



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Rußland und England in Persien. 1

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



## Rußland und England in Persien \*)

1



Der Kampf zwischen Rußland und England in Persien ist augenblicklich, wenn man so sagen darf, auf dem toten Punkte angelangt. Nach einer unendlichen Reihe von gegenseitigen Schachzügen und nach langdauernder versteckter Gegnerschaft ist schließlich zwischen den beiden Staaten eine politische Übereinkunft über alle Mittelasien betreffenden Fragen zustande gekommen, die in einem besondern, im August 1907 abgeschlossenen Vertrage ihren Niederschlag gefunden hat.

Das Geschick hat es gewollt, daß unmittelbar nach dem Zustandekommen dieser Übereinkunft das ganze innere, auf jahrhundertlangem Despotismus gegründete Leben Persiens plötzlich in eine schwere politische Krise geraten ist, die auch jetzt noch nicht zum Abschluß gekommen ist. Es ist schwer zu sagen, welche Wendung diese innern Ereignisse genommen hätten, und wie sie auf die gegenseitigen Beziehungen Rußlands und Englands in Mittelasien eingewirkt hätten, wenn ihnen nicht der erwähnte Vertrag vorausgegangen wäre. So aber stehn dank der vorläufigen Beilegung der Streitfragen die beiden europäischen Konkurrenzkräfte jetzt den Ereignissen in Persien als unbeteiligte, von einem gegenseitigen offiziellen Vertrauen erfüllte Zuschauer gegenüber.

Was ist nun aber aus den brennenden Fragen und den Streitigkeiten über die politische Vorherrschaft in Persien geworden, die viele Jahrzehnte lang zwischen den beiden Gegnern Rußland und England bisweilen fast einen Bruch befürchten ließen? Es versteht sich von selbst, daß diese Streitfragen durchaus nicht als durch den Vertrag völlig aus der Welt geschafft betrachtet

\*) Dieser Aufsatz ist einem im September 1909 im Verlag von Zuckschwerdt u. Co. in Berlin W. 30 in deutscher Übersetzung (von Leutnant Rottmann) erscheinenden Werke des russischen Generalmajors Grulew „Der Kampf Rußlands und Englands in Mittelasien“ entnommen. Preis des Werkes etwa 6 Mark.

werden können, ihre Lösung vielmehr nur auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben worden ist. Wie die Deutschen sagen: „Aufgeschoben ist nicht aufgehoben.“ Deshalb werden sich Rußland und England früher oder später einmal mit den jetzt beiseite geschobnen Fragen abzufinden haben.

### Die russischen Eisenbahnen in Persien

Der Streit zwischen Rußland und England in Persien dreht sich vor allem um die Frage der wirtschaftlichen Vorherrschaft. Rußland grenzt in der gewaltigen Ausdehnung von mehr als 2000 Kilometern, vom Ararat bis Sulfikar, an Persien. Sein Handel mit diesem Lande entspricht jedoch bei weitem nicht einer solchen Ausdehnung und bleibt bedeutend hinter dem Englands zurück. Einer der Hauptgründe hierfür ist der außerordentlich schlechte Zustand der Straßen in Persien, der den Zugang von Rußland her nach dem Transplateau erschwert. Zum Troste pflegen die persischen Molla ihren Mitbürgern gegenüber zu sagen: Mögen die für den Bau von Straßen sorgen, die keine guten Pferde besitzen; den Persern gab Allah gute Pferde, und deswegen brauchen sie keine Straßen.

Aber das Bedürfnis der beiden Nachbarstaaten nach gegenseitigem Handel ist so groß, daß auch bei dem jetzigen Zustande der Verkehrswege der Handelsumsatz ziemlich rasch wächst. Er hat sich im letzten Jahrzehnt von 19,1 auf 40,6 Millionen Rubel vermehrt. Unter diesen Umständen sind die Vorteile einer Verlängerung der russischen Eisenbahnen bis zu den Haupthandelsplätzen Persiens ohne weiteres einzusehen, besonders wenn man bedenkt, daß die Eisenbahnen außer dem Handel auch den politischen Einfluß Rußlands in Persien heben werden, der Rußland in der Zukunft für den Fall eines Zusammenbruchs dieses in der Befehung begriffnen Staatsorganismus sehr nützlich werden kann. Ein bloßer Blick auf die Karte genügt, sich von der großen Bedeutung Persiens für eine weitere Ausdehnung Rußlands in Asien zu überzeugen. An der Grenze zwischen Transkaukasien und Persien ist schon jetzt ein sehr wichtiger Verkehrsknotenpunkt entstanden: hier münden Kura und Araxes, \*) die die natürliche Grenze bilden und zugleich die mit einem Wasserwege verbundenen Vorteile haben; die das Schwarze und das Kaspische Meer verbindende Transkaukasische Eisenbahn ist schon durch einen Schienenstrang mit Kars verbunden, von wo wieder eine Abzweigung bis Erivan gebaut ist, die noch bis Dschulfa verlängert werden soll. Schon dadurch ist dem politischen und wirtschaftlichen Einfluß Rußlands in Persien der Weg geebnet. Weiter gehört zwar das südliche Ufer des Kaspischen Meeres ganz zu Persien, aber allein schon deswegen, weil auf diesem Meere der russische Handel absolut herrscht, gehen die persischen Besitzungen am südlichen Ufer unrettbar zugrunde. Durch das Kaspische Meer und die dort mündende Wolga sind die entfernten Grenzlande auf dem Wasserwege mit dem Zentrum Rußlands verbunden. Diese

\*) Die Schreibweise sämtlicher Namen ist übereinstimmend mit Andrees Handatlas, fünfte Auflage, 1908.

Verbindung bildet den bequemsten und sichersten Weg für einen politischen Einfluß in Persien, da von Transkaukasien her die Grenze durch hohe, schwer zugängliche Gebirge verschlossen ist. Dem politischen und wirtschaftlichen Einfluß Rußlands noch bequemer zugänglich sind aber die nördlichen Grenzen Persiens, von der mittelasiatischen Eisenbahn her, über deren Bedeutung seinerzeit so viel geschrieben und geredet worden ist. Zwischen Rysyl-Arwat und Duschak läuft diese Bahn fast unmittelbar an der Grenze Persiens entlang und erstreckt ihren Einfluß so unmittelbar auf ganz Chorasán. Setzt, nach dem Bau der Murgabbahn, der Verlängerung der Hauptlinie bis Fergana und dem Bau der Bahn von Orenburg nach Taschkent erweitert und erhöht sich ihre Bedeutung noch mehr.

Die wirtschaftliche und politische Bedeutung dieser Bahn ist an sich, ganz unabhängig von irgendwelchen aggressiven Plänen, sehr groß; diese Pläne werden vor allem von den Engländern selbst erfunden, um die öffentliche Meinung in England ständig in der nötigen Stimmung zu erhalten. Es ist sehr wichtig, gerade diesen Umstand bei der Frage der gegenseitigen Stellung Englands und Rußlands in Persien zu betonen, da es für Rußland keinen Grund gibt, seine Kräfte über Mittelasien und in der Richtung auf Indien zu verstreuen, wo sich alle seine Interessen in Persien konzentrieren — sogar die Entscheidung der großen östlichen Frage in Folge der Möglichkeit einer Einwirkung durch Armenien auf die Türkei nicht ausgeschlossen ist.

Wenn aber auch zwischen diesen Staaten ein Zusammenstoß in der Frage der Herrschaft über Indien im engeren Sinne nicht zu erwarten ist, so ist zwischen ihnen doch eine Nebenbuhlerschaft im Süden Persiens möglich. Allerdings liegen weder Persien noch der Persische Golf auf dem direkten Wege zwischen England und Indien, doch bestehen hier schon englische Handelsinteressen, auch ist schon längst eine telegraphische Verbindung zwischen England und Indien am Persischen Golf entlang hergestellt — und zugleich verläuft in dieser Richtung auch der kürzeste Weg vom Zentrum Rußlands nach den südlichen Gewässern.

Übrigens wird von vielen Seiten trotz des überaus Bestechenden, das es für Rußland haben muß, einen Zugang zu den südlichen Gewässern an der Küste des Persischen Golfes zu gewinnen und eine große Eisenbahn in dieser Richtung zu bauen, auf die Notwendigkeit hingewiesen, Rußlands Stellung in Persien nicht durch den Bau einer nord-südlichen, sondern einer west-östlichen Bahn zu stärken, und zwar von Alexandropol über Erivan, Djulfa, Täbriz, Miane, Kaswin, Teheran, Semnan, Schahrud, Sebsewar, Nischapur und Meshed bis zu einer der Stationen des Murgabzweiges der mittelasiatischen Eisenbahn Tschemen-i-Beđ (zwischen Ruschl und Chons-i-Chan am Ruschl gelegen) oder Ruschl.

In der Tat ist der Gedanke einer nord-südlichen Bahn durch Persien nur auf den ersten Blick verlockend, wenn man die tatsächlichen Handelsbedingungen und die politischen Beziehungen zwischen Rußland und England nicht berück-

sichtig. Diese Bahn würde nur dann eine starke Waffe in der Hand Rußlands in politischer und kommerzieller Hinsicht sein, wenn sich ihr am Ozean liegender Endpunkt in der russischen Machtosphäre befände, d. h. wenn Rußland an diesem Endpunkt eine vollkommen sichere Position hätte. Folglich ist der Gedanke des Baues einer nord-südlichen Eisenbahn durch Persien eng mit der Frage der Eroberung einer festen Stellung an der Küste des Indischen Ozeans seitens Rußlands und mit allen sich aus einem solchen Unternehmen ergebenden Folgen verbunden. Solange sich aber die Gewässer und die Küste des Indischen Ozeans und des Persischen Golfs unter der unbedingten Herrschaft der englischen Kriegs- und Handelsflotte befinden, wird eine dorthin führende Eisenbahn nur für England von Nutzen sein und für dieses die Rolle einer offenen Tür nach dem Innern Persiens spielen. Es könnte deshalb eine nord-südliche Bahn zum Ozean mit Vorteil für Rußland nur im Gefolge der russischen Truppen gebaut werden.

Etwas ganz andres ist es mit der Eisenbahn Alexandropol – Täbris – Teheran – Meshed – Ruskh. Bei ihr liegen beide Endpunkte in russischer Hand. Da sie nicht mit irgendwelchen Eisenbahnen von dem Indischen Ozean her in Verbindung steht, so würde sie nicht für England, sondern ausschließlich und in hohem Grade für den russischen Einfluß von Vorteil sein. Würde sie doch durch die reichste Provinz Persiens hindurchführen und die drei wichtigsten Städte des Landes miteinander verbinden: Teheran — die Hauptstadt, Täbris — die größte und Haupthandelsstadt und Meshed — die heilige Stadt, nach der aus dem ganzen Reiche die Pilger in Menge zusammenströmen. Von diesen Städten aus können die russischen Waren dann ungehindert ihren Weg nach Süden, über das ganze Iranplateau, nehmen, ohne auf den Karawanenstrassen noch irgendwelchen Schwierigkeiten zu begegnen. Dagegen werden die englischen Waren nach wie vor für die Ersteigung des Plateaus vom Meere herauf auf ebenso ungünstige Verkehrswege angewiesen sein, wie sie jetzt von der russischen Seite her vorhanden sind. Bei solchen Konkurrenzbedingungen würde dann der russische Handel viele Chancen haben, den englischen aus dem größten Teile von Persien zu verdrängen und den jetzt bestehenden europäischen Durchfuhrhandel auf dem Landwege durch die Türkei, von Trapezunt nach Täbris, fernzuhalten. Vielleicht wird mit dem Verlust der Handelsvorherrschaft Englands in Persien auch sein politisches Übergewicht in dem am Meere liegenden Landstreifen schwinden; dann aber wird die Zeit für eine Verstärkung des russischen Einflusses dort gekommen sein, und es werden sich die Wünsche Rußlands nach einem Zugangspunkte der russischen Eisenbahnen zu dem Indischen Ozean oder dem Persischen Golf auf friedlichem Wege erfüllen können.

Freilich wird England nicht mit den Händen im Schoß warten, bis der russische Handel den seinigen aus Persien verdrängt hat, und ohne Zweifel Gegenmaßregeln ergreifen. Wie dem aber auch sei, die Eisenbahn Alexandropol – Täbris – Teheran – Meshed – Ruskh wird jedenfalls der Herr-

schaft in Nordpersien in politischer und in kommerzieller Hinsicht eine so feste Stütze sein, wird ein so starker Trumpf in dem Spiel der Interessen sein, wie ihn sich England schon deswegen nicht zu schaffen vermag, weil die genannte Eisenbahn mit ihren beiden Endpunkten unmittelbar an russisches Gebiet anstößt, während sich die englischen Eisenbahnen auf eine weniger sichere Basis, das Meer, werden stützen müssen.

Es versteht sich von selbst, daß ich diese Fragen nicht etwa deswegen berühre, weil es augenblicklich an der Zeit wäre, sie in der Praxis ihrer Lösung entgegenzuführen, sondern nur deswegen, weil sie bei der Frage des Kampfes zwischen Rußland und England in Persien mit erörtert werden müssen. Erst neulich sind allerdings die russischen Chauvinisten, in dem Bestreben, Rußland einen Weg zum Indischen Ozean durch Persien hindurch zu bahnen, nahe daran gewesen, Rußland in ein ähnliches Abenteuer im fernen Süden zu stürzen, wie es eben erst im fernen Osten durchgemacht hat.

### Die Einflußsphäre Englands

Der Einfluß der Engländer in Persien äußert sich vor allem in ihrer führenden Stellung in Südpersien und in den Gewässern des Persischen Golfs. Hier besetzte England im Jahre 1890 die Bahreininseln, die wegen der ertragreichen Perlenfischerei großen Wert haben (allein im Jahre 1904 wurden dort für  $2\frac{1}{2}$  Millionen Rubel Perlen gefischt). Unzufrieden mit der englischen Herrschaft griffen die Einwohner 1895 zu den Waffen, die englischen Kriegsschiffe bombardierten jedoch die Ansiedlungen am Ufer und äscherten einen Teil ein. Der Aufstand wurde so unterdrückt; die Engländer sind jedoch seitdem genötigt, auf den Inseln ständige Besatzungen indischer Truppen zu halten.

Heute herrscht England unbedingt an beiden Küsten des Golfs. In allen wichtigern Küstenstädten sitzen englische Konsuln und Agenten, die sofort den in diesen Gewässern kreuzenden englischen Stationären mitteilen, wenn ein Druck auf die lokalen Behörden nötig erscheint. Die gesamte Leitung der politischen Angelegenheiten Englands an den Küsten des Golfs liegt in der Hand eines besondern Residenten in Buschir und eines politischen Agenten in Maskat; beide sind mit ausreichenden Vollmachten versehen und unmittelbar dem „Departement für die Angelegenheiten des Persischen Golfs“ in Bombay unterstellt.

Die Engländer verfolgen mit offenem Argwohn und Mißtrauen jeden Versuch irgendeiner andern Macht, sich an den Gestaden des Persischen Golfs festzusetzen. Die Geschichte der letzten Jahre ist reich an Beweisen dafür. Die ersten Gerüchte von dem Wunsche Rußlands, einen Hafen an dem Golf zu besetzen, riefen Anfragen im Parlament, offiziöse Richtigstellungen usw. hervor; und trotzdem sind diese Befürchtungen nicht wieder verschwunden. Ebenso eifrig haben sich die Engländer bei der von Rußland vor zehn Jahren aufgeworfenen Frage der Ernennung eines russischen politischen Agenten in Buschir und eines russischen Konsuls in Bender-Abbas gezeigt.

England fürchtet nicht nur Rußland, sondern auch die andern Mächte. So verursachte im Jahre 1898 das Erscheinen des deutschen Kriegsschiffes *Arcona* im Golf nicht geringen Schrecken. Die daran geknüpften Befürchtungen schwanden jedoch bald wieder, ohne besondern Verdacht gegenüber etwaigen Absichten Deutschlands zurückzulassen. Eine weit schärfere Wendung nahm damals der Zusammenstoß mit Frankreich in Maskat. Im Februar 1899 war nämlich plötzlich die Nachricht aufgetaucht, daß der Sultan von Oman Frankreich den Hafen Bender-Djass an der arabischen Küste abgetreten habe. England fürchtete nun vor allem, daß hinter Frankreich Rußland stünde, für das dieser Hafen als Basis für eine spätere Besetzung von Bender-Abbas nötig sei. Für Rußland spielt dieser Hafen Bender-Abbas gegenüber die gleiche Rolle wie für England die Bahreininseln in bezug auf Buschir. Als der englische Resident nun energische Maßregeln gegen diese Bestrebungen Frankreichs ergriff, befand sich der Sultan von Oman in sehr schwieriger Lage: seine ganze Macht beschränkt sich auf einige wenige Küstenpunkte, die alle den Schlägen der englischen Stationären schutzlos preisgegeben sind. Nirgends Hilfe sehend, mußte er deswegen nachgeben und sich zum zweitenmale verpflichten, sich mit keiner fremden Macht ohne Wissen des englischen Residenten in Buschir in Unterhandlungen einzulassen. Auch Frankreich gab nach, da es nicht wünschte, sich in einen ernstlichen Konflikt mit England wegen der unwichtigen Maskatfrage einzulassen.

Warum aber legt England soviel Wert auf alles, was in irgendeinem Zusammenhange mit dem Persischen Golf steht? Nicht sowohl wegen seiner augenblicklichen Handelsinteressen, als vielmehr mit Rücksicht auf die Zukunft. Weist doch alles auf eine große Bedeutung des Persischen Golfs in den nächsten Jahrzehnten für die ganze Welt hin! Schon sind dorthin zwei große internationale Eisenbahnlinien geplant — eine russische von dem Kaukasus durch Persien und eine zweite durch Kleinasien. Es unterliegt keinem Zweifel, daß diese beiden Linien von außerordentlicher Bedeutung für die Handelsbeziehungen Europas mit Indien und dem fernen Osten sein werden. Auch wird es nach Herstellung dieser Weltverkehrswege wahrscheinlich notwendig werden, sie mit dem Eisenbahnnetz Indiens zu verbinden. All das verleiht dem Persischen Golf, von dessen Küsten aus man bequem die sämtlichen angrenzenden Gebiete überwachen kann, eine überaus große Bedeutung.

Für die Verwirklichung des russischen Eisenbahnprojekts durch Persien zum Golf handelt es sich nur darum, die ganze Angelegenheit zwischen Rußland und England zu regeln. In dieser Beziehung ist die in der Geographischen Zeitschrift von Professor Böhm ausgesprochne Ansicht von Interesse: „Die Russen sind bestrebt, ihren Eisenbahnbau zu verwirklichen, um ihre Handelsbeziehungen zu Indien zu erleichtern, und sie werden sicher ihr Ziel erreichen, wenn möglich auf friedlichem Wege, nötigenfalls aber auch durch Krieg; sie gehn unentwegt auf ihr Ziel los. Kaum jedoch wird jemals eine Verbindung der russischen und der indischen Eisenbahnen durch

Afghanistan hindurch zustande kommen, denn hier sind Konkurrenz und gegenseitiges Mißtrauen zwischen Rußland und England zu groß; in der That kann England einer solchen Annäherung Rußlands an Indien auch nicht gleichgiltig gegenüberstehn. Am wahrscheinlichsten ist, daß sich England damit ausöhnen wird, daß die russische Bahn nach dem Persischen Golf führt, denn in diesem Falle verbleibt ihm die Herrschaft über die unmittelbaren Verkehrswege nach Indien."

Unter den Engländern befestigt sich anscheinend immer mehr die Meinung, daß es ihnen nicht möglich ist, den Einfluß Rußlands in Persien abzuwehren. Deswegen ist es für sie vor allem wünschenswert, die Herrschaft über den Persischen Golf in ihrer Hand zu behalten, um so die wechselseitigen Beziehungen zwischen Rußland und Persien scharf im Auge behalten zu können.

Die ganze Herrschaft Englands am Persischen Golf gründet sich auf seine militärische Macht: seine militärischen Residenten, besetzten Punkte, Garnisonen und Kriegsschiffe. Dank seiner militärischen Macht ist England Schritt für Schritt von Indien aus vorgedrungen und hat schließlich Hormus erreicht. Ein weiteres Vordringen ist nun aber ohne Verletzung der Rechte Persiens nicht mehr möglich. Durch die Angliederung von Belutschistan im Jahre 1876 hat sich die indische Regierung eine überaus starke Stellung geschaffen. Die an dieses Chanat anschließende Küste des Persischen Golfs ist öde, zeichnet sich durch ungesundes Klima aus und wird nur selten von englischen Schiffen besucht.

Im August 1898 wurde bekanntgegeben, daß der Kreis Muschi (etwa 150 Quadratkilometer) für eine jährliche Subsidie von neuntausend Rupien an den Khan mit Indien vereinigt werde. Die Bedeutung dieses Kreises liegt darin, daß er eine Zwischentappe zwischen Quetta und Seistan bildet, das 1872 zwischen Persien, Belutschistan und Afghanistan geteilt worden ist. Wenn sich die Gerüchte von dem Bau einer strategischen Eisenbahn durch die Engländer nach Muschi bewahrheiten, so wird dies der beste Beweis für die allmähliche Ausbreitung der englischen Herrschaft nach Westen, nach dem südlichen Persien zu sein.

Der günstigste Punkt für eine Beobachtung des südlichen Persien und des Persischen Golfs ist Karratschi. Deswegen fordern auch die einflußreichen anglo-indischen Zeitungen eine möglichst rasche Verbindung dieser Stadt durch eine breitspurige Eisenbahn mit Ahmadabad und den Bau einer Brücke über den untern Indus. Dies würde nach ihrer Ansicht die beste Garantie gegen etwaige auf Erwerbungen an der Küste des Persischen Golfs gerichtete Pläne Rußlands oder Frankreichs sein. Außerdem wird es auch für notwendig erachtet, ein größeres Konsulat in Bander-Abbas zu errichten.

Die wichtigsten Punkte an der Küste des Persischen Golfs, auf die andre Staaten ihr Augenmerk richten könnten, sind Buschir, Lingah, Bander-Abbas, Djasf und Tschahbar. Die größte Bedeutung unter diesen hat Buschir; Lingah

ist nur durch die Perlenfischerei berühmt. Die zweite Stelle unter den Handelsstädten gebührt Bander-Abbas, das außerdem den Vorzug der zentralen Lage hat. Von hier geht die Karawanenstraße nach Schiras, Jessd und Teheran mit Abzweigungen nach Isfahan, Kirman, Birdjand und Meshhed aus, die mit vielen von Chorasán und Afghanistan heranzührenden Straßen in Verbindung steht. Deshalb erscheint Bander-Abbas vom russischen Standpunkt aus in der Tat als das verlockendste Ziel an der Küste des Persischen Golfs. Es bietet für Rußland zudem nicht nur Vorteile für den Handel, sondern auch in strategischer Hinsicht. Eine im Golf von Bander-Abbas, der schmalsten Stelle des Golfs, konzentrierte Flotte besitzt vollkommen die Möglichkeit, genau sämtliche ein- und ausfahrenden Schiffe zu kontrollieren. Die Bucht von Bander-Abbas bildet einen sichern Zufluchtsort für die Schiffe und ist nur südöstlichen Winden zugänglich, der Ankerplatz ist auf der einen Seite von dem Festlande begrenzt, auf der andern von den Inseln Kischm, Hormus und Larek, deren Besitz unbedingt erforderlich wäre, wenn man Bander-Abbas sichern wollte. Freilich gehört England auf der Insel Kischm schon eine Kohlenstation.

#### Die Einflußsphäre Rußlands

Gehört England die Vorherrschaft in Südpersien, so nimmt Rußland unstreitig in Nordpersien und im Innern des Landes die erste Stelle ein. Werfen wir zum bessern Verständnis dieser Tatsache einen Blick auf die wirtschaftliche und internationale Lage Persiens, die bei den sich vor unsern Augen jetzt dort abspielenden Ereignissen besonders Interesse beansprucht!

Nach der ersten Europareise des Schahs Nasreddin (Nassir ed Din) im Jahre 1873 dachte man allgemein, daß für Persien eine bessere Zeit anbrechen werde, daß im Lande die nötigen Reformen durchgeführt werden würden. Allein alle diese Erwartungen erfüllten sich durchaus nicht, und Persien trägt heute den Stempel der allmählichen Zerfetzung an der Stirn. So sehr sich auch ausländische Unternehmer bemüht haben, das wirtschaftliche und industrielle Leben Persiens durch den Bau von Straßen, die Errichtung von Fabriken usw. zu beleben, alles scheiterte an der Unwissenheit und Verkommenheit der Beamten.

Es ist interessant, die Geschichte der Konkurrenz der verschiedenen Unternehmer auf dem Gebiete der Eisenbahnkonzessionen zu verfolgen, da sie zugleich die Geschichte der politischen Konkurrenz der Mächte in Persien charakterisiert. Im Jahre 1872 hatte der bekannte Baron Reuter die Konzession für den Bau einer Bahn von Enseli durch Westpersien hindurch in der Richtung auf Buschir erhalten. Zwei Jahre später nahm die persische Regierung diese Konzession jedoch wieder zurück, da sie wünschte, eigenhändig Reformen vorzunehmen, und die Einmischung europäischer Mächte in ihre Angelegenheiten befürchtete. Im Jahre 1877 wies die Regierung des Schahs auch das Ansuchen einer russischen Kompagnie um die Genehmigung zum Bau

von Eisenbahnen zurück. Zehn Jahre später war der Einfluß Rußlands jedoch so stark geworden, daß die persische Regierung genötigt war, ungeachtet der englischen Gegenbestrebungen Rußland das Monopol für den Bau von Eisenbahnen zuzugestehn. Dieses Monopol wurde dann 1898 wieder erneuert.

Rußland hat jedoch dieses Privilegium noch nicht ausgenutzt und sich, von einem Projekt zum andern übergehend, bis jetzt auf den Bau einer Kunststraße nach Isfahan beschränkt, wo die Straßen von Buschir und Bender-Abbas zusammentreffen.

In der Erkenntnis der unabweisharen Notwendigkeit, verschiedene Reformen durchzuführen, hat die persische Regierung 1898 ihr Zollwesen einem Belgier anvertraut und sich an französische Kapitalisten gewandt, um eine Anleihe von fünfzig Millionen Franken aufzunehmen. Diese Anleihe konnte jedoch nicht zustande kommen, da die französischen Kapitalisten als Entgelt das Monopol für sämtliche industriellen Unternehmungen in Persien forderten, eine Forderung, deren Genehmigung natürlich auf den schärfsten Widerstand Rußlands gestoßen wäre. An Stelle dieser Anleihe wurde in Persien eine russische Bank errichtet, die vom russischen Staate finanziell unterstützt wird. Dieser Bank sind sämtliche Unternehmungen in Aserbeidschan, der reichsten Provinz von Persien, anvertraut. Außerdem hat die russische Regierung schon mit den Vorarbeiten für die Eisenbahn Dschulfa - Täbris - Hamadan mit Abzweigung nach Teheran begonnen. Diese Bahn soll dann später nach Isfahan - Kirman - Bender-Abbas fortgeführt werden.



## Eine Ersatzsteuer



Die Finanzkommission des Reichstags hat die Gas-, die Elektrizitäts- und die Inseratensteuer abgelehnt, die Reichsregierung wird sie nach den von ihren Vertretern abgegebenen Erklärungen nicht aufrecht erhalten, weil die Stimmung im Reiche durchaus gegen diese Steuern ist. Es wird aber notwendig, für den Ausfall, der dadurch entsteht, Ersatz zu schaffen; es müssen demnach etwa 83 Millionen Mark neue Steuern geschaffen, oder es müssen bestehende Steuern erhöht werden, denn die Regierung hatte den Ertrag aus der Gas- und Elektrizitätssteuer mit 50 Millionen und den der Inseratensteuer mit 33 Millionen Mark berechnet. Bei der Schwierigkeit, Steuern zu finden, die einen ordentlichen Ertrag liefern, dabei aber niemand drücken und keinem lästig fallen, sei auf eine Quelle hingewiesen, die annähernd diesen Erfordernissen entspricht.

Nach dem im Jahre 1908 erschienenen Statistischen Jahrbuch fürs Deutsche Reich ist Ende des Jahres 1905 — bis dahin geht die Statistik — in den