4. August

Liebe Petrea!



Bei einer wahrhaft tropischen Hitze schreibe ich diese Zeilen am offenen Fenster. Ich hoffe, das Wetter ist auf deiner Seite des Sundes ebenso schön wie hier, und Taarbæk zeigt sich dir in seiner schönsten Gestalt. Die Abende dort am Strande vermiße ich sehr, und auch mein tägliches Seebad. Wir haben von hier fast zwei Stunden im Sonnenbrand bis an die Ostsee, deshalb kommen wir nicht oft hin.

Nein, wie gesagt, ich ziehe die alte Einrichtung vor, wo ich drei Monate bei dir am Strande wohne, morgens in die Stadt fahre, auf mein Bureau gehe, abends wieder hinausfahre und später, wenn du wieder in die Stadt gezogen bist, meine Ferien hier genieße. Aber du kennst ja die Gründe, die mich bestimmt haben, in diesem Jahre eine andre Einrichtung zu treffen.

Agel ist meine Anwesenheit offenbar angenehm. Bei Tag ist er von der Ernte sehr in Anspruch genommen, die bei dem günstigsten Wetter ihren Anfang genommen hat, aber am Abend machen wir lange Spaziergänge miteinander, und nach dem Tee wird meist noch eine Partie Schach gespielt.

Es ist herrlich still hier, aber natürlich auch etwas traurig und leer. Die kleine strahlende südländische Erscheinung vom vorigen Jahre mit all ihren anziehenden Seiten und ihren beklagenswerten Fehlern taucht immer wieder vor meiner Seele