

Umbruch
im
Morgenland

1935

La 369/540



G. Stratil-
Sauer



Umbruch im Morgenland



Wolfgang Richard Lindner Verlag Leipzig



2. 60



„Lebensnahe Wissenschaft“

Herausgegeben von W. R. Lindner

Pro Band 2,60 RM — Doppelband 3,80 RM — Band 2

1. Aufl. 1935. — Alle Rechte vorbehalten

Printed in Germany

Druck: Hermann Engelhardt, Großschönau i. Sa.



G. STRATIL-SAUER:

1936/266

Umbruch im Morgenland



Wolfgang Richard Lindner Verlag
Leipzig 1935





Leihgabe an die
Deutsche Morgenländ. Gesellschaft

1936 | 266



Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung	7
I. Die statischen Elemente	9
II. Der Umbruch	31
1. Die Verkehrsrevolution	38
a) Die Eisenbahnen	38
b) Das Auto	46
c) Der Flugverkehr	63
d) Folgerungen	66
2. Die Beziehungen zum Nachbarraum	74
III. Die Erscheinungsformen	98
Nachwort	127

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 1

I. Die deutsche Sprache 1

II. Die deutsche Literatur 1

III. Die deutsche Kunst 1

IV. Die deutsche Wissenschaft 1

V. Die deutsche Geschichte 1

VI. Die deutsche Philosophie 1

VII. Die deutsche Poesie 1

VIII. Die deutsche Musik 1

IX. Die deutsche Malerei 1

X. Die deutsche Architektur 1

XI. Die deutsche Industrie 1

XII. Die deutsche Landwirtschaft 1

XIII. Die deutsche Handelsgeschichte 1

XIV. Die deutsche Rechtsgeschichte 1

XV. Die deutsche Staatsgeschichte 1

XVI. Die deutsche Kirchengeschichte 1

XVII. Die deutsche Geographie 1

XVIII. Die deutsche Naturgeschichte 1

XIX. Die deutsche Medizin 1

XX. Die deutsche Philosophie 1



Einleitung.

Es ist uns schon zur Selbstverständlichkeit geworden, den Weltkrieg als eine große Cäsar zwischen zwei verschiedenen Epochen zu betrachten. Wieder einmal hat sich der Krieg als Vater aller Dinge erwiesen, indem er durch die gewaltige Anspannung und Verausgabung nationaler Kräfte die Geschehnisse der Entwicklung lebendiger, flüssiger, ja zu einer Weltenwende gestaltete. Und wie der ganze Erdball von einer intensiven Umwandlung ergriffen wurde, so ist auch dem Orient ein neuer Geist eingehaucht worden, der die erstarrten alten Formen zu einem anderen Leben erweckt. Als eine Springflut hat die Dynamik die Trümmer von Jahrhunderten hinweggerissen und arbeitet nun überall neue Formen aus.

Der Geograph, der es gewohnt ist, die Komplexe der Erscheinungen auf unserer Erde als bedingt durch ihre Lage in Raum und Zeit zu betrachten, muß diesen intensiven Wechsel der Lebensformen auf einen Wechsel der geographischen Lage zurückführen. Indem sich die Beziehungen des Menschen zu seiner Umwelt wandeln, werden neue Kräfte ausgelöst, die alles Statische erfassen und den veränderten Bedingungen gemäß umformen.

Die Ursachen und die Zwangsläufigkeit dieser Wandlung darzustellen, soll in diesem Buch versucht werden, das den Umbruch im Morgenlande so wiedergibt, wie er mir auf langjährigen Reisen in Erscheinung trat. Ich gebe dabei eine Zusammenschau der Länder Türkei, Persien¹⁾, Afghanistan,

¹⁾ Um einer Verwechslung mit dem räumlich weiteren geographischen Begriff Iran vorzubeugen, behalten wir hier den alten Namen bei. Die geogr. Eigennamen geben wir in einer möglichst einfachen Umschreibung. Die neutürkische Orthographie wurde nur dort nicht gewählt, wo sich Ortsnamen gleichsam eingedeutscht haben (z. B. Trapezunt statt Trabzon, Smyrna statt Ismir usw.).

Iraq, Syrien, Palästina und Transjordanien und fasse diesen Raum unter dem Begriff der v o r d e r a s i a t i - s c h e n L ä n d e r b r ü c k e zusammen; denn über ihn laufen die Landwege zwischen Europa und den dichtbevölkerten Gebieten von Süd- und Ostasien, aber auch die Spannungen zwischen Nord und Süd. Gewiß ist es ein Mangel, daß hier nicht der gesamte Orient zusammenfassend in seiner Wandlung dargestellt wird; doch dieser Mangel erschien uns geringer als der Fehler, den sicheren Weg der eigenen Beobachtung zu verlassen.

K n a u t h a i n bei Leipzig, Juli 1935.

Dr. G. S t r a t i l - S a u e r.

I. Die statischen Elemente.

Bei einer Untersuchung über die dynamischen Kräfte und ihre Auswirkungen im Landschaftsbild gilt es, zuvor Klarheit über die frühere Statik des Raumes und über ihre Gründe zu gewinnen. Gewiß liegt der Beharrungswille meist in der psychischen Struktur der Bewohner, doch auch diesen ist er ja im wesentlichen erst durch die Umwelt aufgezwungen worden. Gerade die Bewohner der vorderasiatischen Länderbrücke nämlich haben in den frühesten Anfängen der menschlichen Kultur und später wiederholt gezeigt, daß sie in lebendigster Arbeit nach kulturellen Spitzenleistungen strebten und je nach ihrer rassischen Veranlagung diesem Ziel mehr oder minder nahe kamen.

Unsere Gebiete waren und sind Agrarländer; dementsprechend übt die landwirtschaftliche Produktion und die Art ihrer Gewinnung dort einen nachhaltigen Einfluß auf das ganze Leben der Bevölkerung aus. Es ist ein gemeinsames Zeichen aller orientalischen Länder, daß infolge von Sommertrockenheit und oft geringer winterlicher Niederschläge nur wenige Gebiete auf jeden Fall ohne künstliche Bewässerung auskommen und so die Ernährung der Bevölkerung sicherstellen. In den weitaus meisten Gegenden muß der Bauer künstliche Bewässerung schaffen, und darum ist der Ackerbau an das Vorkommen von Berieselungswasser gebunden. Es lassen sich im ganzen folgende Typen scheiden:

Gebiete mit Niederschlägen zu allen Jahreszeiten. Solche finden wir an der anatolischen Schwarzmeerküste von Sinop bzw. Samsun ostwärts über Giresun und Trapezunt bis nach Kolchis, der Rion-Ebene und dem schmalen Hinterland, — in geringerem Grade ferner in den Gestadellandschaften des Kaspi, nämlich in Gilan und dem westlichen Mazen-

deran. Bei den hier herrschenden klimatischen Verhältnissen ist dem Ackerbau auch ohne künstliche Bewässerung der Ertrag garantiert. In ihrer gesamten Oberfläche von Kulturland, Busch oder Wald bedeckt, fallen diese Landschaften denn auch völlig aus dem gewohnten Bild des Orients heraus. Durch hohe Gebirge von den zentralen Landschaften geschieden, weisen diese Gebiete die höchste Dichte an einer landwirtschaftlichen Bevölkerung auf, die in Fischerei und Transportarbeit noch einen Zusatzwerb findet.

Gebiete mit geringeren Niederschlägen, doch mit Ackerbau ohne künstliche Bewässerung. Es handelt sich hierbei im wesentlichen um das weitere Marmaragebiet, die anatolischen Landschaften an der Westküste des Schwarzen Meeres, die Uebergangslandschaften südlich der ostpontischen Küstenzone, die höheren Gebiete der Provinz Kars an der türkisch-sowjetischen Grenze und die Gebirge von Ostafghanistan, wo häufig die indischen Monsune mehr oder minder ergiebig den Frühjahrsregen fortsetzen. Hier kann schon Niederschlagsmangel Mißernten bewirken, wie auch der Gartenbau, — vornehmlich bei Gemüsekulturen, — meist die künstliche Bewässerung heranzieht. Da jedoch der Regen über das Frühjahr hinaus bis Mai oder Juni bzw. im Monsungebiet bis in den September anhält, läßt sich bei natürlicher Bewässerung unter geringem Risiko der Ackerbau durchführen. Deutlich setzt hier schon der Prozeß der Hangverleumdung an, indem die Verwitterungskurve von den oft vegetationsentblößten Hängen in die Senken abgeschwemmt wird und so die Kulturen sich immer mehr talwärts konzentrieren müssen. So beginnt hier das Oedland aufzutreten, das die erste Gruppe noch nicht kennt. Auch fängt hier der Kampf der Bodensalze mit dem Oberflächenwasser an. Je geringer die nach unten dringende Wassermenge ist, desto intensiver nämlich fördert der komplizierte Vorgang der Bodenbildung in Kapillarwirkung Salze an die Oberfläche. Stark nach Gesteinsarten variierend, versalzen im allgemeinen die Böden mit zunehmender Trocken-

heit, bis endlich im extremsten Fall die Senken dicht wie von Schnee von Salz und Gips überpudert sind.

Gebiete mit wechselnd künstlicher und natürlicher Bewässerung. Wir scheiden hier in eine Gruppe III, wo die Kornfrucht ganz ohne und die übrige Feldfrucht nur teilweise ohne künstliche Bewässerung gedeiht, und in eine Gruppe IV, wo Getreide, zumal die genügsame Gerste, bei rein natürlicher Bewässerung angebaut wird, die anderen Früchte aber künstliche Nachhilfe verlangen. Schwer nur lassen sich diese beiden Typen regional trennen, da sie mit der Höhenlage und Bodenfeuchtigkeit einander schnell ablösen und vielfach nahe beieinander liegen. Bezeichnend hat Gruppe III zu gelten für den Westen und höheren Süden Kleinasiens, die höheren Gebiete Ostanatoliens, Syriens und Nordpalästinas, Westirans, Khorassans sowie für das zentral-afghanische Bergland. Gruppe IV tritt typisch auf in den rings um das inneranatolische Becken liegenden Gebieten, im oberen Iraq, in den Landschaften westlich der Linie Mosul—Birscheba unter Aussparung des Jordangrabens und in den höheren Lagen der ostiranischen Randgebirge. In beiden Gruppen ist das kulturfähige Land infolge von Hangverelendung schon stark geschrumpft, und Mißernten treten auf unbewässerten Böden in der ersteren oft, in der letzteren regelmäßig im dritten oder vierten Jahr auf.

Gebiete, wo Ackerbau ohne künstliche Bewässerung unmöglich ist, oder wo bei Hanglage für genügsame Kornfrucht zumindest durch Stauung des Regenwassers nachgeholfen werden muß. Diese im Orient weitaus übergreifende Gruppe umfaßt vor allem die weiten Becken Inneranatoliens und Irans, ferner die Tafelländer östlich der genannten Linie. Jede landwirtschaftliche Tätigkeit ist hier unbedingt an das Vorkommen von Berieselungswasser gebunden. —

Klima und Boden tragen ein starkes statisches Element in die Landwirtschaft, die ja nur in wenigen

Gegenden ohne den Ausbau besonderer Bewässerungsanlagen Mehrproduktion leisten und die Ernährung einer dichteren Bevölkerung sichern kann. Sind Ackerbaugebiete ohne Zusatzbewässerung schon an sich gering, so vermögen sie mit ihren unsicheren Ernteaussichten erst recht eine Verdichtung der Bevölkerung kaum zu schaffen. Da zudem vormals weite Entfernungen und hohe Transportkosten einen Ausgleich zwischen Mangel- und Ueberschußgebieten erschwerten, mußte sich die Dichte bzw. die Ernährung der Einwohnerschaft aus den Mißernten und nicht aus den Erträgen guter Jahre ergeben. Bei dichterer Besiedelung hätte der Mehrbedarf von Lebensmitteln durch Import oder durch Schaffung zusätzlicher Bewässerungsanlagen gedeckt werden müssen. Beidem aber waren enge Grenzen gezogen.

Künstliche Bewässerung erfolgt durch ein Zuleitungssystem für Grundwasser, das sogenannte Qanat (in Afghanistan Keniz genannt), oder durch die Verteilung vorhandenen Oberflächenwassers in Kanälen.

Ein Qanat setzt am Gebirgsfuß an, wo sich am reichsten Grundwasser findet. Es werden hier Schächte bis zum Spiegel des Grundwassers getrieben, und dies rinnt dann unterirdisch in Stollen so weit talwärts, bis es im tieferen Gelände zutage treten und als kleines Bächlein zur Berieselung der Felder nutzbar gemacht werden kann. Ebenheiten schließen solche Anlagen aus. In den weitaus meisten Landschaften des inneriranischen Beckens haben diese Qanate erst die Kultivierung ermöglicht, und so haben sie die bäuerliche Lebensform durchaus bestimmt und z. T. sogar bedingt.

Mit einer Schachttiefe von durchschnittlich 20—30, in Gegenden wie Jezd sogar 130 m nämlich erfordern die Qanate meist eine jahrelange Arbeit, die der Kleinbauer nie und eine Genossenschaft nur in seltenen günstigen Fällen finanzieren konnte. Man war also auf einen kapitalkräftigen Unternehmer angewiesen, der durch die Bezahlung des Qanats das Dorf schuf und fortan als Eigentum behielt. Als nun im 19. Jahrhundert diese Gebiete in nähere Beziehung zu Europa traten,

setzte, — wie die ständig passive Handelsbilanz deutlich zum Ausdruck brachte, — ein Abstrom des Kapitals nach den Ländern höherer Zivilisation ein. Damit stieg der Geldbedarf und trotz religiöser Verbote auch der Zins gewaltig, so daß die Unternehmer Qanatdörfer nicht mehr rentabel genug fanden und ihr Kapital lieber im Handel oder Verleih arbeiten ließen. Neue Dörfer wurden fortan kaum noch geschaffen, — höchstens nahe bei den aufblühenden größeren Städten, wo der Bedarf an Wein und Obst ständig wuchs.

Erscheint es bei dieser Entwicklung verständlich, daß die Qanatbewässerung kein Neuland mehr erobern konnte, so dürfte man nun vielleicht erwarten, daß eine Produktionssteigerung versucht wurde, indem man die Bewässerung und Betriebsführung auf eine rationelle technische Grundlage brachte. Dagegen jedoch stellte sich hindernd die unbedingte Abhängigkeit der Pachtbauern vom Dorfherrn, die sogar im Erntegesetz ihren Niederschlag fand. Der Ertrag der Felder nämlich wurde in Fünftel geteilt entsprechend der Stellung von Boden, Wasser, Saat, Gerät und Arbeit. Die meisten Bauern nun waren derartig verschuldet und proletarisiert, daß sie außer ihrer Hände Arbeit nichts zu stellen hatten und von der Ernte darum nur ein Fünftel erhielten, — wenn sie nicht auch noch darum betrogen wurden. Dies erzog den Bauern zu einer unvorstellbaren Genügsamkeit; er war zufrieden, wenn er nicht verhungern mußte, und stellte sich die Dinge des unerläßlichen Bedarfs selbst her, da er ja nichts kaufen konnte. Dadurch wiederum wurde seine Arbeitskraft so billig, daß dies jeden technischen Fortschritt unterband. So ließ der Dorfbesitzer lieber jedes Jahr umständlich die Qanate ausräumen, statt Tonröhren zu legen, die eine ausgiebigere, ungestörte Bewässerung gesichert hätten. Er schaffte keinerlei landwirtschaftliche Maschinen an, weil diese ja teurer gewesen wären als die durch sie ersparte Bauernarbeit. In Sistan z. B. schien es dem Unternehmer der Fähren über den Hamunsee nicht lohnend, Mastbaum und Segel zur Nutzung der regelmäßigen Winde zu setzen, da ihm die jedesmal

zwölfstündige Stakarbeit seiner Angestellten preiswerter war.

Das herrschende Patriarchatsverhältnis konnte die Abhängigkeit des Bauern vom Dorfherrn nur fördern. Dieser ließ seine Pächter auch am Mehrertrag guter Jahre teilhaben und wollte sie doch selbst bei Erntekatastrophen (Heuschrecken, Unwetter, Dürre) nicht verhungern lassen, wozu ihn neben religiösen und eventuellen moralischen Bedenken auch die Sorge für die Pflege der Bewässerungsanlagen trieb. Damit verschuldeten die Bauern immer tiefer. Dennoch war die Unabhängigkeit nicht sehr begehrt, da die freien Kleinbauern an Mißernten oft völlig zugrunde gingen.

Auch die Kanalgebiete, also die das Oberflächenwasser verteilenden, vermochten kaum neue Nährflächen zu erobern. In Gebirgen wird die Rieselbewässerung zwar meist von Freibauern durchgeführt, die nur wenig drückend einem Grundherrn (einem Stammesfürsten oder einer von Staatsgewalt bezeichneten Person) verpflichtet sind, aber auch bei ihnen ist der gegebenen Wassermenge wegen eine Kulturvermehrung kaum möglich. Im Gegenteil bringen die schwankenden Niederschläge zeitweise katastrophale Mißernten, so daß diese Bauern ohne die Hilfsform des Nomadismus gar nicht existieren könnten.

Längs großer Flüsse (Hilmend, Herirud, Araxes, Euphrat und Tigris) wiederum mußten für neuere und großzügigere Kanalsysteme Staudämme gebaut werden. Das sind immer ‚Millionenobjekte‘, die nur übergreifende Mächte oder Konzerne finanzieren könnten. Die erforderlichen Mittel wurden von privater Initiative nicht aufgebracht, vom Staat selbst nicht ausgeworfen und von fremden Gesellschaften ohne politische Konzessionen nicht gegeben. So behalf man sich irgendwie weiter. In Sistan z. B. richtete man lieber alljährlich die vom Hochwasser zerrissenen primitiven Staudämme wieder her, als daß man die Kosten einmaliger solider Anlagen aufwendete. Man ist hier auf den Gedanken einfacher Schöpfwerke etwa in der iraqischen Art gar nicht gekommen; in diesem Gebiet der billigsten Kornpreise

und der schlechtesten Verkehrslage auf der ganzen vor-derasiatischen Länderbrücke hätten sich selbst die primitivsten technischen Hebevorrichtungen gegenüber menschlicher Arbeitskraft nicht bezahlt gemacht.

Zwar haben die Preise der landwirtschaftlichen Produktion im Orient mit der teilweisen Einbeziehung in die Weltwirtschaft angezogen, aber auch dadurch ist eine Produktionssteigerung kaum angeregt worden. Im gleichen Maße stiegen nämlich auch die Bedürfnisse, und da Einkommensteuer unbekannt war, mußten die wachsenden Ansprüche des Staates durch bäuerliche Abgaben gedeckt werden. Zweifellos änderten verkehrsgünstige Gebiete ihre wirtschaftliche Struktur, indem sie mehr zu Industriepflanzen oder Spezialfrüchten übergingen. In den übrigen Gegenden aber konnte nur mit hochwertigen Produkten, die einen weiteren Transport vertrugen, Anschluß an den Weltmarkt gefunden werden. Während also nur wenige Gebiete eine gewisse Wandlung erfuhren, blieben sonst die statischen Beharrungselemente unerschüttert. Konstantinopel mußte sich mit Ueberseegetreide ernähren, und das Korn der nur 150 km von der Küste entfernten Fruchtkammer des syrischen Hauran konnte infolge der Kosten und Verluste des Tragtiertransportes schwer und oft überhaupt nicht den Weltmarktpreisen die Waage halten. Eisenbahnbauten schufen zwar, wie zumal im Smyrna-gebiet deutlich zu verfolgen war, einige Abhilfe, doch dies nur für einen schmalen Streifen Landes. Auch hätte eine gewisse Zollpolitik helfend eingreifen können. Doch gerade Bahnbau und Zollgesetzgebung lagen außerhalb der Kompetenz der politisch fast machtlosen Staaten, die sich den Interessen Englands bzw. Rußlands unterzuordnen hatten.

So entfalteten die landschaftlichen Verhältnisse starke statische Kräfte, die um so mehr wirken konnten, als die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung bäuerlich war. —

In verstärktem Maße trifft das gleiche für die zweite große Wirtschaftsform des Orients, den Nomadis-

mus, zu. Eine scharfe Abgrenzung zwischen Bauern und Nomaden läßt sich oft schwer durchführen, weil jener Teil der Bevölkerung, der im wesentlichen von der Viehzucht und für sie lebt, auch noch etwas Ackerbau betreibt, sobald sich irgend eine Möglichkeit dazu bietet, und weil andererseits auch viele Bauern sommers ihren Standort wechseln und im neuen Lager etwas Viehzucht betreiben. Deutlich scheiden sich beide Formen eigentlich nur in von Wüsten umgebenen Flachländern, wo ein naher Ortswechsel keinen Zweck hat, oder in Gebieten mit Qanatbewässerung; denn Nomaden haben keine Qanate, und Bauern, die solche haben, können ihr Dorf nicht vollzählig verlassen.

Von je war der Nomadismus sozusagen eine Erwerbslosenorganisation des Morgenlandes, in der sich jene Teile der Bevölkerung vereinigten, die sich von der Frucht des Bodens allein nicht ernähren konnten. Kräftig, gesund und meist unvergiftet von Genußmitteln, die er nicht kaufen konnte, machte der Nomade natürlich aus der Not eine Tugend, wenn er verächtlich auf die Bauern herabblickte, die in ihrer Seßhaftigkeit Plünderungen durch alle möglichen Gewalten zu erdulden hatten. Trotzdem ging auch er zur Seßhaftigkeit über, sobald sich dazu Gelegenheit bot. Freilich fand sie sich selten. So wie Hungersnöte, Unwetterkatastrophen oder Kriegsläufe das Bauerntum ganzer Landschaften vernomadisierten, so hinderte auch die allgemeine Unsicherheit durch Nomaden wieder an der Rückkehr zur Seßhaftigkeit, sei es, weil ein Dorf die Ueberfälle nicht abzuwehren vermocht hätte, sei es, weil nur der Zusammenschluß einer größeren Stammesgemeinschaft den Herdenbesitz verteidigen könnte. Wurde so der an sich karge Nährraum des Morgenlandes noch durch den ungebändigten Nomadismus verengt, so krankte dieser selbst wiederum an kargem Nährraum für seine Herden. Freilich findet das Vieh zur Winterzeit in den ebenen Tafelländern oder zur Frühlingszeit in Gebirgszonen Weide genug; denn in dieser Jahreszeit liegen die Wüsten durchaus nicht wüst da, sondern sie bedecken sich während der Regenperiode (mit Ausnahme der ver-

salzten tiefen Becken) mit einem feinen grünen Kleid, das natürlich meist so schütter sprießt, daß der schreitende Fuß keinen Halm zu zertreten braucht. Während in diesen Monaten also bei ausreichendem Nährraum eine fette Zeit für Mensch und Vieh ist, schrumpfen die Weideflächen sommers je weiter nach Südosten desto intensiver zusammen, so daß sich um den geringen Raum in hohen Gebirgslagen meist erbitterte Kämpfe abspielten. Diese engen Sommerweiden schrieben dem Nomadismus die Zahl der Herden vor und setzten ihm damit eine unüberschreitbare Höchstgrenze. Wohl betrieb der Nomade z. B. auf den Berghängen Anatoliens oder Westirans im Sommer oder Frühjahr mit Hilfe von aufgestautem Regenwasser auch Ackerbau, wohl verarbeiteten seine Frauen unermüdlich die Wolle am Webstuhl oder Teppichknüpfstuhl, aber seine Lebensbasis vermochte er dennoch kaum zu erweitern. Er erlitt im Gegenteil oft katastrophale Rückschläge durch Trockenheit, Seuchen und Viehsterben bei naßkalten Wintern im Süden oder bei plötzlichen Kälteeinbrüchen in den nördlichen Gebirgsländern. In Ostpersien z. B. stellten 20—25 Schafe oder Ziegen das Existenzminimum für eine Familie dar. Da die Tiere das unerläßliche Produktionsgut bildeten, konnte man sich nicht von ihnen selbst, sondern nur von ihren Produkten ernähren und mußte darum beim Ausfall von nur wenigen Stück Vieh zugrunde gehen oder aus der Not der Verhältnisse heraus — Räuber werden. So wurde der Nomade zum Schrecken der Handelsstraße, zum Plünderer des Dorfes und zum Feind der Evolution, obwohl er selbst nicht kulturlos war. Er konnte der Reform nur feindlich sein, weil sie ihm letzten Endes seinen notwendigen Zusatzwerb, den Raub, rauben wollte. Damit wurde der unsprengbare Ring der Statik doppelt fest geschmiedet. Mit der Entfernung von den Ackerbaugebieten des Westens wuchs der Nomadismus und mit ihm auch die Schwierigkeit für ein Durchdringen der staatlichen Macht. Dies trug wesentlich zum Zivilisationsgefälle auf der vorderasiatischen Länderbrücke bei.



Nun hat es natürlich genau so wie wohlhabende Bauern auch jederzeit reiche Nomadenstämme gegeben; doch auch diesen hat ihr Weidebesitz eine Entwicklungsgrenze gezogen. Wie der Appetit beim Essen, so ist ihnen der Geschmack beim Räubern gekommen, das bald nicht mehr aus Not, sondern aus ungebändigtem Machtbewußtsein betrieben wurde. Es ändern diese Sonderfälle aber auch nichts an der Tatsache, daß aus dem Nomadismus keine Kräfte zum Fortschritt der Zivilisation ersprießen konnten, — nach dem wiederholten Zeugnis der Geschichte weit eher solche, die in entgegengesetzter Richtung wirkten. —

In Fortführung einer hohen Tradition hatte sich im Morgenlande das Handwerk vielfach als ein Kunstgewerbe erhalten, wobei die geringe Beschäftigung und die geringe Rolle der Arbeitszeit sicher besonders zur Qualitätsarbeit ermuntert hatten. Dies änderte sich grundlegend mit dem Eindringen von billiger europäischer Massenware, gegen die sich das Qualitätshandwerk kaum behaupten konnte. In anderen Zweigen wiederum zeigte sich auch die Qualität orientalischer Waren der wissenschaftlich fundierten Methode des Abendlandes unterlegen, wie z. B. die Gerberei darunter litt, daß morgenländische Häute nach ihrer Verarbeitung in Europa als gutes Leder vom Orient zurückgekauft wurden. Damit verelendete das Gewerbe und konnte nicht an eine Evolutionierung denken.

Die Industrie lebte vor allem vom staatlichen Kriegsbedarf. Wie gewöhnlich in der wirtschaftlichen Entwicklung marschierte die Türkei auch hierin an der Spitze mit einer Seil- und Segeltuchfabrik von Eyup und Kara Mürsel im Golf von Izmit, einer Pulverfabrik von Bakırköy und einem Artilleriearsenal von Tophane in Stambul selbst. Diese Werke konzentrierten sich um das politische Machtzentrum, genau wie in Kabul die ‚Fabriken‘, die Waffen, Munition, Seife, Kerzen, Zündhölzer, Wollgewebe und Lederwaren herstellen. Sie alle aber, teurer und qualitativ schlechter als die europäischen arbeitend, wurden nicht des wirtschaftlichen, sondern des strategischen Wertes wegen erhalten. Was

sonst noch im Orient, von dem schmalen Mittelmeersaum abgesehen, den Namen Industrie trug, war nicht der Rede wert.

Welch schwere Hindernisse sich einer Industrialisierung in den Weg stellten, sei nur am Beispiel der Zuckerfabrik von Kehrizek südlich von Teheran dargetan. Man hatte sich zu ihrem Bau entschlossen, um den hohen Zuckerbedarf des Landes nicht völlig aus Import decken zu müssen. Persien selbst scheute vor einer derartigen Investierung von Kapitalien und übertrug darum die Konzession einer europäischen Gesellschaft. Da jedoch die Russen als Hauptlieferanten von Zucker um ihr Geschäft bangten, verweigerten sie den Maschinen den Transit auf ihren Bahnen, so daß der Umweg über den Hafen Buschehr genommen werden mußte. Wagenverkehr zum Transport größerer Sperrgüter war nun erst von Isfahan an möglich; bis dorthin war man auf Tragtiertransport angewiesen, und darum mußte die Fabrikeinrichtung so hergestellt werden, daß keine Einheit mehr wog als 300 kg, die maximale Traglast für ein Kamel. Einige unzerlegbare Teile dagegen mußten buchstäblich mit dem Aufgebot ganzer Dörfer über die Pässe gestemmt werden. Die besondere Anfertigung, die Ersetzung des beim Antransport verdorbenen Materials, die Heranschaffung und die schwierige Montage verursachten natürlich so hohe Kosten, daß man, als die Fabrik endlich stand, sich des relativ teuersten Werkes der Welt rühmen konnte. Weitere Mittel verschlang die Einführung des dem persischen Bauern völlig fremden Zuckerrübenbaues und der Betrieb der Fabrik bei Beheizung mit Holz, das über 100 km weit von Karawanen herangezogen werden mußte (denn mit der Nutzung der nahen Kohlenlager von Schimschek waren erst Versuche angestellt worden). So konnte der Zucker nur zu einem Preise geliefert werden, der selbst in Teheran der russischen Konkurrenz kaum gewachsen war. Auf die Einführung von Schutz Zoll antwortete Rußland mit Protest und Dumping, ja als es durch bezahlte Agenten noch unter dem Volk ausstreute, daß die Zuckerbereitung von Kehrizek gegen die islamischen

Gesetze verstoße, setzte ein Boykott ein, so daß die Fabrik, die immer noch auf ein Durchkämpfen hoffen durfte, ihre Produktion einstellen mußte. Politische Ohnmacht, Blindheit der Bevölkerung, Bestechlichkeit führender Persönlichkeiten und Primitivität in Landwirtschaft und Verkehrswesen hatten sich zu einer Phalanx von Hemmnissen zusammengeslossen, der gegenüber der Fortschrittswille selbst des energischen und einsichtigen Nasreddin Schah nichts auszurichten vermochte.

Im allgemeinen mehrte die Maschinen nicht die wirtschaftlichen Kräfte, sondern sie zehrte an ihnen, so daß die dynamischen Impulse, die von der steten zwangsläufigen Arbeitsnötigung des Technischen ausgehen, im Morgenland nicht zur Entfaltung kamen.

Als einzige Industrie (wenn dieser Name hierauf noch zutrifft) setzte sich vielerorts die Teppicherzeugung durch, die jedoch bald nur bei Beschäftigung von Kindern rentabel zu halten war. Mit dem Steigen der Lebensmittelpreise nämlich brauchte der erwachsene Arbeiter für seine Ernährung mehr, als der Fabrikherr ihm an Lohn zahlen konnte. Für die besonderen Prachtteppiche, bei denen dies nicht zutraf, war der Absatz gering. Die Leute zogen es darum meist vor, Teppiche im Zusatzerwerb einer Hausindustrie herzustellen.

Es ist auch unrichtig, ein Fehlen von Kohle und Eisen dafür verantwortlich zu machen, daß sich die Industrialisierung nicht durchsetzte. Kohle findet sich z. B. bei den persischen Großstädten Mesched, Isfahan und Teheran, hochwertige in bester Verkehrslage sogar am Schwarzen Meer bei Zonguldak. Eisen wurde, wenn gleich oft in kleineren Vorkommen, seit je primitiv gewonnen und verarbeitet. Kohle und Eisen allein machen jedoch noch keine Industrie aus.

Mit Edelmetallen ist das Morgenland relativ wenig gesegnet. Wurde auch in Gebirgsländern, zumal in Armenien und Persien, verschiedentlich Silber gewonnen, so halten doch diese Vorkommen einem Vergleich mit den besseren, ja nur mit den mittelguten

Lagerstätten unserer Erde nicht stand. Edelmetalle treten reichlich, aber nicht reich auf, so daß sie nicht, wie etwa im Deutschland des ausgehenden Mittelalters, starke wirtschaftliche Impulse auslösen konnten. Wenn die Bodenschätze heute in der Volkswirtschaft des Orients viel bedeuten, so wurde das, wie wir sehen werden, erst dadurch möglich, daß der Umbruch sie transportabel und dadurch hochwertig gemacht hat. Vorher hat es z. B. der Transportschwierigkeiten wegen nicht einmal verlohnt, die silberhaltigen Kupfererze von Quarzhanä und Dzanzul am unteren Çoruk nahe der türkisch-russischen Grenze nur 70—100 km weit zur Küste zu bringen.

Die produktiven Kräfte des Morgenlandes waren also zu gering oder konnten sich unter dem Zwang der Umstände nur zu schwach entfalten, um den Ring der Statik zu sprengen. Freilich ließ sich die Nährfläche vergrößern, wie die Geschichte des Zwischenstromlandes erwiesen hat. Nachdem jedoch durch den Mongoleneinfall im 13. Jahrhundert die großen Bewässerungsanlagen einmal zerstört waren, konnten mit dem Wechsel der geographischen Lage, wie noch dargetan werden soll, aus den Produktionskräften des Landes nicht mehr die Mittel zu einer Neuanlage fließen, wie andererseits auch die staatliche Autorität keinen hinreichenden Schutz vor den Nomaden der Wüsten und Randketten mehr zu garantieren vermochte.

Nur eine Wirtschaftsform schien vor dem Umbruch aus den Gegebenheiten der natürlichen und der historischen Lage heraus gefördert worden zu sein: der Handel. Die Bevölkerung des Morgenlandes ist zum Unterschied von der anderer Klimazonen meist in Oasen und Produktionszentren zusammengedrängt und sonst durch weites Oedland voneinander geschieden. Wegen der verschiedenen Art und Menge der Produktionsgüter wird naturgemäß ein Austausch zwischen den einzelnen Siedlungsgebieten angeregt. Das Nebeneinander von Gebirgen, Senken und Tafelländern unter veränderten klimatischen Bedingungen bedingt eine Mannigfalt der örtlichen Produktion, deren Austausch

der Handel übernimmt. Mißernten und die daraus entstehende Nahrungsmittelknappheit, wie sie in den meisten Gebieten des Orients regelmäßig auftreten, verlangten zu ihrer Milderung einen Getreidehandel, der in Spekulation überging und als solche noch heute einen wichtigen Handelszweig darstellt. Die Haupteinnahmen eines Dorfbesitzers entsprangen nicht dem Ernteertrag, sondern der Spekulation damit. — Vor allem könnten Nomadenwirtschaft und Handel ohne einander kaum existieren. Während der Bauer sich zur Not selbst ganz versorgen konnte, mußte der Nomade ja Brotfrucht erstehen, wozu er die Produktion seiner Viehzucht zu verkaufen hatte.

Der geographischen Bedingungen wegen ist also der Handel im Morgenlande zwingender gegeben als in anderen Ländern. Aber auch der Ueberlandverkehr, der die Voraussetzung zu größerem Handel darstellt, findet hier Bedingungen von einer Gunst, wie sie anderwärts kaum auftritt. Ihn hindern hier nicht Wälder, Sümpfe oder, — außer wenigen großen Wasseradern, — die vielen Flüsse wie in anderen Gebieten, ihm verriegeln Schnee, Eis und Regen den Weg nicht entfernt im gleichen Maße wie in unserer Klimazone, — hatte doch Europa vor dem Ausbau gepflasterter Straßen mit den größten Verkehrsschwierigkeiten zu kämpfen, so daß eine reibungslose Abwicklung nur in den trockenen Monaten oder in Wintern mit genügend Schnee für einen Schlittenverkehr möglich war! Im Kamel war dem Orient ein Transporttier gegeben, das allen anderen, — außer den stets nur vereinzelt dienstbar gemachten Elefanten, — an Tragfähigkeit überlegen war, und das, genügsam in Futter und Trank, die wasserlosen Strecken gut überwinden konnte. Der Wagenverkehr blieb an die wenigen ausgebauten Straßen gebunden, die meist nach strategischen Erwägungen angelegt worden waren. Ein Straßennetz nach wirtschaftlichen Erfordernissen zu schaffen, hatten weder Regierungs- noch private Kreise Mittel übrig, zumal ja der Uebergang vom Tragtier- zum Wagenverkehr keine grundlegende Wandlung der Verhältnisse nach sich ge-

zogen hätte. Als z. B. 1904 die Straße Trapezunt—Erzurum ausgebaut worden war, wurden die von Täbriz zur Küste ziehenden Transitgüter nicht etwa in Erzurum von Karawanen auf Wagen umgeladen, sondern nach wie vor von Kamelen auch noch die restlichen 320 km der Strecke weitergetragen. Auf wasserarmen Strecken wäre ja selbst bei ausgebauter Straße ein Wagenverkehr nicht ermöglicht worden; denn als Zugtiere werden hier Kamele meines Wissens nur an einem Ort (in Karatschi) und zwar bloß auf guten Straßen vor leichten Wagen verwendet, und andere Zugtiere wieder können die langen Durststrecken nicht durchhalten. Eben weil der Orient bei weiten Entfernungen nur wenige Wasserstraßen kennt, waren seine Massengüter fast unbeweglich. Daß hochwertige Waren dagegen die besten Vorbedingungen zum Handel fanden, bewirkte eine Steigerung an Qualität und Wertigkeit. Als dann aber Hochseeschiffahrt und Eisenbahn im Siegeszug der abendländischen Technik dem Handel dienstbar wurden, mußte hinter ihnen die morgenländische Verkehrsorganisation freilich zurücktreten.

Wegen seiner überragenden Bedeutung galt der Handelsstand im Orient finanziell wie rein geltungsmäßig als bevorzugt. Händler zu sein, war erstrebenswert und nicht deklassierend wie in vielen anderen Ländern. Der „Geschäftssinn des Morgenlandes“, den wir mit einiger Verachtung für alle „Krämerseelen“ beklagen, wurde deshalb als psychische Haltung durchaus positiv bewertet, und auch heute noch rechnen es sich z. B. in Afghanistan die Spitzen der Gesellschaft zur Ehre an, als Teilhaber einer neugegründeten Handelskompanie aufgenommen zu werden und damit natürlich der dazugehörigen Vorteile und Privilegien teilhaftig zu werden.

Handel und Verkehr waren für einen Großteil der Bevölkerung zumindest ein Zusatzwerb. Selbst der Bauer machte sich ihm dienstbar, — etwa in Anatolien mit Ochsenkarren, in Westpersien mit vierspännigem Pferdewagen, in Afghanistan mit Tragtieren, — oder er verdingte sich nach Art unserer Saisonarbeiter zeitweise in Städten als Lastträger, wenn er nicht vorzog,

auf eigene Faust Waren nach den Bedarfsorten zu bringen, um die Transportgelder zu verdienen. Auch die Nomaden suchten in der Organisation von Handel und Verkehr einen Zusatzwerb, indem sie Trag- und Zugtiere züchteten, selbst handelten, die Transporte gegen Tribute durch ihr Stammesgebiet leiteten oder auch an den Straßen beraubten. Finanziell und politisch bildete der Handel einen hochwichtigen Faktor im Staatsorganismus, indem man gegen den Absolutismus entweder durch Revolten der Stämme oder noch wirksamer durch Schließung der Basare protestierte, was den Forderungen besonderen Nachdruck verlieh.

So sehr aber der Handel auf der vorderasiatischen Länderbrücke natürlich begünstigt war, so zogen ihm doch geringe Produktion und geringer Bedarf der Bevölkerung Grenzen. Sieht man von den Lebensmitteln ab, so hätte das Lager eines europäischen Warenhauses den Bedarf einer Provinz für lange Zeit decken können. Dafür festigte die Handelsorganisation jedoch ihre Vorzugsstellung durch den Transit, der von den großen Nachbarräumen her die vorderasiatische Länderbrücke intensiv durchblutete und mit Kräften speiste, von denen sie heute nach jahrhundertelangem Stagnieren noch zehrt. Das starke Wirtschaftsgefälle zwischen Osten und Westen, zwischen der indisch-mongolischen und der europäischen Welt, schuf sich zum Ausgleich wirklich eine Brücke in diesen Ländern, deren Handel somit über das eigene Wirtschaftsleben hinaus noch als Mittler auftreten konnte. Mit diesem Brückencharakter verlieh die Natur dem vorderasiatischen Raum eine glückliche Gabe, die den sonst nicht reich gesegneten Ländern einen Brückenzoll in den Schoß warf. Im Laufe der Zeit freilich hat sich diese Gunst wiederholt gewendet, und die Bewohner sahen sich der Dürftigkeit überantwortet.

Um die Funktion unseres Raumes als Länderbrücke voll zu erfassen, müssen wir uns kurz die Entwicklung seines Handels vergegenwärtigen. Zeigten schon die frühesten Zeiten der Kultur im Zwischenstromland Handelsbeziehungen, die im Grunde aus der gleichen

Mittlerlage herrührten, so vertieften und erweiterten diese Bindungen sich später gewaltig. Im 13. und 14. Jahrhundert, als der Fernostrum über die großen Ueberlandwege wieder Anschluß an die vorderasiatische Länderbrücke fand, hörten auch die fernsten Kulturzentren auf, inselhaft für sich zu leben. Die gesamte bekannte Welt vom Gelben Meer bis zum Atlantik begann ineinander überzufließen und aus ihren Wechselbeziehungen ein ganz Neues, den *Welthandel*, zu schaffen. Wie hatte solch eine gewaltige Wandlung so plötzlich eintreten können?

Schon früher hatte der Gütertausch zwischen Indien und dem Westen über die Länderbrücke zeitweise beachtliche Formen angenommen; doch mit dem Verfall der Khalifenmacht, Vernomadisierung weiter Gebiete und Fanatisierung der Völker wurden die Straßen immer unsicherer, je weiter sie sich von den Levantehäfen entfernten. Erst nachdem die *Mongolenflut* sich gleich einer Sturzwelle weithin über die Länderbrücke ergossen und die Macht der Duodezfürsten und Räuber vernichtet hatte, wurde, freilich durch Tod und Schrecken, wieder Ruhe und Ordnung auf den Karawanenstraßen hergestellt und auch der Handel tunlichst gefördert. Das Abendland hatte durch die *Kreuzzüge* innige Verbindung zum Orient gefunden, seine Luxusgüter kennengelernt und sich an seine verfeinerte Kultur gewöhnt. Während es, die negativen Handelsbilanzen aus dem Segen der Bergwerke deckend, allmählich reich wurde, griff es nach den Luxuswaren vom Nahen und Fernen Osten, — Seide, feinen Stoffen, Parfümen, Spezereien, Gewürzen, Edelsteinen und edlen Handwerkserzeugnissen. Unter den Mittlern dieses Handels drangen besonders die Venezianer und Genueser von ihren Küstenplätzen im Levantegebiet als Kaufleute weit in die Länderbrücke vor, dem Warenstrom entgegen.

Der Anschluß des Fernen Osten an den neu erblühten Levantehandel schuf eine Intensivierung, wie sie später nie wieder erreicht wurde. Politische Hemmungen waren dem Verkehr aus dem Wege geräumt,

da ja die Mongolenmacht, der nur Syrien und Aegypten widerstanden, vom Mittelmeer bis zum Pazifik reichte. Damals erreichten Städte rein durch ihre Verkehrslage höchsten Blütestand, ja ohnmächtige kleine und produktiv schwache Stadtstaaten wuchsen aus dem Segen, der ihnen durch Zoll und Akzise zufließte, zu Weltstädten heran, — z. B. Trapezunt. Hatten die Schrecken des Mongoleneinbruchs auch die Produktion weiter Gebiete vernichtet, so zauberte der Handel doch neue Kräfte hervor und führte viele Städte zu einer früher und später nie wieder erreichten Höhe. Es brach die große Schicksalsstunde der Länderbrücke an, die dank der gewandelten geographischen Lage endlich ihre Möglichkeiten voll entfalten konnte.

Diese Gunst der Lage schwand aber, als die staatliche Macht auf der Länderbrücke zerfiel, das weite Reich sich in kleine Räume auflöste, die Karawanenstraßen wieder unsicher wurden und, was den Ausschlag gab, als der Westen den Weg um Afrika nach Indien fand, so daß er sich fortan den Brückenzoll in Vorderasien sparen konnte. Unser Gebiet verfiel damit nach einer gewissen Rückentwicklung einer Erstarrung, in der es ganz aus den eigenen schwachen Kräften leben mußte und daher keine Dynamik mehr entfalten konnte.

Wir dürfen diese Betrachtung nicht abschließen, ohne die geistigen Kräfte des Morgenlandes in ihren geographischen Zusammenhängen kurz zu erwähnen. Es kann hier weniger die Rede sein von Rassenveranlagung, Intelligenz, Aufnahmefähigkeit und ausgeprägter Phantasie, weil solche Urteile bei der Gefahr der Ueberspitzung leicht wertend verstanden werden, sondern wir wollen mehr von der verbreiteten Ansicht ausgehen, die den Islam zum evolutionsfeindlichen Element stempelt. Die Grundlage dieser Religion bildet eine unbedingte Ergebenheit in die überall fühlbare göttliche Weltüberlegenheit, und sie ist so stark, daß sie jenseits der konfessionellen Bereiche für das ganze Leben und seine Haltung bestimmend wird. Solche bedingungslose Hingabe an das höhere Prinzip mit Fatalismus zu bezeichnen, ist deshalb nicht ganz zutreffend, weil dem

einzelnen kraft seines Charakters ja noch einige Freiheit zur Variierung des Kismet bleibt. Ohne Zweifel ergibt sich schon aus den natürlichen Bedingungen des Landes ein starker Zwang zu fatalistischer Einstellung. Während der Bauer Europas im engen Spielraum der nassen und trockenen Jahre um so reicher erntet, je intensiver er das Feld bearbeitet, kann der des Morgenlandes den Erfolg nicht von seiner Kraft abhängig fühlen. Wenn Dürre oder Heuschrecken die Ernte vernichten, verelenden manchmal ganze Provinzen. Wenn Erdbeben oder Unwetter die Bewässerungsanlagen zerstören, ist die Arbeit von Jahren vernichtet und entvölkern sich oft weite Gebiete. So kennt der orientalische Bauer auch keine Wetterregeln, weil die klimatischen Erscheinungen entweder selbstverständlich regelhaft auftreten wie etwa der Wind der 120 Tage in Ostpersien, oder weil sie sich in ihrem nur aus großen meteorologischen Zusammenhängen erklärbaren Auftreten durch normale Beobachtung unmöglich bestimmen lassen. Bildete der Westen einen Individualismus aus, indem sich der einzelne seinen Kulturraum aus eigener Kraft eroberte, so mußte sich das Individuum im Osten machtlos fühlen, da nur durch Zusammenschluß die Wüste in Ackerland umgewandelt und als solches erhalten werden konnte.

Wehrlos war die Bevölkerung gegen die jeweils herrschende staatliche und gesellschaftliche Ordnung, in der die Soldateska oft gewalttätiger vorging als die von ihr vertriebenen Räuber. Da nur die Nomaden sich einigermaßen zu widersetzen vermochten, wurde die Willenskraft der breiten Massen zermürbt, und die Hoffnungslosigkeit trieb das Volk einem Fatalismus entgegen, der Leiden, metaphysisch gegeben, fast zum Kult machte. Eingeengt in einen Danteschen Höllenkreis, konnte man seinem Sein nur durch religiöse Umdeutung einen Wert erhalten. Unser selbstbewußtes frommes Wort ‚helf dir selbst, und Gott hilft weiter‘, war dem Orientalen Gotteslästerung. So mußte auch die Geistlichkeit es ablehnen, den Gedanken einer Evolutionierung aufzunehmen, weil damit nur ihrem bestehenden Machtverhältnis

über die Massen Abbruch getan worden wäre. Indem der Gläubige die Statik nun religiös wertete, fand er sich zu einer Verachtung des als überlegen erkannten fränkischen Fortschrittes zurück und damit zu einer Rechtfertigung seines Stagnierens, wenn er sich aus Vernunftgründen auch bisweilen nicht zu diesem Standpunkt bekannt hätte.

Den Islam darf man nicht in Bausch und Bogen für diese Haltung verantwortlich machen, da er in seiner Geschichte ja genügend Aktivität entfaltet hat. Der Zwang der Gegebenheit hat vielmehr die Stellung des Gläubigen zur Religion und damit diese selbst so umgeformt, daß sie bei ihrer Durchdringung des gesamten Lebens zum Gerippe wurde, das diese Statik versteifte. Das religiöse Erleben war gerade in Vorderasien tief genug, um immer wieder den Wunsch zur Entfaltung zu gebären, aber über Ansätze sind die einzelnen Versuche in letzter Zeit nie hinausgekommen.

Wenn behauptet wird, daß die ‚Ernährungswirtschaft‘ des Orients nicht die gleiche evolvierende Kraft wie die Erwerbswirtschaft des Abendlandes berge, so wird der Fragenkomplex durch diesen m. E. zutreffenden Ausdruck nur definiert, aber nicht erklärt. Völlig unrichtig jedoch ist es, wenn z. B. Hans Kohn als Erklärung eine psychologische Haltung des Orientalen heranzieht, bei der das Geld „eine viel geringere Bedeutung als in Europa und Nordamerika fand“. Diese romantische Paraphrasierung widerspricht den Tatsachen. Der Arme trieb ja nur deshalb keine Erwerbswirtschaft, weil er mit seinen geringen Mitteln dabei keinen Erwerb gefunden hätte. Der Begüterte dagegen suchte stets und fand häufig den höchsten Erwerb, so daß es bis heute in diesen Ländern oft schwer fällt, das einheimische Kapital zur Investierung in Industrie zu bewegen, weil dabei nicht der gewohnte und rasche Gewinn abgeworfen wird. Weit über die Normalverhältnisse des Westens hinaus arbeitete das östliche Kapital mit Gewinn, aber auch — Verlust. Ein geplündeter Karawanenzug oder eine Erntekatastrophe konnten dem Händler oder Großgrundbesitzer die Existenz

vernichten. Da bei den unsicheren Rechtsverhältnissen jede spürbare Kapitalsanhäufung die Willkür der Mächtigeren anreizte, wurde die Politik des täglichen Lebens als hohe Weisheit gepflegt und das mißtrauisch gehütete Kapital in Edelmetallen und Preziosen gehortet, wodurch es seinen volkswirtschaftlichen Aufgaben entzogen blieb.

Es konnte sich endlich in der Bevölkerung ein nationales Erleben nicht entwickeln, weil man als Schicksalsgemeinschaft, — die doch gemeinhin Grundlage des Nationalbewußtseins bildet, — das Dorf, den Stamm oder bestenfalls eine Berufszunft erblickte und einem der Staat nur als Steuereintreiber, plündernder Soldat oder bestechlicher Beamter entgegentrat. Wie sollte man von dieser Seite Gutes erhoffen? In Sistan, — einer Fundgrube prächtiger Handstücke für den sozialen Aufbau des Orients, — setzte noch 1932 (!), als die persische Regierung hier die Bauern befreite, eine allgemeine Flucht aus den Dörfern ein, weil man es für undenkbar hielt, daß eine Regierungsmaßnahme anders als mit Bauernplünderung enden könnte.

So konnte der Umbruch weder aus den wirtschaftlichen noch aus den geistigen Eigenkräften der Länder erfolgen. Jeder kleine Ansatz erstickte schnell, da ihm die Luft zur Entfaltung fehlte.

Die nachbarlichen Einflüsse, gelenkt durch die außenpolitischen oder imperialistischen Tendenzen europäischer Mächte, wirkten stark auf eine Erhaltung des statischen Zustandes hin. Die politische Seite dieser Fragen ist zu oft beleuchtet worden, als daß wir hier anders als nur formelhaft darauf einzugehen brauchten.

Der Charakter als Länderbrücke, der zur Zeit des Levantehandels der Bevölkerung unermesslichen Segen in den Schoß schüttete, wandelte sich in einen Fluch, als hier nicht mehr Ueberlandkarawanen, sondern die Hochspannungen der Weltpolitik zu leiten waren, die jedes nationale Eigenleben lähmten. England be-

trachtete die Länderbrücke mehr oder minder als G l a - c i s für Indien oder Schutzwall gegen die russische Expansion. Den Seeweg von Gibraltar bis Aden beherrschend, duldeten es nicht, daß andere Mächte die Landwege nach seinem Kronjuwel eröffneten. Es war also bestrebt, die Staaten auf der Länderbrücke in Abhängigkeit von sich zu bringen oder, wo dies nicht anging, ihnen den Abglanz einer Unabhängigkeit von anderen zu bewahren. Es betrachtete die Statik, die es nach Kräften förderte, als eine Art D r a h t h i n d e r n i s , das mit wachsender Nähe zu Indien immer dichter sein mußte, wie denn auch von Afghanistan jeder reformatorische Gedanken gewaltsam ferngehalten wurde. Je weniger Zivilisation die Länderbrücke hatte, desto schwerer konnten fremde Heere über sie hin vorstoßen.

R u ß l a n d wiederum suchte vor allem die Aufmarschlinien für seine politische Expansion freizuhalten, verbot aber eine Verknüpfung der Grenzprovinzen mit den Machtzentren der Staaten, um desto leichter die immer bröckelnden Nordränder der Länderbrücke in seinen Staatsorganismus aufzunehmen. Im Interesse seiner eigenen wirtschaftlichen Expansion aber brachte es jede nationale Wirtschaftspolitik in seinen Nachbarländern zu Fall, wofür das aufgezeigte Beispiel der Zuckerrfabrik von Kehrizek nur eines von zahllosen ist.

F r a n k r e i c h s Aspirationen wiederum waren kulturell und finanziell intensiv und glücklich unterbaut, wie es besonders in Syrien zutage trat. Nur D e u t s c h l a n d hat sich im Interesse seiner wirtschaftlichen Ziele mit ehrlichem Ernst um eine Reformierung Vorderasiens bemüht, und im Weltkrieg ist ihm die Anerkennung der Interessengleichheit denn auch deutlich bestätigt worden.

Dadurch, daß sich die Interessen der größten Mächte im Raume Vorderasiens überschneiden, wurden auf diesem Schlachtfeld die diplomatischen Gefechte Europas ausgetragen, so daß die einzelnen Orientstaaten weniger als Subjekt eigener denn als Objekt fremder Interessen zu gelten hatten.

II. Der Umbruch.

Reisende, die den Orient vor dem Kriege gesehen hatten, kennen ihn heute kaum wieder. Daß er auch mir von meiner Reise 1924—1926 bis zum nächsten Besuch 1931—1933 bis zur völligen Fremdheit gewandelt erschien, kann ich bezeugen. Ja, ein Teheraner Regierungsbeamter, der nach nur zweijähriger Abwesenheit mit uns in seine Vaterstadt zurückkehrte, konnte sein eigenes Haus erst nach langem Suchen wiederfinden.

Der Umbruch, der jetzt mit der Jähigkeit und Zeugungskraft des östlichen Frühlings alle durch Jahrhunderte erstarrten Formen löst, wird gern als eine Europäisierung des Orients bezeichnet, obwohl dieser Begriff bei weitem nicht alle Auswirkungen der Dynamik umreißt. Die große Reformation macht den Orient ebenso wenig europäisch wie Japan, — ja vielleicht noch weniger, da hier die geographischen Elemente den unseren noch fremder sind. Natürlich haben die Reformatoren anfangs gewünscht, ihren Ländern unsere Zivilisation zu geben und sich, Jahrhunderte überspringend, in die westliche Front des Fortschritts einzureihen.¹⁾ So haben sie damals meist europäisches Gedankengut übernommen, ohne sich Zeit dazu zu lassen, es den eigenen Bedürfnissen entsprechend umzuformen. Seit aber Krise, Arbeitslosigkeit und soziale Problematik den Glauben an die Prosperity und die Unfehlbarkeit des abendländischen Wirtschaftsgeistes erschüttert haben, hält man es vielfach für besser, mit dem europäischen Ideengut nur den Boden einer eigenen nationalen Evolution zu düngen, als diese zu ersticken unter einer aufgepflanzten, in die Halme schießenden Fremdzivilisation.

Nur in Tempo und Intensität unterschieden, sind überall die Erscheinungen des orien-

¹⁾ „Persien muß eilends ein veritables Europa werden, sowohl intellektuell wie civilisatorisch“. Diese Worte Ali Akbar Siassi's (La Perse au contact de l'Occident, Paris 1929) sind für solche Ideen charakteristisch.

talischen Lebens aus ihrer Erstarrung geweckt. Weil aber dieser Vorgang nicht von außen hergetragen, sondern mehr noch aus dem Zwang geänderter Verhältnisse von innen heraus ausgelöst wurde, kann er nicht rein als Europäisierung, sondern muß er als Umbruch bezeichnet werden.

Wie besonders Hans Kohn wiederholt betont hat, soll die Triebfeder zu diesem Prozeß der Wandlung ein ‚erwachter Nationalismus‘ sein*). Dagegen spricht jedoch, daß schon vor dem Kriege in weiten Kreisen des Morgenlandes der Nationalismus nicht unbekannt war, — wie etwa die jungtürkische und die persisch-demokratische Revolution ausgesprochen nationale Züge getragen haben, — und daß andererseits in vielen Gebieten gegenwärtig die Bevölkerung um und auch in sich den Umbruch erlebt, obwohl ihr der nationale Gedanke noch nicht bewußt geworden ist. Selbst was man ‚Nationalismus‘ nennen könnte, hat sich nicht a priori aus sich selbst erschaffen, sondern entwickelte sich mit und aus anderen Motiven. In den entlegenen Bergdörfern Südirans z. B., wo man 1932 von einem Ende des Weltkrieges ‚noch keine Kunde erhalten‘ hatte, fühlt man sich zugehörig zu einer Gemeinschaft der Siedlung und der Religion, kennt aber eine nationale ebenso wenig wie den Namen

*) Wie, streng genommen, die Konkreta von Ost und West sich kaum je decken, so entspricht auch der Nationalismus Vorderasiens dem unseren nicht. Der ganze Umbruch ist, so weit überhaupt gewollt, aus einer Auflehnung gegen Europa geschaffen zu dem Zweck, daß man sich durch Aneignung der als überlegen erkannten Fremdzivilisation vor fremder Ueberlegenheit bewahre. Eher noch, als daß man wie Kohn verfehlt versucht, eine Parallele zur europäischen Entwicklung zu ziehen (!), ließe sich dieser Prozeß im Morgenland mit Rußland abzüglich des extremen Bolschewismus vergleichen. Wenn wir im folgenden diese staatliche Durchorganisation eines Raumes zur Hebung und Bildung eines Volkes als ‚national‘ bezeichnen, so tun wir das nur in Ermangelung eines anderen Ausdrucks mit der obenerwähnten Einschränkung, daß diese Begriffsgleichheit keine Inhaltsgleichheit mitsetzt. Am besten noch würde das Wort „vaterländisch“ passen, wenn man es nicht in dem Schlagwort-Sinne gebraucht, den ihm die jüngste Zeitgeschichte gegeben hat.

des gegenwärtigen Schahs. Bei den Nomaden wiederum empfindet man eine stark ausgeprägte Zusammengehörigkeit, aber nur eine geringe religiöse Gemeinschaftsbindung und jegliche nationale Zugehörigkeit überhaupt bloß als lästigen Zwang. Trotzdem ergreift der Umbruch auch jeden dieser Menschen zutiefst:

ein jeder setzt den Willen zum Fortschritt anstelle des Willens zum Starrsein, genötigt durch die Erkenntnis, daß er ohne diese Umstellung zugrunde ginge.

Erst diese innere Bereitschaft der Bevölkerung zum Umbruch hat die Voraussetzung für alle Regierungsmaßnahmen gebildet, die gewiß aus einer nationalen Politik im besten Sinne erwachsen.

Wenngleich an so manchen Führerpersönlichkeiten der Vorkriegszeit Verschwendungssucht, Despotie und Cäsarenwahn hervorstachen, so darf man doch darüber nicht die vielen anderen vergessen, die einer wahrhaft nationalen Politik lebten. Es sind vielerorts die redlichsten Mühen um eine Aenderung der Verhältnisse aufgebracht worden, ohne daß doch besonderes erreicht wurde. Alle unsere Asienkämpfer, die mit einem Hochdruck von ehrlichstem Willen geladen waren und im großen ganzen dennoch scheiterten, sind ein eindringliches Beispiel aus der jüngsten Zeit dafür.

Bei aller Bewunderung für die Energie der großen Reformatoren des Orients muß doch zugestanden werden, daß diese Menschen erst wirken konnten, weil ‚die Zeit erfüllt‘ war, weil die vollkommen veränderten Voraussetzungen einer nationalen Politik plötzlich Erfolg ermöglichten. Hat nicht Amanullah trotz eines Höchstmaßes von Willen und Tatkraft doch Schiffbruch gelitten? Wenn man ihm jetzt vorwirft, er sei mit seinen nationalen Reformen zu stürmisch vorgegangen, so räumt man damit ja ein, daß Nationalismus und Reformwillen keinen Umbruch zu leisten vermögen, sondern daß dazu mächtigere

Voraussetzungen mitwirken müssen als die nationalen Tendenzen einer Regierung, die übrigens in Gebieten unter Fremdherrschaft im strengen Sinn kaum vorhanden sind.

Hans Kohn schreibt zwar, daß „ohne Anleitung und Hilfe des Staates weder die bildungsmäßigen noch die psychologischen Voraussetzungen gegeben sind, daß der orientalische Grundbesitzer, Bürger oder Bauer das Risiko einer Wirtschaftsumgestaltung auf sich nehme“, doch dies heißt das Werden der Entwicklung vollkommen verkennen. Wie wir sehen werden, haben Staat und nationale Politik den Umbruch gewaltig gefördert und zweifellos auch fördern müssen, aber sie allein haben ihn nicht herbeigeführt und hätten dies auch nicht vermocht. Was hier geworden ist, kam ja im ganzen aus dem Werden und nicht aus dem Machen. Der Geograph, dem es am Herzen liegt, den Gang der Geschehnisse weitgehend aus dem Zwang der Umwelt heraus zu erklären, sieht voller Ehrfurcht, wie diese Zusammenhänge in die Bahnen einmünden, welche eine zwangsläufige Entwicklung vorgezeichnet hat, und so überläßt er es gern fleißigen Chronisten, sich an Tatsachen immer erneut zu berauschen.

Um all die mannigfachen Auswirkungen des Umbruchs einbeziehen zu können, müssen wir für ihn vorerst die weite Formulierung nehmen, daß sich die Beziehungen des Menschen zu den Dingen verändert haben. Wechseln die gewohnten Beziehungen des Orientalen zu den ihn umgebenden Bedingungen, so geht die statische und konservative Einstellung verloren: die Dynamik setzt ein.

Der Landmann hat ein neues Verhältnis zu seinem Acker, der Nomade zu seinen Herden, der Handwerker zu seinem Betrieb, der Kaufmann zu Handel und Verkehr und die Regierung zu Volk und Nachbarmächten gewonnen. Wie die Zeit des Levantehandels mit ihrer Verkehrsspannung zwischen Ost und West die Länderbrücke zum Handel nötigte, wie die darauf folgenden Jahrhunderte aus den eingangs aufgezeigten Bedingun-

gen heraus Stagnierung erzwangen, so ist nun allgemein der Weg zur Veränderung freigelegt, der denn auch je nach den räumlichen Bedingungen sowie nach Temperament und Können der maßgebenden Persönlichkeiten verschieden schnell beschritten wird.

Aus was entfalteteten sich nun die dynamisierenden Kräfte? Die zu Anfang von uns aufgezeigten Formen vermochten keine Evolutionisierung auszulösen. Eine rein geistige Evolution, deren tiefere Zusammenhänge der Kulturhistoriker und nicht der Geograph zu klären weiß, hätte, wenn sie auch wirklich im Orient entfaltet worden wäre, dennoch aus dem gegebenen Tatsachenmaterial kaum etwas gestalten können. Ein Beispiel möge dies belegen:

Irgend ein kleiner Freibauer im iranischen Gebirge, entfernt vom schon länger europäisch beeinflussten Westen Kleinasiens wie vom afghanischen Osten, besitzt einige Schafe und Ziegen und bebaut sein Feld ohne Qanat, rein mit dem bis tief in den Sommer rinnenden Wasser von den Schneefeldern eines Bergriesen. Dieser Mann weiß wohl von einem neuen Schah, nicht aber von den grundlegenden Reformierungen, von den Ausmaßen des Umbruchs in seinem Vaterland. Er spürt jedoch einige Wandlungen, die bestimmend in sein Leben eingreifen: die ständig wiederkehrenden Raubzüge der Stämme, die ihn oft bis aufs Hemd plünderten, haben plötzlich aufgehört; deshalb treibt er nun eine Art Planwirtschaft. Er hat Freude an seiner Produktion, seit er für seine Familie und nicht länger für die Räuber schafft. Die Transportkosten sind stark gefallen und die Preise für Tragtiere so gesunken, daß er nun daran denken kann, einen Anteil auf ein Kamel zu erwerben. Die Lebensmittelpreise dagegen sind gestiegen. Während der Bauer früher kaum zur Stadt kam, weil es den weiten gefahrvollen Weg nicht lohnte, etwas Gemüse, Schafwolle oder vom Munde abgedarbttes, selbstgemahlenes Korn im Basar anzubieten, besucht er die Stadt jetzt regelmäßig, um einen Teil seines in der Mühle vermahlenden Kornes oder seiner übrigen Erzeug-

nisse dort preiswert abzusetzen. Er überlegt, wie er seine Produktion steigern und wie er sie am leichtesten transportieren kann. Es erscheint ihm jetzt auch klüger, seine Frau in der Landwirtschaft mitarbeiten als weben und Teppiche knüpfen zu lassen; denn all solche Artikel findet er neuerdings preiswert genug, so daß er die Autarkie seines Haushalts aufgeben kann. Seit er gesehen hat, daß andere Dörfer Baumwolle anbauen und gut absetzen, arbeitet er an einer Erweiterung seiner Berieselungsanlage, um mehr Feld kultivieren zu können. Er spart auf einiges Werkzeug hin, weil er mit seinen Nachbarn zusammen ein Qanat anlegen möchte, — nur klein, aber doch während der letzten Sommerwochen, also für eine zweite und vielleicht dritte Frucht im Jahre noch Wasser gebend. Seine Frau vergrößert den Geflügelbestand so, daß er jedesmal Hühner oder Eier zum Basar mitnehmen kann. Dürre Jahre und Erntekatastrophen fürchtet er zwar noch, aber nicht mehr als einen unentrinnbaren Untergang; denn nach der letzten Mißernte wurde, ohne daß die Preise ins Wucherische stiegen, schnell und reichlich Ersatzkorn herangeschafft, so daß er durch den Tausch von zwei Schafen das fehlende Brotmehl erstehen konnte. Den Kapitalsverlust hat er noch im selben Winter fast ausgleichen können, indem er Brennholz sammelte und zur Stadt schaffte, wo seit der Einführung von Eisenöfen immer Bedarf dafür besteht. So ist der Ring der Hoffnungslosigkeit gesprengt, der einst viele seiner Mitbauern dem Opium überantwortete, weil sie über der Sinn- und Wertlosigkeit ihres Daseins sich eine glücklichere Scheinwelt aufbauen wollten. Der Bauer schafft froher und plant für die Zukunft.

Noch stärker empfindet der Dorfbesitzer die Wandlung. Mit der Verkehrsverbilligung, der Erhöhung städtischen Bedarfs und dem Steigen der Lebensmittelpreise hat sein Dorf plötzlich einen Kaufwert erhalten, den er durch weitere Investitionen erhöhen möchte. Er verbessert seine Qanate, führt die rentablere amerikanische Baumwolle ein und findet nun mancherlei Anwendung für seine Kenntnisse von europäischem Wirt-

schaften, das er zur Kriegszeit von den Engländern abgesehen hat. Auf Methoden zur Produktionssteigerung bedacht, fährt er im Mietauto zuweilen bis zur Provinzhauptstadt, wo er von Freunden und von Händlern Anregung empfängt. Er bringt seinen Sohn zur Schule und will ihm sogar ein neues Dorf gründen, da er gehört hat, daß die Bank für Landwirtschaft dazu günstig Zuschüsse gibt. Er kann dem Ausbau der Produktion all das zuführen, was er früher zur Sicherung brauchte. Seit er nicht mehr den Verlust all seiner Habe durch Räuber fürchten muß, hat er auch zum Staate Vertrauen gefaßt.

Solch grundlegender Beziehungswandel macht die Menschen dynamisch. Sie werden damit keineswegs „Europäer“ oder „Kapitalisten“, (so gern auch bei uns erklärt wird, die „Einführung“ der kapitalistischen Wirtschaft habe den Orient gewandelt), sondern sie werden einfach strebsam, weil sie es jetzt wagen können, ja m ü s s e n. Wer sich nämlich noch an die alten Formen klammert, hat plötzlich ein weit härteres Leben als früher, da sein Stagnieren im allgemeinen Fortschritt zum Rückschritt wird. Die Mehrzahl begrüßt darum die neue Zeit, die zum Weiterkommen aus eigener Kraft drängt und jedem zugleich die Mittel dazu gibt.

Die Formung zum Dynamischen hat jedenfalls nicht schlicht eine einzige Ursache wie etwa Nationalismus oder Einbeziehung in die Weltwirtschaft, wie so gern gesagt wird. Längst schon waren viele Gebiete Vorderasiens mehr oder minder in die Weltwirtschaft einbezogen worden, was sie wohl wandelte, aber durchaus noch keinen Umbruch erleben ließ. Auf dem Grunde dieser Umwertung aller Werte ruht eine zwifache Veränderung: die im Nachbarraum und die des Verkehrswesens, deren erstere die Statik von außen erschüttert und deren letztere sie von innen her auflöst. Besonders das Verkehrswesen müssen wir eingehender betrachten, weil die Umstellung, die im Orient bewirkt wurde, nicht eine Evolution wie bei uns, sondern eine wirkliche Revolution darstellt.

1. Die Verkehrsrevolution.

Es mag sein, daß dies Kapitel mit seiner weitgreifenden, jedoch nach Tunlichkeit übersichtlich gehaltenen Systematisierung manchen Leser abschreckt. Es durfte jedoch im Rahmen unserer Ausführungen nicht fehlen, zumal selbst unsere besten Karten die Verhältnisse unrichtig angeben.

Während der Luftverkehr seinen wesentlichen Einfluß erst noch gewinnen muß, laufen zwei Träger der Verkehrsrevolution parallel, wenn dabei auch in verschieden starker Entwicklung: Eisenbahn und Auto.

a) Die Eisenbahnen.

Der Krieg hat dem Eisenbahnwesen auf der vorderasiatischen Länderbrücke eine starke Förderung angeeignet lassen, die von der deutsch-türkischen, der englisch-indischen und der russischen Seite ausging.

Die Baghdadbahn, die Haydarpaşa am Bosphorus mit Bagdad verbinden sollte, war bei Kriegsausbruch in ihrer größeren zweiten Hälfte noch ein Stückwerk, das den Erfordernissen dieser Zeit nicht gerecht werden konnte. Leider ging die Heeresleitung erst zu spät mit der nötigen Energie an die Schließung der großen Lücken, so daß die in ihrer Dauer anfangs stark unterschätzten Kriegsoperationen schweren Schaden nahmen. Die erste Lücke zwischen Bozanti und Dorak, durch das Taurusgebirge bedingt, wurde durch die jahrelange Arbeit deutscher und österreichischer Eisenbahnbataillone geschlossen, indem mit 44 Tunnels eine der großartigsten Gebirgsbahnen geschaffen und gerade — beim Zusammenbruch vollendet wurde. Die zweite Lücke zwischen Aleppo und Adana, also im Gebiet des Amanus, ließ sich mit dem Bau von 13 Tunnels bewältigen. Die dritte endlich, die zwischen Haran und der vollendeten mesopotamischen Strecke Samarra—Baghdad geblieben war, konnte vom Westen her nur bis Nisibin

ausgeführt werden, wo die ‚Baghdadbahn‘ noch bis 1933 ihr Ende fand. Auch die Zweiglinie Derbeziye—Mardin, die eigentlich über Diyarbekir bis an die Kupferminen von Ergani-Maden geführt werden sollte, verdankt ihre Existenz den Eisenbahnkompanien.

In P a l ä s t i n a wurde eine Schmalspurbahn (in der Hedschasspur von 1,05 m) von Mesudiye über Tulkerim, Lud und Birscheba nach Hafir-el-Audsche mit Nebenstrecken für die Nedschef-Front vorgetrieben, die küstenfern und darum vor englischen Kriegsschiffen geschützt lag. Die Engländer dagegen bauten für ihre Operationen gegen Palästina eine Normalspurbahn ab Kantara an der Suezbahn aus, die, längs der Küste laufend und sogar zum Doppelgeleis ausgearbeitet, 1917 schon nahe an Ghaza war. Im Juni 1918 legten sie die Strecke Rafa—Birscheba, nagelten die hier vorgefundene deutsch-türkische Kriegsbahn bis Tulkerim zur Normalspur um, verlängerten sie 1918 bis Haifa und verbanden endlich Ghaza und Lud direkt durch Normalspur. So war die Verbindung mit dem Suez längs der Küste geschlossen.

Was die Engländer im Verfolg der m e s o p o t a m i s c h e n Operationen an Kriegsbahnen legten, charakterisiert sich bei uneinheitlicher Spur durch die Führung längs der Wasseradern, die man zur Speisung der Maschinen brauchte. Die Hauptlinie bildet da die Strecke Basra—Nasiriye, die im Verlauf des Feldzuges noch bis Baghdad verlängert wurde, aber, um nicht unmittelbar als Verlängerung der ‚Baghdadbahn‘ nutzbar zu sein, nur Meterspur hat. Als Aufmarschbahn gegen den persischen Paitaqaß wurde eine weitere Meterspur nach Khanikin ausgebaut, deren Brücke über die Diyala jedoch wiederholt weggerissen wurde. Endlich verlängerte man im Mai 1918 noch die ‚Baghdadbahn‘ in Normalspur von Samarra bis Tikrit.

Auf persischem Gebiet wurde von Buschehr am Golf bis an das Gebirge heran eine Schmalspurbahn gelegt, da auf der Straße nach Schiraz die zur Regenzeit fast unpassierbare Sandstrecke als beschwerlich gefürchtet war. Diese Bahn wurde jedoch später wieder abgetra-

gen, genau wie zahlreiche andere Linien, — so die Strecke nach Es-Sinn, die nur der Offensive gegen Kut-el-Amara wegen angelegt worden war, ferner die Linie von Bagdad nach Kut-el-Amara, welche die tagesweite Tigrisschiffahrt auf sechs Stunden verkürzte, die Strecke Basra—Qurna, die den Euphrat auf einer Schiffsbrücke überquerte, und die Bahn von Bagdad nach Faludscha.

Vom indischen Bahnnetz aus wurde die nord-belutschische Bahn von Nuschki bis nach Duzdab, dem späteren Zahedan, bis auf persisches Gebiet geführt und damit die große Wüstenstrecke in der Quetta-Sistaner Handelsstraße überbrückt. Seit einigen Jahren jedoch ist diese Bahn nur noch bis Nokundi etwa 120 km vor der Grenze in Betrieb, da die persische Regierung, die sie von der indischen übernehmen sollte, auf den geforderten Preis noch nicht eingehen will. Wie die Linie Quetta—Schaman, die letzten Randketten durchbrechend, in das inneriranische Becken hinabsteigt, so durchquert die 1919 nach dem englisch-afghanischen Krieg gebaute von Peschauer nach Landi-Kotel durch den Khaiberpaß das Randgebirge, um bis vor Dakka zu führen. Auch in das Suleimangebirge wurden von Kalabagh aus einige kurze Stichbahnen den Pässen zu ausgebaut. All diese Bahnen sind ihrem Wesen nach strategisch, nehmen schwer passierbare oder leicht sperrbare Durchgangsgebiete und ermöglichen es, die meist grenznahe Endstation zur Operationsbasis auszubauen.

Die Russen haben im Verfolg ihrer Kriegshandlungen eine Schmalspur von Sarikamiş über Erzurum zum Braunkohlenlager von Kükürtlü gebaut und eine russische Spur von Dschulfa an der persischen Grenze nach Täbriz mit Abzweigung zum Urmiasee. Einige andere Feldbahnen, — so die von Trapezunt zum Zigana- paß verlaufende und die nördlich von Dschulfa über Bayazit nach Kara-Köse bzw. Bayazit-Aga führende, — sind wieder abgetragen worden oder auch verfallen. Die bei der Trassierung stehende Bahn von Batum nach Trapezunt wurde wie so viele andere russische Arbeiten mit dem Ausbruch der Revolution verlassen.

Wenn man die später wieder preisgegebenen Strecken mitzählt, so haben die wenigen Kriegsjahre mehr Eisenbahnkilometer geschaffen als die vielen Jahrzehnte seit 1866, wo die Strecke von Smyrna nach Aydin als die erste auf vorderasiatischem Boden gelegt wurde. Freilich waren für all diese Linien strategische Erfordernisse maßgebend, weshalb das ganze System auch so uneinheitliche Züge trägt. Als dann die Friedenswirtschaft diese Bahnen übernahm bzw. übernehmen mußte, kostete der Betrieb vielerorts mehr, als er einbrachte, und dies war auf manchen Strecken auch der entscheidende Grund für die Stilllegung.

Seit dem Kriege haben die Staaten der vorderasiatischen Länderbrücke den Bahnbau mehr oder minder intensiv fortgeführt, während nur Afghanistan seit dem Sturz von Amanullah die Pläne beiseitegelegt hat. Die junge Türkei dagegen hat in zehn Jahren 2000 km geschaffen, — eine bewundernswerte Leistung, da sie die Mittel dazu selbst aufgebracht hat, um nicht von Auslandskapital abhängig zu werden, und da sie noch viele alte Linien aus fremdem Besitz zurückgekauft hat. Die heutige Struktur des anatolischen Bahnnetzes entspricht durchaus den natürlichen und strategischen Erfordernissen. Es läuft nämlich um das inneranatolische Becken als Verbindung für die Städte an dessen Rande (Ankara, Eskişehir, Afyon-Karahisar, Konya, Kayseri) eine Rundbahn mit auswärts gerichteten Radialbahnen, von denen folgende fertiggestellt sind oder werden:

1) Eskişehir—Haydarpaşa, 315 km lang, die alte anatolische Eisenbahn mit 9 km Nebenstrecke von Arifiye nach der Fruchtebene von Adapazari, dem Nährraum von Stambul.

2) Die alte kurze Stichbahn Alayunt—Kütahya wurde 285 km bis Balıkesir fortgeführt, wo sie auf die Manisa-Bandırma-Bahn (Nr. 10) trifft.

3) Die zu Ende des 19. Jahrhunderts gebaute, 419 km lange Bahn von Afyon-Karahisar nach Smyrna verbindet über Manisa wichtige Produktionsgebiete des Westens mit dem Hafen.

4) Die gleichfalls alte Smyrna-Aydin-Bahn, die bis Igridir führt, hat Stichbahnen nach Burdur, Çivril, Denizli, Söke und Ödemiş bzw. Tire, Buca, Seftiköy und Burnova. Indem Civril 113 km weit von Afyon-Karahisar verbunden wird, ist vom zentralen Ring eine neue Radiallinie geschaffen, die mit den Nebenstrecken 723 Kilometer lang sein wird.

5) Eine Bahn von Afyon-Karahisar nach Antalya soll 1936 fertiggestellt werden, indem man die Hafenstadt ca. 150 km weit mit Karaguyu verbindet, von dort die Smyrna-Aydin-Bahn (Nr. 4) bis Çivril nimmt und von hier eine neue Linie nach Karahisar weiterführt.

6) Von Ulukişla nach Yenice läuft die erwähnte Kriegslinie durch den Taurus. Von Yenice führt sie ostwärts als die alte ‚Baghdadbahn‘ über Adana, das nun syrische Aleppo, nach Nisibin und zur syrisch-iraqischen Grenze (mit Stichbahnen vom türkischen Toprak-Kale nach dem syrischen Alexandrette und von Derbeziye nach Mardin), westwärts dagegen nach Mersin. Diese Linie, von Bozanti ab einer französischen Gesellschaft gehörend, nennt sich Bozanti-Aleppo-Nisibin-Bahn oder kurz Taurusbahn.

7) Die Kayseri-Samsun-Bahn, 600 km lang und völlig neu, verbindet Mittelanatolien mit dem jüngst ausgebauten Hafen. Eine Schmalspur zweigt von Samsun 37 km weit zu den Tabakkulturen von Carşanba ab.

8) Die Sivas-Erzurum-Bahn, die 1939 dem Verkehr übergeben werden soll, wird durch eine Zweiglinie Divikri—Malatya Anschluß an Linie 11 haben. So wird Anatolien über die Strecken Erzurum—Sarıkamiş—Kars—Leninakan (Sowjetarmenien) mit dem russischen Bahnnetz verknüpft sein.

9) Die Bahn Irmak—Filyas—Eregli, 390 km lang, die in den nächsten Jahren elektrifiziert fertiggestellt werden soll, verbindet die Kohlenlager am Schwarzen Meer mit dem Bahnnetz von Ankara. Außer diesen von der Rundbahn des inneranatolischen Beckens ausstrahlenden Bahnen sind noch folgende zu erwähnen:

10) Die alte Manisa-Bandırma-Bahn im Westen, 218 km lang, in Balıkesir Linie 2 aufnehmend, führt durch die reichen Ackerbaugebiete.

11) Die 500 km lange Südostlinie von Fevzi-Paşa über Elaziz nach Diyarbakir, die Kupferbergwerke von Ergani erschließend, soll noch dies Jahr fertiggestellt werden.

Endlich laufen auf anatolischem Boden noch die Meterspur Mudanya—Brussa (Bursa), die Schmalspur Ilica—Palamutlu (am Golf von Edremit) und die Werkbahnen im Kohlengebiet von Ereğli.

Mit dem Kostenaufwand von $\frac{1}{2}$ Milliarde Mark bringt die Türkei ihr Programm zum Abschluß und verfügt im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl über ein wirklich europäisch dichtes Bahnnetz, das folgende Maschen aufweisen wird: den inneren Ring, die beiden westlichen Ringe von Balıkesir und Smyrna, mit der Erzurumbahn den Ring von Malatya und endlich den südöstlichen, dem zur Schließung nur die Lücke Mardin—Diyarbakir übrigbleibt.

Das Eisenbahnnetz von Syrien dagegen hat sich seit dem Kriege nur wenig vergrößert. Sehen wir von den großstädtischen elektrischen Straßenbahnen und ihrer Verlängerung (Beirut—Maameltein) ab, so bleibt nur die kurze Stichbahn Ezraa—Sueida, die in das Korngebiet des Hauran gelegt wurde, und die Fortführung der ‚Baghdadbahn‘ von Nisibin an die iraqische Grenze, welche die französische Mandatsbehörde als Notstandsarbeit auf der vorhandenen Trasse fertigstellen ließ. Die Bahn Deraa—Samach will man sogar einstellen.

Während Palästina nur eine 7 km lange Stichbahn von Petach-Tikwan nach Ras-el-Ain, also in die Zitruspflanzungen bei Telawif geschaffen hat, mußte es viele Kriegsbahnen abtragen oder einstellen, — so die Strecke von Lud nach Hafir-el-Audsche mit Nebengeleisen, da die Engländer dem Suez zu nur eine Bahn in leicht kontrollierbarer Küstennähe dulden wollen, und die Strecke Rafa—Birscheba, die 1927 wegen geringer Benutzung außer Betrieb gesetzt werden mußte, ebenso wie die Linie Tulkerim—Afule kaum Verkehr mehr

hat. Diese Rückentwicklung des Bahnwesens fällt doppelt ins Gewicht, wenn man die starke Bevölkerungsvermehrung während der gleichen Zeit bedenkt.

In Transjordanien ist die Hedschasbahn nur bis Maan in Betrieb.

Die Struktur der syrischen und palästinensischen Bahnen wird durch zwei Richtungen bestimmt: einmal läuft zwischen Wüste im Osten und Küste im Westen die alte Meridionallinie mit abzweigenden kurzen Stichbahnen entlang, und zum anderen strebt ihr vom Suez aus längs der Küste die neue Kriegsbahn entgegen. Die Lücke zwischen beiden wird durch eine Bahn in Hedschasspur verkittet, aber nicht ausgefüllt.

Die Nordsüdlinie läuft von Aleppo durch das Orontesttal und das Gor zwischen Libanon und Antilibanon nach Rayak (ca. 300 km) und setzt hier, nachdem sie mit der ca. 100 km langen Normalspur-Zweigbahn Homs—Tripoli das wichtige Produktionsgebiet des mittleren Orontes mit dem Meere verbunden hat, an der ca. 150 km langen Beirut-Damaskus-Bahn in Hedschasspur ab. Von Damascus südwärts läuft die Hedschasbahn, die aber seit Kriegsende nur ca. 400 km weit bis Maan verkehrt. Als Nebenstrecken führen von hier aus ins Haurangebiet die Linien Ezraa-Sueida (ca. 50 km) und Deraa—Bosra (ca. 40 km). Durch die Wirtschaftsgebiete des Tiberias und der Ezreelsenke führt küstenwärts die Zweigstrecke Deraa—Haifa (ca. 140 km) mit ihren Verästelungen nach Akka (ca. 18 km). In Haifa trifft sie auf die normalspurige Küstenbahn nach Kantara (ca. 440 km), mit der sie auch durch die ca. 100 km lange Afule-Tulkerim-Bahn (mit Stichbahn nach Nablus) Verbindung hat. Bei Lud schneidet die von Kantara kommende Küstenstrecke die 87 km lange Normalspurbahn Jaffa—Jerusalem, die, schon 1892 als Pilgerlinie eröffnet, die älteste syrisch-palästinensische darstellt.

Immer wieder aufgenommen und zurückgestellt wird das Projekt einer Baghdad-Haifa-Bahn, die im großen ganzen längs der jüngst gelegten Oelleitung durch die Syrische Wüste laufen soll. Sie soll die Hedschasbahn queren, die Wüste über Qasr-Azraq und Rutba durch-

messen, in Hit den Euphrat überbrücken, ihm dann bis Faludscha folgen und so endlich Baghdad erreichen.

Das Eisenbahnsystem des I r a q ist noch nicht zum organischen Ganzen gefügt. Als Hauptstrang zieht vom Golf nach Basra die 650 km lange Meterspur Basra—Baghdad mit zwei Seitenzweigen: der schiitischen Pilgerlinie Hindiya—Kerbela (43 km) und der 18 km langen Strecke von Haltepunkt Ur nach Nasiriye, dem Hauptort des unteren Zwischenstromlandes und Ausgang der Straße nach Kut-el-Amara.

Von Baghdad aus, jedoch auf der linken Tigrisseite und ohne Brückenverbindung, führt das Metergeleise 203 km weit nach Ueberquerung der Diyala bei Schah-raban nach der Grenzstadt Khanikin. Von Qaraghan aus biegt in gleicher Breite, 205 km lang, eine Strecke nach Kirkuk ab, die nun die Oelfelder erschließt, aber als Aufmarschlinie gegen kurdische Stämme und für den Streit um Mosul gelegt worden war. Schnell gebaut und meist auf Sand und Alluvionen liegend, ist sie leicht zerstörbar. Die alte normalspurige Baghdadbahn war von Tikrit nach Bardschi auf 246 km erweitert worden, hat sich aber von letzterem Ort nach Kalat-Scheriyat rückentwickelt. — Dafür arbeitet man an einer Einbeziehung von Mosul in das westliche Bahnnetz. Unter Benutzung der Trassenreste von der „Baghdadbahn“ hat man Mosul bereits 112 km weit nach der syrischen Grenze zu verbunden, wo nun Anschluß an die syrisch-türkischen Linien geschaffen wird, so daß Mosul demnächst durch eine Eisenbahn mit dem Westen verknüpft sein wird.

P e r s i e n hat 1928 mit dem Bau einer Bahn begonnen, die den Kaspi über Teheran—Hamadan—Burdshird—Dizful mit dem Golf verbinden soll. Es sind vorläufig die beiden äußersten Teilstrecken vollendet, also im Norden von Bendergez ca. 150 km über Sari in das Elbursgebirge und im Süden von Bender-Schahpur über Dizful ca. 250 km weit in das westliche Randgebirge hinein. Während die Anlagen in den Küstenebenen des Nordens und Südens verhältnismäßig rasch durchführbar waren, bereitet jetzt der Aufstieg zum

Hochland beachtliche Schwierigkeiten, so daß die Fertigstellung der Transversalbahn noch einige Jahre benötigen wird.

Außerdem besitzt Persien die bereits erwähnte Kriegsbahn in Zahedan, eine zweite in Azerbeidschan, eine schmalspurige von Teheran nach dem Pilgerort Schah-Abdul-Azim (8,7 km), eine kurze Kleinbahn von Rescht nach Pilebazar am Kaspi und im Oelgebiet die Strecke von Dar-e-Khazineh nach Meidan-e-Naftun (25 km), die in Schmalspur den Hauptort der persischen Oelquellen mit der Wasserstraße des Karun verbindet.

A f g h a n i s t a n hat, wie erwähnt, keinerlei Eisenbahnen. —

Es läßt sich also z u s a m m e n f a s s e n d sagen, daß der Krieg vornehmlich in den Tafelländern das Bahnwesen mächtig gefördert hat, daß jedoch sein nach strategischen Gesichtspunkten geschaffenes Netz den optimalen Verkehrsbedingungen nicht entspricht. Die Gebirgsländer Persien und vornehmlich die Türkei haben nach dem Krieg intensiv am Bahnbau weitergearbeitet. Doch wenn auch ihre Verkehrslage sich dadurch verschoben hat, so ist damit allein nicht der Umbruch ausgelöst worden. Daß der Bahnbau für die grundlegende Wandlung des Morgenlandes nicht ausschlaggebend sein kann, zeigt sich schon daran, daß der Umbruch auch in den bahnlosen Gebieten voll eingesetzt hat.

b) D a s A u t o .

Die Verkehrsrevolution des Orientes ist viel mehr durch den Kraftwagen als durch die Eisenbahn ausgelöst worden. Man kann deutlich in der jüngsten Entwicklung des Morgenlandes drei technische Zeitalter erkennen:

Das erste, das freilich nur den schmalen Saum der Levante erfüllte, wurde durch die Hochseeschifffahrt und besonders das Dampfschiff eingeleitet. Ein zweites brachte dann die Eisenbahn, doch wiederum nur in den wenigen engen Kanälen ihres Verlaufes, soweit die Geleise durch dicht besiedelte Produktionsgebiete zogen.

Erst in der dritten technischen Periode durchpulste das eiserne Herz des Motors alle, auch die dünnbesiedelten und weltfernen Landschaften mit der Kraft, sich zu neuer Formung zu entwickeln. Schiffahrt und Eisenbahn hatten in Vorderasien die Straßenentwicklung gehemmt und die großen Ueberlandwege veröden lassen, weil der Verkehr durch die Küste eingefangen wurde, oder weil man um des Schienenstranges willen die Pflege der durchlaufenden Straßenverbindungen vernachlässigte. Aus diesen Straßenresten entwickelte das dritte Zeitalter die Autobahnen.

Wie wir in den Eingangskapiteln auseinandersetzen, hatte der Orient eine natürlich bedingte Verkehrsüberlegenheit vor anderen Klimazonen gehabt, die ihm erst dann verloren ging, als der Westen mit Straßenbau, Eisenbahn und Schiffahrt eine Umwertung des Alten brachte. Seit nun aber das Autozeitalter auch im Osten angebrochen ist, setzt sich diese Ueberlegenheit unleugbar wieder durch; denn keine andere Klimazone vermag dem Autoverkehr so günstige Bedingungen zu bieten wie die aride. Weil eben der Orient die denkbar besten Voraussetzungen für einen Autoverkehr bietet, konnte das gesamte Leben hier mit der Einführung dieses Verkehrs so grundlegend revolutioniert werden wie nirgends sonst.

Wird im Westen ein Autoverkehr erst durch Straßenbau ermöglicht, so fahren die Kraftwagen des Ostens oft nur Spuren im Unland aus, denen erst später und in vielen Fällen überhaupt nicht ein Straßenbau folgt. Die Trockenheit des Klimas, in allen anderen Wirtschaftsformen als eine schwere, nachhaltig wirkende Ungunst der Natur hervortretend, offenbart sich gerade im Autoverkehr als höchste Gunst. In den weiten Tafelländern ist die Anlage einer Straße oft nicht vonnöten, sondern nur hie und da erfordert der eingefahrene Naturweg ein wenig aufbessernde Nachhilfe, während in den Faltenländern der Verkehr sich an meist breite, schutt erfüllte Senken oder weite Becken hält, wo leicht ein fahrbarer Weg herzurichten ist. Kunstbauten in unserem Sinne erfordert eigentlich nur die Ueberquerung hoher

Gebirge, die jedoch gewöhnlich frei von Bergstürzen und tosenden Wildbächen sind. Auch wird bei weitem nicht der technische Aufwand wie in anderen Ländern benötigt, weil selbst dem einfachsten Mörtel in diesen Klimazonen eine besondere Bindigkeit eigen ist. So zeigt sich der krasseste Unterschied in den Kosten einer Straßenanlage, dieser Voraussetzung für den Autoverkehr, bei uns und im Morgenland. Muß bei uns Stück um Stück enteignet und gekauft werden, so kann dort weithin projiziert und dabei nur ganz vereinzelt und zu niederem Preis etwas aus Privathand erworben werden. Verlangt unsere Straße, da sie nur sehr selten auf anstehendem Fels aufliegt, einen starken Unterbau, so findet der Verkehr des Morgenlandes, das nur in wenigen feuchten Gebieten tiefgreifenden Verwitterungsboden kennt, in der Regel sterile Steinböden vor, die als tragfähiger Untergrund, als wären sie eine geschotterte Straße, gelten dürfen. Als quer durch die Syrische Wüste die große Oelleitung von Kirkuk an das Mittelmeer gelegt wurde, fuhren querlandein Lastautos von 35 m Länge, die auf 36 Rädern an die 60 t Ladelast beförderten! Solche Ueberautos konnte die Technik überhaupt nur für Wüstenverkehr ersinnen. Während sie bei uns jeden Straßenunterbau zerdrückt, jede Brücke zerbrochen und Pflasterung zermahlen hätten, fuhren sie dort weglos durch die Wüste, indes nur eine Handvoll Leute gelegentlich einige Schwierigkeiten beseitigte. Will etwa im Osten Persiens der Emir von Birdschend mit seinem neuen Wagen die Dörfer besichtigen, so schickt er einfach kurz zuvor ein paar Leute voraus, die ihm für seine Route eine „Straße“ bauen. Und als wir selbst 1932/33 monatelang mit dem Wagen durch die Wüste kreuzten, haben wir uns, — ein Mann, eine Frau und ein Hund, — der Weglosigkeit immerhin gewachsen gezeigt.¹⁾

Natürlich wird der Kraftwagen durch solche Fahrten mehr beansprucht als auf asphaltierten Wegen. Um diesen Verschleiß zu mindern, hat man nun mit intensivem

¹⁾ L. u. G. Stratil-Sauer: Kampf um die Wüste, Berlin 1934.

Straßenbau begonnen, der sich selbst in den feuchten Gebieten der Türkei freilich darauf beschränken kann, über 10 cm Rollschicht eine Schotterdecke von 15 bis 20 cm Stärke zu legen. Auch diese Beschotterung gestaltet sich im steinreichen Orient natürlich viel einfacher als bei uns, wo das notwendige Material oft von weit hergebracht werden muß. Selten nur sind Brücken und Durchlässe anzulegen, Straßengräben sind häufig überflüssig, und auch die Instandhaltung erfordert nur geringe Mittel. Diesen günstigen natürlichen Gegebenheiten war es denn auch zu danken, daß sich ganz Vorderasien trotz seiner Kapitalarmut mit einem Netz von Straßen oder zumindest Fahrbahnen bezog, das ohne größere Schwierigkeiten vom Kraftverkehr genutzt werden kann.

Die Grundtatsachen und das Ausmaß der vom Auto geschaffenen Verkehrsrevolution werden besonders deutlich am Beispiel der ‚Straße‘ Damascus - Baghdad. Bis 1923 hatte diese 860 km lange Strecke als eine völlig untergeordnete Verkehrslinie gegolten, die, von Karawanen gemieden, nur von Postreitern auf Rennkamelen in etwa 10 Tagen bewältigt wurde, wenn nicht räuberische Beduinen die Verbindung unterbrachen. Nachdem aber deutsche Autokolonnen im Kriege bewiesen hatten, daß das Kraftfahrzeug das gegebene Verkehrsmittel für aride Gebiete darstellt, wagte es 1923 ein kleiner Wagentrupp unter Führung des englischen Konsuls, von Damascus aus in Richtung Baghdad die Wüste zu durchqueren. Sich nach den Steinzeichen der Postroute oder nach dem Kompaß richtend, erreichte die kleine Autoexpedition bald die Wasserstelle von Rutba in der Mitte der Strecke und nach drei Tagen die Siedlung Ramadi am Euphrat. Sie hatte somit bewiesen, daß sich ohne größere Schwierigkeiten eine Autoverbindung quer durch die Syrische Wüste ermöglichen ließ. *) Bald danach gründeten sich denn

*) Da diese für die Erschließung des Orients historisch gewordene Autoreise immerhin von Wagen amerikanischen Fabrikats durchgeführt worden war, verweist das Juniheft des ‚Near East‘ von 1931 auf ein Gerücht, daß die genannte Strecke bereits im Jahre 1906 (!) von einem Auto englischen Fabrikats bezwungen worden wäre.

auch Verkehrsgesellschaften, — vor allem die Nairn Company, — die erst einmal und später zweimal wöchentlich mit Personen- und Lastkraftwagen einen regelmäßigen Dienst zwischen beiden Städten einrichteten. In kürzester Zeit entwickelte sich dabei die wüste Strecke zu einer Hauptader des Weltverkehrs, obwohl natürlich keinerlei Straße vorhanden ist, sondern die Autos, die in der vorgezeichneten Richtung das beste Vorwärtskommen suchen, einen oft viele Kilometer breiten Trakt ausgefahren haben.

Erst auf solchen phantastischen Fahrten über fast 1000 km Oedland lernt man erfassen, wieviel der weithin leerräumige Orient dem Motor verdankt, der märchengroße Entfernungen bezwungen und Länder einander nahegebracht hat, die zuvor durch Wochen von Tod und Schrecken geschieden waren und sich nur vom Hörensagen kannten. Hier läßt sich aus einer Maschine wirklich alles herausholen, wassie zu geben hat. Es mag sein, daß komfortable Autobahnen oder Strandstrecken wie in Palmbeach den Fahrer zu Geschwindigkeitsrekorden anspornen, aber die Straße hat ihre Gräben und Kurven, der Strand seine Grenzen in Düne und Meer. Was sich hier dagegen oft tageweit breitet, ist keine Autos t r a ß e , sondern im wahrsten Sinne eine Auto l a n d s c h a f t , die nach keinerlei Richtung die Motorkraft zur Abdrosselung zwingt, so daß ausgekochte Wüstenfahrer sich den Hosenträger zwischen Steuerrad und Knie spannen, das Gaspedal drücken und nur hie und da mit lässiger Hand dem Wagen den rechten Dreh geben. So unendlich, daß man die Krümmung der Erdoberfläche zu sehen vermeint, dehnen sich die vom Motor eroberten Ebenheiten in flachen Becken von asphalthartem Ton oder in tischglatten Spitzschotterflächen. Auf solch phantastischen Autofahrten erkennt man, daß der Motor mit der Bezwingung der weiten Wüste eine neue Epoche im Orient eingeleitet hat, die durchaus jener früheren entspricht, als die Hochseeschiffahrt dem Meere seine Schrecken raubte.

Gewiß, auch die Strecke Damascus-Baghdad hatte ihre

Schwierigkeiten und hat sie zum Teil heute noch. Daß die Beduinen Autos attackierten und ausplünderten, gehört noch zum festen Geschichtenbestand der alten Fahrer, wenn sie, — moderne Romantik des Morgenlandes, — unter dem klaren Sternhimmel der Wüste um ihr Benzinfeuer hocken. Die Nomaden haben erkannt, daß sie der Technik und Organisation des neuen Zeitalters nicht gewachsen sind; denn Militär und Polizei sicherten die zu Konvoys zusammengefaßten Wagengruppen, sobald sie zu regelmäßigem Termin aufbrachen, und Flugzeuge gingen mit den räuberischen Stämmen unbarmherzig zu Gericht. Als höchste Gefahr aber fürchteten die Fahrer ein Verirren in der Einöde, da Sandstürme die Spuren verwehen und jede Sicht rauben können. Man hat deshalb auf iraqischer Seite aller 5 km und auf syrischer aller 3 km Tafeln aufgestellt und an den Wüstentoren von Ramadi und Khan-Abu-Schemat eine Kontrolle eingerichtet, so daß jedes überfällige Auto sofort gesucht werden kann. Um die Wasserstellen von Rutba hat man 1926 zudem ergiebige Brunnen gebohrt, ein Fort gebaut, Militär und Polizei mit einer weiteren Kontrolle beauftragt und später einen Radiosender eingerichtet. Nun entsteht um dies nur vom Verkehr lebende Eiland inmitten der Wüste eine kleine Siedlung, die als Landungsplatz der großen Fluglinien und als Raststation der Konvoys immer größere Bedeutung gewinnt.

Von Rutba zweigen auch andere Wüstenstrecken ab, — eine nördliche nach Palmyra und Tripoli, die bei den Drusenaufständen benutzt wurde, und eine südliche über Amman nach Palästina, die freilich wegen ihrer fast 100 km langen, von jungvulkanischen Trümmergesteinen übersäten Zone vor Qasr-Azraq schwierig zu befahren ist, aber gegenwärtig für einen regelmäßig täglichen Verbindungsdienst hergerichtet wird.

In der Regenzeit natürlich sind alle Wüstenstrecken unangenehm zu befahren. Da versinken die Räder oft tief in den aufgeweichten Tonen der Senken und Rillen, so daß der Fahrer, wenn er sich mit Spaten und Bretterunterlagen nicht befreien kann, nichts zu tun vermag,

als auf besseres Wetter zu warten. Man trägt sich deshalb mit dem Gedanken, die Linie auf ihren gefürchtetsten Stellen zu asphaltieren. Zwischen Beirut und Damascus sowie vor Baghdad hat man bereits damit angefangen.

Welch ein Wandel der Verhältnisse! Früher, als man noch von Baghdad zum Mittelmeer über Aleppo reisen mußte, brauchte man dazu 18—30 anstrengende Reisetage, so daß die Mehrzahl der Passagiere es vorzog, den Tigris hinab zu fahren, was je nach dem Wasserstand 4—14 Tage erforderte, und dann mit dem Dampfer im Bogen um die arabische Halbinsel das Mittelmeer zu erreichen, wofür weitere 8—10 Tage anzusetzen waren. Heute dagegen legen die Riesenautobusse, bequem eingerichtet wie Pullmanwagen, die Strecke Baghdad—Beirut in 20 Stunden zurück! 20 000 Personen, besonders die Mekkapilger im Trauermonat Muharrem, benutzen alljährlich diese Route. So haben sich die Lageverhältnisse von Grund auf verschoben, sogar weit über Baghdad hinaus nach Südwestpersien hinein, das nun auf der gleichen Route Anschluß an das Mittelmeer sucht.

Eine neue Verschiebung freilich ergibt sich nunmehr, da dank der Bemühungen Ibn Sauds ein Pilgerautoverkehr quer durch Arabien nach Medina eröffnet worden ist, der auch schon von el-Kuweit über Riyad nach Mekka besteht. So werden Gebiete, die noch vor wenigen Jahren nur aus vereinzelt Berichten unerschrockener Forschungsreisender bekannt waren, zur Alltagsroute einer Automobillinie. Und die gleiche Verkehrsverschiebung, die hier an einem Sonderfall dargelegt wurde, trifft mehr oder minder intensiv für alle Gebiete des Orients zu.

Wesentlich zeigte sich die Ueberlegenheit des Kraftwagens ferner darin, daß er in den Trockengebieten der Länderbrücke als erster die Regel durchbrach, daß *s o m m e r l e e r m i t v e r k e h r s l o s* gleichzusetzen sei. In diesen Trockengebieten nämlich konnte der frühere Verkehr, selbst wenn die Nomaden sommers in höhergelegene Weidegebiete abzogen, nicht den Vorteil der damit einsetzenden Sicherheit genießen, weil ja auch

die Karawanen wegen Wassermangel nicht hindurchzuziehen vermochten. Ein Kamel kann winters ohne Tränkung 5 Tage marschieren, sommers aber nur zwei. Da nun in dieser kurzen Frist die weiten Landstrecken ohne Wasserstellen, — etwa die Verbindungen der arabischen Halbinsel, — unmöglich zu durchmessen waren, riß hier jeder Sommer eine unüberwindbare Kluft auf. Erst der Kraftwagen hat sie zu überbrücken vermocht, wenn der Führer hier auch besondere Vorsichtsmaßregeln gebrauchen muß. So darf er bei Monaten mit hoher Temperatur nur nachts fahren, weil sonst der Motor nicht durchzukühlen ist und die Bereifung der Hitze von Luft und Boden nicht standhalten kann. Bei Paßstraßen wiederum hält der Fahrer darauf, daß er gegen den regelmäßig auftretenden Berg- bzw. Talwind fährt. Wollte er auf seinen stets überladenen Maschinen solche Steilstrecken mit dem Wind nehmen, so würde ihm das Kühlerwasser verdampfen.

Die Entwicklung der Straße, erst mit der des Autos eigentlich ansetzend, hat, genau wie wir es bei den Eisenbahnen sahen, ihren Wendepunkt im Kriege erlebt. Wenn auch die heute noch anhaltende rapide Straßenbaubewegung erst einige Jahre nach Kriegsende eingesetzt hat, so war doch schon beachtlich viel an Weganlagen im Zusammenhang mit militärischen Operationen durchgeführt worden.

Wir brauchen nur kurz anzudeuten, was es im Morgenlande an Straßen aus der Vorkriegszeit gab. Relativ am reichsten war da noch die Türkei ausgestattet. Was freilich aus strategischen Gründen an zusammenhängenden Straßenzügen ausgebaut worden war, — so die Verbindung Bosphorus—Ankara—Armenien oder die über Konya nach Süden, — bestand nie lange als durchlaufend nutzbar, weil man sich ihrer nur erinnerte, wenn sie zu einer Truppenverschiebung gebraucht wurden. Besser waren die vom Hochlande zur Küste ziehenden Straßen, so die von Trapezunt nach Erzurum, die nach Paphlagonien oder die von Samsun nach Amasya (mit der Fortsetzung Sivas—Malatya—Diyarbakir über Mosul und Bagdad). Am straßenreich-

sten zeigte sich der Westen mit den Gebieten von Brussa und Smyrna, wo sogar schon die Dörfer durch Naturwege verbunden waren, während das zentrale Gebiet sein Straßennetz lediglich von Stadt zu Stadt spannte und der Osten und Südosten nur wenige Hauptlinien kannte.

In Syrien und Palästina bestanden an Verbindungen die von Damascus nach Beirut, die nach Aleppo und von da über den Amanus und die Kilikische Pforte nach Konya, die von Damascus über Palmyra nach Mosul, die von Jaffa über Jerusalem nach Nablus, die von Haifa nach Jerusalem oder Nazareth und noch einige weniger bedeutende. Es ist schwer, hier eine bestimmte Zahl von „Straßen“ anzugeben, da die meisten der vorhandenen ja wegen wechselnder Beschaffenheit, wegen fehlender oder schlechter Brücken u. dgl. nicht in der ganzen Ausdehnung fahrbar, sondern auf weite Strecken schwer oder gar nicht passierbar waren.

Ueber Persien berichtete noch P o l l a k um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, daß die einzige „gebaute“ Straße von Imamzade-Haschem am Sefidrud nach Rescht verlaufe. Da nämlich der Wagen auf dieser feuchten Gilaner Waldstrecke immer stecken blieb, bewog der russische Konsul die persische Regierung zu einem Herrichten des Weges, das auch alsbald erledigt wurde, indem man Bäume fällte, eine Art Knüppeldamm auflegte und diesen dann mit Holzkohle überschottete. Als die Russen 1888 eine Chaussee von der Bahnstation Askhabad nach der persischen Grenze der Provinz Khorassan angelegt hatten, bewogen sie nach vielerlei Vorstellungen die Perser zu einer Weiterführung der Linie nach Mesched. Die Russen auch haben noch in Vorkriegszeit die Strecken Enzeli—Teheran und Dschulfa—Täbriz befahrbar gemacht. Die übrigen Verbindungen, nur Karawanenstraßen, konnten immerhin auch von leichten Fuhrwerken genommen werden, — so die Strecken Khoi—Täbriz, Teheran—Täbriz und Teheran—Isfahan.

Afghanistan hatte nur eine, — übrigens von Engländern gebaute Straße, die von Peschauer nach Kabul,

auf der die Elefanten des Emirs in besonders solid angefertigten Eisenwagen die Stückgüter von Indien nach der Landeshauptstadt brachten.

Die Tafelländer waren relativ besser ausgerüstet, da sich auf ihnen außer den oben namhaft gemachten Linien noch Verbindungen von Bagdad nach Khanikin, nach Mosul und nach Aleppo und andere eröffneten.

Die K r i e g s o p e r a t i o n e n zwangen die Heeresleitungen zu i n t e n s i v e m S t r a ß e n b a u. Ein solcher setzte auf deutsch-türkischer Seite vornehmlich an der Palästinafront und zum anderen in den erwähnten Lücken der Bagdadbahn ein.

Auch die Russen bauten gute Straßen aus, so in Ost-anatolien die von Kars nach Erzurum und Ardahan und zahlreiche Verbindungen in Azerbeidschan. Sie verbreiterten auch die Straße von Rescht über Kazwin nach Teheran und ihre Aufmarschrouten von Askhabad nach Mesched.

Im Süden betrieben die Engländer einen eifrigen Straßenbau. Im Iraq, wo sich keine großen Schwierigkeiten ergaben, wurden im Verlauf der Operationen gegen Bagdad drei Straßen vorgetrieben: eine über Kut-el-Amara längs des Tigris, eine über Samawa und Babylon längs des Euphrat und eine über Nasiriye nach Kut. Indem die schon vor dem Krieg befahrbare Straße von Bagdad nach Khanikin verbreitert und die über den Paitaq, Kermanschah und Hamadan nach Kazwin für den Autoverkehr hergerichtet wurde, führte man die Arbeiten der Deutschen und Türken zu Ende. Besonders aber der Süden und Ostens Persiens verdankt die Anlage schwieriger Kunststraßen den Engländern, die auf diesen nach dem Zusammenbruch des Zarenreiches gegen Rußland aufmarschierten. 1919 wurde die Kunststraße Buschehr—Schiraz über die fünf Pässe des Randgebirges vollendet und damit Teheran mit dem Golf verknüpft, da das Zwischenstück Shiraz—Isfahan schon seit 1917 fertig war. Von Bender-Abbas aus wurde mit einer zweiten Golfstraße begonnen, die aber erst zehn Jahre später von den Persern bis nach Kerman geführt wurde. Von dieser Stadt aus hatten die Engländer Jезд

und Isfahan erschlossen und über Bam am Rande der Lut-Wüste Anschluß an Zahedan erreicht, von wo sie eine große Meridionalstraße nach Meschhed vortrieben.

Genau wie den Bau von Eisenbahnen hatte der Krieg den von Straßen ungemein gefördert, und auch hier nahmen die Länder bald nach Friedensschluß die Fortführung in eigene Hände. Allen voran ging natürlich wieder die T ü r k e i, wenn sie auch zuerst nur die Gebiete bedachte, die der Bahnbau ausgespart hatte. Es würde den Rahmen dieser Darstellung überschreiten, wollte man den Werdegang im einzelnen schildern. Neben durchgehenden Strecken wurden die Zubringestraßen für den Eisenbahnverkehr bevorzugt behandelt, da ja die Bahn sich erst ein Einzugsland erobern mußte. Fast jeder Gouverneur wohl nahm sich das Wort Izmet Paschas zu Herzen: „Die Tüchtigkeit meiner Walis werde ich an den geleisteten Straßenkilometern erkennen!“ —

Es gab Jahre, wo die Türkei 20 Millionen für Straßenbau auswarf. Nehmen wir etwa das Jahr 1928: da wurden 486 000 m neue Straßen gebaut und 438 000 m alte renoviert,*) es wurden 472 Brücken wiederhergestellt und 611 neu geschaffen. Für die kommenden zwölf Jahre will die junge Türkei weitere 50 Millionen für Straßenbau auswerfen. Sie hat bereits bewiesen, daß sie ihre Projekte durchzusetzen versteht, und sie wird auch diesmal ihr Ziel erreichen, zumal sie den obligatorischen Arbeitsdienst für Straßenbau eingeführt hat.

P e r s i e n hat diesen türkischen Straßenbau sogar noch überflügelt. Es mußte ja auch mit doppelter Intensität an dies Werk gehen, weil es keine Eisenbahnen besaß und darum den ganzen Schnellverkehr auf das Kraftfahrzeug zu stellen hatte. Beschränken wir uns nur auf die Aufzählung der bedeutendsten Arbeiten: 1924 wurde die Straße nach Meschhed vollendet, 1925 die Straße Mohammerah—Dizful—Burudschird in Angriff genommen, 1926 die Verbindung Teheran—Mazenderan

*) Es handelt sich um Straßen-Meter und nicht -Kilometer, wie der reformfreudige Schefket Raschid angibt.

über den Firuzkuh dem Verkehr übergeben, dann die Uferstraße am Kaspi angelegt, die Strecke Nain—Kaschan—Kum eröffnet, die von Kerman nach Bender-Abbas fertiggestellt und als jüngste Großtat des Straßenbaus die Verbindung Täbriz—Saudschbulak—Mosul geschaffen, in deren schwierigem Gebirgsgelände man einmal an 13 km zwei Jahre zu arbeiten hatte. Nicht minder großartig ist die Anlage der Linie Keredsch—Dschalus, die mit Ueberwindung des 3000 m hohen Elbursgebirges der Hauptstadt Teheran einen um 120 km verkürzten Zugang zum Kaspi eröffnet. Eine ähnliche Leistung stellt die Bergstraße von Kerman nach Khadad (dem früheren Khabis) dar. Gleichfalls von Kerman geht jetzt auch eine Strecke über Rawar—Ferdus (das frühere Tun) aus, wodurch die Straße nach Mesched, die früher im Bogen um den Südrand der Lut herumgriff, um einige hundert Kilometer verkürzt wird. In einer direkten Route Jezd—Schiraz wurde der früher notwendige Umweg über Isfahan erspart. Endlich soll demnächst ein Fahrverkehr vom Golf (Bender-Deh-No) nach Bampur ermöglicht werden, womit Persisch-Belutschistan direkten Anschluß an das Meer gefunden hätte, während früher der Bogen über Kerman notwendig war.

In kürzester Zeit ist Persien ein Land der Straßen geworden. Verschwunden sind die Privatgesellschaften, die für Straßen wohl Zölle kassierten, aber nichts ausgaben, und die schlechten Brücken, die der Volksmund bezeichnend Pforten zum Paradies nannte. Seit jede Provinz ihr Straßenbauamt hat, das im vorhandenen Netz die alten Fäden kontrolliert und neue dazu knüpft, gehört fast schon zum gewohnten Bild der persischen Landschaft das runde Zelt der Wegearbeiter, die unter den schwierigsten Verhältnissen auch in Steppe und Wüste vordringen. Und werden irgendwo durch Unwetter Straßen zerstört, so mobilisiert der Arbeitsdienst die jungen Männer ganzer Provinzen, damit der Schaden in kürzester Zeit wieder behoben sei.

Selbst Afghanistan folgt dieser Entwicklung bereits. Bergstraßen führen von Kabul nach Kandahar

und Quetta, von Kandahar nach Herat und von diesem über das Gebirge nach dem nordafghanischen Meimene und Mezar-e-Scherif. Jüngst ist sogar die Ak-Paß-Straße über den Hindukusch fertiggestellt worden, die in Bamiyan auf die schon unter Amanullah angelegte Kabuler Chaussee stößt. Wer sich die phantastische Gebirgswelt vergegenwärtigen kann, die so oft von Reisenden tief beeindruckt geschildert worden ist, muß sich diese Straße als eine der großartigsten der Erde vorstellen. — Die alte Anlage von Kabul nach Peschauer endlich ist verbreitert und durch ihre neue Trasse (deutsche Arbeit) um 40 km verkürzt worden. —

Syrien und Palästina verfügen heute bereits über ein dichtes Netz von meist asphaltierten Straßen. Syrien hat seit 1921 seine 1750 Straßenkilometer hergerichtet und verdreifacht und Palästina im gleichen Zeitraum seine 450 Straßenkilometer vervierfacht, während beide ihren Bestand an Kraftwagen ungefähr um das Dreißigfache vermehrten.

Im Iraq machten die Operationen gegen Mosul und gegen die Kurden den Ausbau weiterer strategischer Straßen nötig. Mosul wurde durch eine Straße längs des Tigris und eine über Kirkuk—Altun-Köprü—Erbil erschlossen und führte eine Verbindung nach Zakho und Amadia durch. Außer der schon erwähnten Strecke Mosul—Rawandus—Saudschbulak wurde Kirkuk über Suleimaniye mit Pändschwin und Halabscha verbunden. Seit im französisch-syrischen Der-es-Sor eine moderne Brücke über den Euphrat gebaut worden ist, hat Mosul ferner eine Autostraße nach Palmyra und Damascus erhalten und über Nisibin Anschluß an Aleppo oder Diyarbekir gefunden. Baghdad hat eine Straße nach el-Kuweit erhalten, indem man in seinem Süden die verfallenen Kriegswege nach Basra herrichtete. Eine Tigrisstraße von Kut aus führt endlich seit 1930 über die Karunbrücke nach Ahwaz und gewinnt Anschluß an das Straßensystem des südpersischen Oelgebietes, das ostwärts bis Buschehr reicht. Außer diesen großen hat das Iraq noch eine Legion kleinerer „Autostraßen“, da jede Siedelung in der Ebene Anschluß an die nächste

Hauptlinie gefunden hat, indem das Auto sich den Weg selbst schuf. —

So ist heute die ganze vorderasiatische Länderbrücke von einem Straßennetz übersponnen, das im großen ganzen desto dichter wird, je mehr man sich dem Westen nähert. In den durchgängigen Tiefländern lassen sich die Begriffe Autostraße und -landschaft oft kaum auseinanderhalten, da man dort im Unland fast überall und überallhin fahren kann. Die richtigen Straßen dagegen sind meist den alten Karawanenpfaden gefolgt und haben sich, genau wie die uralten Ueberlandwege des Kamelverkehrs, an die von der Natur vorgezeichneten Bahnen gehalten, indes die moderne Wegebautechnik sich darauf beschränkte, beschwerliche Umwege in Gebirgländern zu verkürzen. Vereinzelt freilich hat sie auch Breschen durch Hindernisse geschlagen, die der Karawanenverkehr überhaupt nicht nehmen konnte (die Strecke Keredsch—Dschalus), oder das Auto hat Durststrecken überbrückt, die der langsamere Verkehr von früher meiden mußte (so die Strecke Hurmak—Neh auf der ostpersischen Meridionalstraße oder zahlreiche ‚Verbindungen‘ auf der arabischen Halbinsel).

Soll die Straßenstruktur im vorderasiatischen Gebirgsland auf eine zusammenfassende Uebersicht gebracht werden, so ergeben sich, von Westen nach Osten betrachtet, fünf große Typen:

1) Der Aufstieg im Westen Kleinasiens. Mit der einen Ausnahme des Tores von Khorassan bei Mesched darf es sonst als durchgehende Regel gelten, daß der vorderasiatische Bergwall wegen der ihn umziehenden Randketten nur schwierige Aufstiege ermöglicht. Im Westen Kleinasiens dagegen eröffnen sich sieben natürliche Aufstiege durch Senken und Gräben, — und zwar drei von der Marmara aus (durch die Senke von Adapazari, durch die des Izniksees und durch die der Seen Manyas und Ulubad) und vier weitere von der Aegäis aus (gekennzeichnet durch die Städte Bergama, Manisa, Smyrna und Aydin).

2) Das durchgängige Becken von Anatolien. Hier hat sich ein intensiver Durchgangsverkehr über die Städte

am Rande des Beckens entwickelt, der, wie die Hauptlinie Ankara—Konya, quer durch die Salzwüste führt.

3) Der Typ von Ostanatolien und Azerbeidschan. Die durch Senken vorgezeichneten Westostlinien werden hier in der Straße Erzincan—Erzurum zusammengefaßt. Die Straße Erzincan—Muş—Van setzt sich nicht weiter fort. Von Erzurum laufen die Verbindungen entweder über Kars und das Araxestal oder über Bayazit und Khoi nach Täbriz, von wo aus sie in einer Linie nach Kazwin ziehen. Die Straße, die von Täbriz über Saudschulak nach Kermanschah läuft, findet noch keine Fortsetzung nach dem Osten. Eine solche müßte über Burudschird—Isfahan geleitet werden.

4) Der inneriranische Typ. Im Gegensatz zu den inneranatolischen führen die zentralen Wüsten hier Salzschlamm und Kewirzonen (die Kewir und die Lut) oder Lockersand (die Dascht-e-Margo und die Registan) und sind damit dem Autoverkehr feindlich. Die großen Straßen führen darum um diese Wüsten herum und können nur über zwischengelagerte Gebirge oder Hügel Landschaften aneinander Anschluß suchen (so die Strecken Jezd—Tabbas—Gunabad oder Kerman—Rawar—Gunabad oder endlich Zahedan—Mesched über das ostpersische Gebirge).

5) Der afghanische Typ. Bei aller Verschiedenheit zeigt er eine ähnliche Verkehrsstruktur, indem seine Straßen das zentrale Verkehrshindernis, das Hesarehgebirge, umfließen (von Herat über Kandahar nach Kabul im Süden oder über Mezar-e-Scherif im Norden). Die Diagonalverbindung Herat—Kabul ist nur als Sommerweg für Karawanenverkehr geeignet.

Die Nord-Südverbindungen sind durchwegs durch die Randgebirge so erschwert, daß sie über die relativ gangbarsten Pässe Kunststraßen erfordert haben. Vom Norden her eröffnen sich heute folgende Aufstiege ins Hochland:

a) Die türkischen Straßen von Inebolu und Sinop nach Paphlagonien, von Samsun und Ordu nach Sivas, von Giresun nach Şebin-Karahisar, von Trapezunt nach

Erzurum, von der Kaukasischen Senke über Kars nach Erzurum.

b) Die persischen Straßen von der Kaukasischen Senke über Eriwan nach Täbriz, vom Kaspi über Ardebil nach Täbriz, von Pahlewi nach Kazwin, von Dschalus nach Keredsch und Teheran, von Sari nach Firuzkuh und Teheran, von Bendergez, von Askhabad und von Merv über Sarakhs nach Mesched.

c) Die afghanischen Straßen von Merv nach Herat und vom Endpunkt der bucharischen Eisenbahn Termez (freilich meines Wissens noch ohne Brücke über den Amu-Daria) nach Mezar-e-Scherif und Kabul.

Vom Süden her durchbrechen den Wall der Gebirgsländer folgende Aufstiege:

a) Die türkischen Straßen von Antalya nach Isparta, von İçel (Silifke) nach Karaman, von Adana durch die Kilikische Pforte nach Bozanti und Ulukişla, von Maras über den Antitaurus nach Kayseri (wahrscheinlich soeben fertiggestellt) und von Diyarbekir auf der alten osmanischen Reichsstraße über Elaziz oder auch über Bitlis nach dem Hochland von Ostanatolien.

b) Die persischen Straßen Mosul—Rawandus—Täbriz, die wichtige über den Paitappaß über Khanikin nach Kermanschah, die von Mohammerah über Dizful nach Burudschird, von Buschehr nach Schiraz, von Bender-Abbas nach Kerman und die vor der Vollendung stehende von Bender-Deh-No nach Bampur.

c) Nach Belutschistan führen meines Wissens keine Straßen von der Küste landeinwärts. Dagegen laufen einige von Indien nach Quetta, um dann über Schaman in das südafghanische Becken nach Kandahar hinabzusteigen oder über Nuschki längs der Bahnlinie nach Zahedan zu ziehen. —

Die Straßenstruktur von S y r i e n u n d P a l ä s t i n a findet ihre Leitlinien längs der Küste, im Jordangraben mit seinen beiden Fortsetzungen und endlich ungefähr längs des Saumes der Wüste. Die erste dieser Straßen läuft von Lattaqiye bis zum Suez, die zweite, freilich noch nicht lückenlos durchgängig, von Aleppo bis

an den Golf von Akaba und die dritte von Der-es-Sor über Palmyra, Damascus und Amman nach Maan, von wo aus eine Gabelung nach Akaba und eine andere längs der eingestellten Hedschasbahnlinie nach Medina führt. Außerdem ist in Palästina noch zwischen Küste und Jordangraben ein Höhenweg ausgebildet. Diesen Haupttrouten streben nun, entsprechend den orographischen Verhältnissen in den syrischen Küstengebirgen, Straßen von den einzelnen Städten zu, — und zwar von Alexandrette und Lattaqiye nach Aleppo, von Banias nach Hama, von Ruad und Tripoli nach Homs, von Beirut über Biffaya oder besser noch über Sofar nach Rayak und Damascus sowie von Saida über Kuneitra nach Damascus.

Aehnlich ist das Bild in Palästina. Akka ist über Safed und Kuneitra mit Damascus verbunden, und von Haifa strahlen — außer der genannten Küstenstraße — drei Verbindungen aus: eine über Nazareth und Tiberias nach Safed und Damascus, eine durch die Jezreel-Ebene in das Haurangebiet, wo sie dann ostwärts in Naturwege übergeht, und eine nach Nablus, wo sie im Höhenweg Jerusalem—Birscheba weiterläuft. Der andere Straßenstrahlungspunkt ist Jaffa—Telawif mit seinen Verbindungen nach Nablus und über Jerusalem—Jericho—Allenbybrücke (Jordan) nach es-Salt und Amman, von wo aus Naturwege ostwärts weiterlaufen.

Geringer an Bedeutung sind die von der Küste landeinwärts ziehenden Wege Migdad-Gad—Hebron, Ghaza—Birscheba und Ghaza—Haluza. Auch Khan-Dschuniz ist mit Birscheba verbunden, und das Hochland von Nedschef ist endlich durch die Kriegsstraßen von el-Arisch nach Hafir-el-Audsche und Nebenstraßen erschlossen. Alle Wege, freilich stellenweise noch beschwerlich, setzen sich nach dem Wadi-el-Araba fort.

Im I r a q endlich ist die Straßenstruktur in ihren Hauptrichtungen durch die beiden Ströme und den Gebirgsrand fixiert. Die Transversalverbindungen, im sumpfigen Südgebiet freilich sehr eingeschränkt, sind an die wenigen Brücken gebunden, die von Mosul, Baghdad und Kut-el-Amara über den Tigris und die von

Der-es-Sor, Haditha (Oelleitung), Faludscha (neue Eisenkonstruktion), Musaiyib, Hilla, Samawa (Eisenbahnbrücke) und Nasiriye über den Euphrat sowie die Fähre von Abadan. Die weiten Tafeln im Westen und Nordwesten dagegen sind überall durchgängig und lassen die Verkehrsrichtungen nur gemäß den örtlichen Gegebenheiten ab und zu ein wenig pendeln.

c) Der Flugverkehr.

Für den Luftverkehr, der zu den genannten Formen als die jüngste hinzugetreten ist, verliert unser Begriff der ‚Länderbrücke‘ das bloß Gleichnishafte, weil für ihn die weiten Räume zur Landkarte zusammenschrumpfen. Alle zentralen Gebiete, die im Zeitalter der Hochseeschifffahrt die Ungunst einer peripheren Verkehrslage erlitten, werden im Luftverkehr wieder mit der Gunst von Mittelpunkts- und Kreuzungspunktlage beschenkt. Noch freilich tritt bei der geringen wirtschaftlichen Rolle des Luftverkehrs dieser Bedeutungswandel wenig in Erscheinung.

Wir brauchen uns hier nicht in die Meinungsverschiedenheit einzumischen, ob das Flugwesen sich wirtschaftlich der Eisenbahn und Schifffahrt nie gewachsen zeigen oder ob es in Kürze unser ganzes Verkehrswesen vollkommen auf den Kopf stellen wird. Sicher ist ja, daß mit zunehmender Entwicklung des Flugverkehrs auch der erwähnte Bedeutungswandel sich stärker ausprägen wird, und die Länderbrücke muß davon besonders stark betroffen werden, weil sie eine ausgesprochen zentrale Lage auf der östlichen Halbkugel besitzt. Schon sind ja Anfänge dieses Bedeutungswandels zu bemerken, indem die großen Verkehrsspannungen zwischen den dichtest bevölkerten und intensivst bewirtschafteten Gebieten des Westens und des Südostens, also zwischen Europa und Indien mit der Insulinde, im Luftverkehr einen Ausgleich über die Länderbrücke hinweg suchen. Die Fluglinien, durch die zwischengelagerten großen politischen Komplexe teils gehemmt und teils gefördert, haben ihr Transitnetz besonders über die Tafelländer

gespannt und werden trichterförmig in Bagdad zusammengefaßt, da sich vor oder nach dem Flug über weites, dünn oder kaum besiedeltes Gebiet eine Landung und Betriebsstoffaufnahme am meisten in einer Großstadt empfiehlt.

1921 wurde ein Dienst Kairo—Bagdad eingeführt und 1922 bis Basra erweitert. 1929 richteten die Imperial Airways eine Indienroute ein. In Palästina wurde Ghaza zu einem Kreuzungspunkt ausgebaut, in dem von der Linie Limasol—Athen zwei andere nach Kairo und Bagdad abzweigen; doch soll dies Flugzentrum jetzt nach Haifa verlegt werden. 1930 richteten die Franzosen mit der Air Union eine Verbindung Damascus—Bagdad ein, und seit dem gleichen Jahr besitzen die Holländer einen Flugdienst zwischen Amsterdam und der Insulinde, der auch über Bagdad führt. So landeten in Bagdad im Jahre 1932 schon 1200 Handelsflugzeuge, und ein neuer, aufs modernste eingerichteter Flughafen trägt dem wachsenden Verkehr seit 1933 Rechnung. Wenn nun die Deutsche Lufthansa ihrem Programm gemäß einen Dienst nach Vorderasien einführt, werden sich vier europäische Nationen mit ihren transkontinentalen Linien in der alten Khalifenstadt treffen, die vor wenigen Jahren noch als abseitig liegend und vergessen galt.

Neben diesen großen Transitlinien sind auch kleinere Strecken in Betrieb genommen worden. In der Türkei, die ängstlich auf eine Erhaltung der Flughöhe über ihr Gebiet bedacht ist, hat sich eine türkische Fluglinie Stambul—Ankara entwickelt, die bald weitergeführt werden soll oder es vielleicht schon ist. In Persien haben die Junkerswerke von 1925 bis 1932 ein Flugnetz unterhalten, das über Baku mit dem russischen und über Bagdad mit dem westeuropäischen Verbindung fand. Die Sicherheit des deutschen Dienstes, der all diese Jahre nicht einen Unfall zu verzeichnen hatte, fand Anerkennung weit über die Grenzen des Landes hinaus. Da sich jedoch die persische Regierung nicht dazu verstehen konnte, das Defizit dieser Linien mitzutragen, mußte der Verkehr, sehr zum Schaden des Landes, ein-

gestellt werden. Afghanistan ist, von gelegentlichen Flügen nach Indien abgesehen, nur von Kabul über Termez mit dem turkestanisch-sowjetrussischen Flugnetz verbunden. Die Luftlinie über die Mauer des Hindukusch verkürzt diese im Landverkehr langwierige Strecke auf nur vier Stunden.

Vier verschiedene Typen charakterisieren so die Fluglinien der vorderasiatischen Länderbrücke:

1) Die übergreifenden Transitlinien der Engländer und Holländer, denen wohl auch die Franzosen mit einem Dienst über Bagdad nach Indochina und die Italiener mit einem über Suez nach Erythräa folgen werden.

2) Die radialen Linien, welche die vorderasiatischen Gebiete mit ihren Nachbarräumen verbinden, — also im französischen Air Orient der Dienst Marseille—Beirut, der russische Dienst Turkestan—Kabul, der italienische Brindisi—Stambul und der der Lufthansa nach Sofia, der nach Bagdad fortgesetzt werden soll.

3) Die großen, die Länderbrücke überspannenden Linien, — also die bestehende französische Damascus—Bagdad, die projektierte türkische Stambul—Kabul und die von der Lufthansa geplante gleiche Stambul—Bagdad—Teheran—Kabul.

4) Die nationalen Linien, wie sie die Türkei vorläufig mit dem Stambul—Ankara-Dienst ausgebildet hat, und wie sie Junkers in Persien unterhielt.

Zu dieser letzten Gruppe ist auch die aufstrebende Militärfliegerei in Ländern mit Wehrhoheit zu rechnen. In diesen Staaten sind zahlreiche Flugzeuge angeschafft und besondere Schulen zur Ausbildung eingerichtet worden. Die Türkei hat außerdem noch eine eigene Fabrik geschaffen, in der sie Flugzeuge (natürlich noch mit Ausnahme des Motors) selbst herstellt. Regelrechte Fliegerstädte entstanden im Iraq, wo sich die Engländer das Recht zur Haltung von Fliegertruppen vorbehalten haben, in Hinaidi bei Bagdad, in Dschibban und in Fao, ebenso im palästinensischen Ghaza und durch die Franzosen in den Hauptplätzen von Syrien. —

d) F o l g e r u n g e n .

Die Verkehrsverhältnisse haben sich also grundlegend gewandelt. Trotzdem ist in den eisenbahnlosen Gebieten der Warentransport noch so teuer, daß Massengüter über große Entfernungen unbeweglich sind.

Wohl sollen die türkischen Staatsbahnen nach offiziellen Angaben im ganzen produktiv arbeiten, aber dies geschieht nur dadurch, daß die Strecken Haydarpaşa—Eskişehir—Ankara und Eskişehir—Konya sowie Mersin—Adana den Verlust der übrigen tragen. 1932 z. B. arbeiteten nämlich 2376 Eisenbahnkilometer mit Verlust, und der Verkehr auf der Linie Mudanya—Brussa mußte überhaupt eingestellt werden. In Syrien wird der Bahnbau bezeichnenderweise nur auf einer peripheren Transitlinie als Notstandsarbeit fortgeführt; hier und in Palästina ist der Verkehr auch verschiedentlich schon eingestellt worden. Während die Nebenstrecken fast dauernd mit Verlust arbeiten, können die Hauptlinien zur Erntezeit der Zitrusplantagen den Anforderungen nicht genügen, um dann außer der Saison unter Auftragsmangel zu leiden. Lud und Ghaza, in der Kriegszeit zu Bahnknoten gemacht, erschweren jetzt die Zirkulation der Güter, da sie nicht in den Hauptwirtschaftsgebieten liegen. Der Bahnverkehr bis Maan in Transjordanien hat, wie G r a d m a n n sagt, offenbar den Zweck, die Bahnbeamten mit Wasser zu versorgen.

Im Iraq hat die Eisenbahnverwaltung durch eine besondere Tarifpolitik dem Abwandern des Verkehrs zu wehren gesucht, indem sie laut Rapport 1928/29 die Fahrpreise für den 60-km-Umkreis von Bagdad gesenkt hat. Dadurch wurde zwar eine Verkehrssteigerung erreicht, aber die Einnahmen verringerten sich trotzdem.

Allerorts versucht man nun, die Bahnen durch Triebwagen, leichtere Einheiten und größere Geschwindigkeiten rentabler zu machen. Aber man braucht eben mit der Bahn von Damascus nach Beirut acht Stunden und mit den dauernd zirkulierenden Autobussen nur zwei bis drei, mit der Bahn von Khanikin nach Bagdad acht Stunden und mit dem Personenwagen nur drei

bis vier, mit der Bahn von Erzurum nach Kars (mit Warten auf Anschluß in Sarikamiş) einen ganzen Tag und mit dem Auto nur fünf Stunden: allerorten zeigt sich im Personenverkehr das Kraftfahrzeug der Eisenbahn weit überlegen.

Im Frachtverkehr auf den Bahnlinien der Länderbrücke, — wie natürlich auch auf denen aller anderen Gebiete mit überwiegend landwirtschaftlicher Produktion, — fällt der Andrang nach der Erntezeit auf. Es wurde z. B. 1931/32 in Haydarpaşa an Gerste angerollt:

Juli	84	Waggon
August	163	„
September	713	„
Oktober	527	„
November	688	„
Dezember	798	„
Januar	37	„
Februar	20	„

Da die Hauptfrüchte einen wesentlichen Anteil an der Gesamtfracht ausmachen (von der türkischen Bahnfracht z. B. ist 25 % Getreide), so leidet die Eisenbahn stark unter wechselndem Mangel und Ueberfluß an rollendem Material und arbeitet damit unter weit schwierigeren Bedingungen als in Industrieländern. Für die Türkei hat H e y e r s b e r g seine Untersuchungen zu einer aufschlußreichen Uebersicht zusammengefaßt:

Verglichen mit der	jüngsten Entwicklungs-Vorkriegszeit	
ist der Transport an Getreide		
und Ausfuhrprodukten	steigend	weniger
ist der übrige Gütertransport	fallend	mehr
ist der Personenverkehr	fallend (relativ)	—

Bedenkt man, daß gerade in der Türkei der Benzinpreis höher als in den anderen Ländern Vorderasiens (nur von einigen afghanischen Gebieten abgesehen) und darum die Rivalität des Kraftfahrwesens schon verringert ist, so wagt man der Eisenbahn keine günstige wirtschaftliche Entwicklung vorauszusagen, wenn nicht

der Autoverkehr durch erhöhte Besteuerung — sehr zum Schaden der Wirtschaft — weiter belastet wird.

Unter solchen Umständen muß es überraschen, daß Persien sich in die Kosten eines Bahnbaues gestürzt hat, deren Amortisation allein 40 % der jährlichen Gesamtausfuhr erfordert. Man führt als Argument gern an, daß die Provinzen Mazenderan und Gilan durch Schneeverwehung auf den Pässen manchmal wochenlang keine Verbindung mit dem Hochland haben; doch sind die dadurch bedingten Störungen des wirtschaftlichen Lebens nicht so groß, daß sie einen derartigen Aderlaß am Volksvermögen zu rechtfertigen vermöchten. Es kostet heute in Persien ein Straßenkilometer nur $1-1\frac{1}{2}$ % eines Eisenbahnkilometers, so daß also mit weit geringerem Aufwand an Mitteln das ganze Land dicht mit den besten Straßen hätte überzogen werden können, während der Bahnbau ja nur wenigen privilegierten Gebieten hilft. Die vielgerühmte Transversalbahn, die sich bei ihren hohen Gestehungskosten, starker Amortisation und geringer Ausnutzung wohl nur durch Schutzsteuer gegen die Konkurrenz des Autos halten können, wird dem Verkehr und der schwer tragenden Wirtschaft des Landes ein zweifelhaftes Geschenk bedeuten.

Da man aber die Eisenbahnen in Vorderasien — und mit ihnen auch die persische Transversalstrecke weniger wirtschaftlich als politisch zu werten hat, ist die Frage nach der Rentabilität eigentlich irrelevant. Nachdem zur Vorkriegszeit ein lebhafter Widerstreit der Meinungen um die Trasse auf iranischem Boden entbrannt war, hat Persien, als es, von Interessenzonen und Fremdprivilegien befreit, den Bau in eigene Hand nehmen konnte, sich der englischen Auffassung angenähert. Nach dieser soll die Bahn vor allem die Produktionsgebiete des Nordens von der Preisdiktatur der Sowjetunion befreien, auf die sie bei ihrer Meeresferne angewiesen waren. Den Exportzwang zu ihren Bahnlinien ausnutzend, zahlen die Russen für die nordpersischen Waren nicht mehr als andere Nationen, die doch unverhältnismäßig höhere Transport-

kosten zu tragen haben. Da aber einige Güter dieser persischen Provinzen, nach ferneren Ländern unbeweglich, unbedingt von einem Absatz in der Sowjetunion abhängen, haben die Russen ein wirtschaftliches Druckmittel in der Hand, das sie gern auch politisch ausnutzen. Wenn nun die Bahnlinie die Kaspigebiete mit dem Golf verbindet, so sind gerade die reichsten persischen Provinzen von der Preisdiktatur befreit und damit die Mittel gegeben, den sowjetischen Einfluß zu brechen.

Als zweites Argument ist zu bedenken, daß die transiranische Bahn auch durch das Oelgebiet der anglopersischen Gesellschaft in Südpersien läuft. Fällt es auch vergleichsweise weniger ins Gewicht, daß nach Vollendung des Schienenstranges der Hauptverbraucher Teheran leichter mit Oelderivaten beliefert werden kann, so wird doch vor allem den kaukasischen Betriebsstoffen Parade geboten, so daß die Russen schwerlich weiterhin die Produkte der Anglo-Persian-Oil-Company in Mittel- und Südpersien werden unterbieten können.

Ferner bildet die neue Linie das gegebene Einfallstor für Importgüter, die, nunmehr befreit von den allzuhohen Transportkosten, den sowjetischen wirksam entgegenzutreten vermögen. Wesentlicher ist endlich, daß die Bahn in ihrem Verlaufe durch das englische Interessengebiet kontrolliert werden kann. Die persische Regierung hat als Ausgangspunkt ihrer Eisenbahn den neuen Hafen Schahpur gewählt und nicht, wie es sich aus wirtschaftlichen Gründen mehr empfohlen hätte, Mohammerah oder Abadan, um eben an das Meer und nicht an den iraqischen Schatt-el-Arab vorzustoßen. Doch der Persische Golf ist ja auch politisch ein Nebenmeer des Indischen Ozeans, und wiederholt hat England hinreichend deutlich gesagt, daß es ganz allein unter allen Großmächten hier wesentliche Interessen zu vertreten habe.

Es steht nunmehr auch eine zweite Bahnlinie nach dem Persischen Golf vor ihrer Vollendung. Solange England die Mandatsmacht im Iraq war, ist die wirt-

schaftlich schädigende Bahnlücke im Norden mit Bedacht übersehen worden, ja ist sogar die Normalspurbahn zurückentwickelt worden. Nun aber, da die Franzosen an der syrischen Grenze eine Linie von Nisibin aus weitertreiben und das befreite Iraq ihnen von Mosul aus entgegenkommt, ist die Entwicklung nicht mehr aufzuhalten. England kann sich leichter darein schicken, weil seine Luftstreitkräfte im Iraq bleiben dürfen, weil bei der Eisenbahn die zur Kriegszeit mit Vorbedacht anders gelegte Spurweite eine Ueberrumpelung aus dem Nordwesten erschwert, und weil endlich der Autoverkehr bereits das strategische Monopol der Bahn stark beschnitten hat.

Der wirtschaftliche und strategische Wert dieser neuen Strecke wird sicher auch dadurch paralysiert, daß eine Bagdad—Haifa-Bahn eine Landverbindung zwischen den wichtigsten Außenforts des indischen Glacis, — also zwischen Suezkanal und Persischem Golf, — schaffen und damit einen Zusammenschluß der britischen Kräfte von Basra bis Kapstadt bewirken soll. Es wird im Iraq sogar erzählt, daß die Franzosen sich zum Aufgeben ihres Planes, Mosul über Der-es-Sor mit Tripoli oder Beirut zu verbinden, verstanden haben, um die britischen Interessen hinsichtlich des Indienweges nicht zu stören; sie hätten dafür nach gewohnter Tauschmanier von den Engländern Konzessionen für ihre Sicherheitspolitik gegen andere europäische Staaten erhalten. —

Auch in Palästina ist das Bahnwesen nur unter dem Gesichtswinkel des Indienweges zu verstehen, wie dieser Staat ja durch die vielen zweckgeheiligten Mittel der Engländer sich erneut den Titel eines ‚heiligen‘ Landes verdient hat. Die wirtschaftlich störende Lücke in der Schmalspurbahn bleibt bestehen, damit das nördliche Bahnnetz sich nicht unmittelbar nach dem Suezgebiet fortsetze, die Uferbahn bleibt von Rafa ab weiterhin britischer Regierungsbesitz, und die Linien des südlichen Höhenweges hat man, da sie von der Küste aus nicht zu kontrollieren waren, abtragen lassen. Je mehr die eine Säule der Suezpforte, Aegypten, mit den

jungen Selbständigkeitsbestrebungen abbröckelt, desto fester unterbaut die Verkehrspolitik des Empire die zweite, Palästina, schon um nicht einen zweiten Vorstoß zum Kanal erleben zu müssen, — und sei er so kraftlos wie der erste im Jahr 1914.

In Lausanne mußten die Türken den Franzosen Aleppo überantworten, und damit wurde auch die ‚Baghdadbahn‘ von der Grenzstation Islahiye an wertlos; denn sie läuft ja nicht nur in Aleppo durch syrisches Gebiet, sondern bildet auch in ihrem weiteren Verlauf fast 500 km lang raffiniert mit ihrer südlichen Schiene die Grenze. Zwar darf die Türkei fallweise, — wie es etwa 1925 beim Kurdenaufstand geschah, — ihre Truppen auf dieser Strecke verschicken, doch vertraut man in Ankara lieber auf eigene Linien und hat darum auch die von Fevzi-Paşa—Diyarbakir in Angriff genommen, die auf türkischem Boden den Südosten des Landes erschließt. Die Türkei kann es wagen, ihr Bauprogramm ganz ohne Rücksicht auf Fremdmächte nach den eigenen wirtschaftlichen und strategischen Interessen zu gestalten. Daß die Erzurumbahn, die vor dem Krieg von den Russen unerbittlich abgelehnt wurde und darum, wollte man nicht einen Krieg riskieren, unmöglich zu bauen war, nun doch gebaut wird, beweist eindringlich, wie sich Anatolien politische Handlungsfreiheit nach allen Seiten hin erkämpft hat.

Die zwischen dem indischen und dem russischen Bahnnetz klaffende Lücke in Afghanistan wird sich, obwohl sie zwischen Khuschk und Schaman über Herat verhältnismäßig leicht zu überbrücken wäre, wohl nicht bald schließen, da es den Engländern gefällt, zwischen Indien und Turkestan das bahnlose Afghanistan zu wissen. Gerade hier, wo der nächste Weg nach Indien führt, — und dazu noch als ein Weg für die stärkste und gefährlichste Macht, — wird die englische Politik nicht so leicht von ihren Grundsätzen abweichen, die sie schon 1890 ausgesprochen hat, als zum ersten Male eine Fortführung der russischen Strecke Merv—Khuschk akut wurde.

Als eine Frage der Politik wie der wirtschaftlichen

Entwicklung bildet der Eisenbahnbau für die politische Handlungsfreiheit der Staaten auf der vorderasiatischen Länderbrücke ein Kriterium, wie es in Proklamationen und Völkerbundreden längst nicht so klar zutage tritt. Hieran zeigt sich, daß dieser sommerblaue Himmel doch seine Wolken hat, die nicht nur Blüenträume, sondern oft auch das Brot nicht heranreifen lassen. —

Man halte sich das vor Augen: so lange die Menschen über die Jahrhunderte zurückdenken können, hat sich der Landverkehr des Orients ähnlicher Mittel bedient. Plötzlich stellt eine Revolution der Entwicklung die ganzen Zeitvorstellungen, die so lange und fest mit dem Räume verwachsen waren, auf den Kopf. Von Basra nach London spannen sich heute nur acht Reisetage längs eines Schienenweges, der außer den Meerengen nur zwischen Kirkuk und Mosul durch einen Autotag unterbrochen ist. Von Stambul nach Aegypten reist man am schnellsten nicht mehr zu See, sondern zu Land, indem man bis Tripoli in den bequemen Wagen der Normalspurbahn fährt und die durch Schmalspur geflickte Lücke über Beirut nach Haifa in schneller Autofahrt überwindet, um so nach drei Tagen Kairo zu erreichen. Indien ist heute über die Strecke Mesched—Zahedan und die Eisenbahn von Nordbelutschistan nur noch fünf Tage von Teheran entfernt.

So ist es heute nichts Seltenes mehr, daß ein englischer Offizier des Indian Service sein Auto aus dem Bungalow holt und nach Schottland zum Fischen fährt auf der Urlaubsstrecke ‚zu Land nach Indien‘, während unter dieser Ueberschrift S v e n H e d i n vor 25 Jahren noch über eine F o r s c h u n g s r e i s e berichtete. — Drei Wege stehen dem Indienfahrer heute offen:

a) Die Nordroute über Kabul—Herat—Teheran—Täbriz—Erzurum—Ankara—Stambul (und dann über Belgrad und Wien). Winters ist sie jedoch wegen der Schneeverhältnisse im armenischen Hochland schlecht zu fahren.

b) Die mittlere Route über Quetta—Zahedan—Kerman—Isfahan—Baghdad—Mosul—Konya—Stambul, bei der

einige Januarwochen hindurch die höchsten Pässe durch Schnee gesperrt sein können.

c) Die Südroute über Quetta—Zahedan—Kerman—Schiraz—Ahwaz—Baghdad—Beirut und dann zu Schiff nach Europa. Sommers ist die Strecke an der persischen Südküste der Hitze wegen schlecht befahrbar.

Auch die Strecke Zahedan—Kerman (in b und c) längs des Saumes der Lut, des heißesten Gebietes der Erde, ist sommers trotz der Beschränkung auf Nachtfahrten nicht angenehm zu bereisen, weshalb man dann gern von Zahedan aus nach Mesched in die Nordroute übergeht. —

Indem aus zwei, drei, ja vier Reisewochen ein Tag wurde, hat die gewaltige Umwertung der Zeitbegriffe den Unterbau der Statik im Morgenlande erschüttert. Die weite Räumlichkeit dieser Welt mußte zeitlos er-messen werden. Zeit war ein Begriff, der im Enschallah schlummerte. Selbst der Aermste war ein Millionär an Stunden, die ihm freilich kaum anders als durch den Wechsel von Tag und Nacht zum Bewußtsein kamen. Nun aber rast der Chauffeur in einer uns Europäern übermenschlich anmutenden Ausdauer Tag und Nacht über die Landstraßen, um nur keine Stunde zu verlieren; denn er muß mit seinem Transportverdienst seinen auf Teilraten gekauften Wagen abzahlen. Damit aber die Ware schnell geliefert und verhandelt werden kann, werden telegraphisch Wechsel bezogen und die Güter lombardiert, was sich überhaupt erst mit dem Schnelltransport eingeführt hat, und selbst der Kleinbauer fährt im billigen Bus zur Stadt, um seine Trauben und Eier frisch loszuschlagen und eine neue Basarfahrt vorbereiten zu können.

Erde und Himmel, Raum und Gott waren die Träger der orientalischen Vorstellungswelt. Wie aus dem Haupte des Zeus sprang plötzlich ein neuer Begriff aus dem Motor: die Zeit. Heute lacht der Orientale, wenn man ihm erzählt, daß die ersten Eisenbahnen der osmanischen Türkei zur Gebetszeit Fahrpausen einlegten. Die neue Bewertung der

Zeit bringt alle weiteren Maschinen, die Zeit sparen, und so wird auch im Morgenland eine Maschine durch die andere geboren.

Im Palast der Hauptstadt wie im Zelt des Nomaden macht sich dieser grundlegende Wandel fühlbar. Obwohl viele Gebirgsgegenden noch nicht von Auto- oder Bahnlinien berührt werden, spüren die Bewohner doch die neue Zeitwertung und Zeitschrumpfung an zahllosen mittelbaren Auswirkungen, zumal am Sinken der Transportpreise, das alle Güter beweglicher gemacht hat. Sind auch die Ochsenkarren Anatoliens, die Pferdegespanne Persiens, die Lasttierkarawanen des gesamten Orients noch nicht von den Straßen verschwunden, so haben doch alle mit dem Verkehr zusammenhängenden Preise einen durchgreifenden Wandel erlebt.

Seit Zeit Geld geworden ist, sind die langsamen Karawanen für hochwertige Waren zu teuer und können, mit geringer Bezahlung fürliebnehmend, nur noch niederwertige über weite Strecken transportieren. Am krassesten kommt dies im katastrophalen Preissturz für Kamele zum Ausdruck, die vielerorts nur noch ein Fünftel ihres früheren Wertes erzielen und in einigen Gebieten fast ganz verschwinden. Der Prozeß des Sinkens der Transportpreise, durch die Weltkrise beschleunigt, ist noch immer nicht auf seinem Tiefstand angelangt.

Indes der Seeverkehr Einbuße erleidet, dehnen sich die Einzugsbereiche der zentralen Verkehrsknoten, leben die uralten Ueberlandstrecken erneut auf, und ohne daß Zollmaßnahmen vor der Konkurrenz aus Uebersee Schutz gewähren müßten, wächst die Bedeutung und Reichweite von Mittelpunkten der Produktion. Die geographische Lage hat sich gewandelt.

2. Die Beziehungen zum Nachbarraum.

Undenkbar wäre der Umbruch ohne die Verkehrsrevolution, aber undenkbar wäre er auch durch sie ganz

allein. Stark mitbestimmend wirkten die — zumal als Kriegsfolgen auftretenden — Veränderungen im Nachbarräum, die in einer Wandlung der politischen Beziehungen offenbar werden. Haben wir in den Eingangskapiteln kurz den Einfluß der Nachbarräume auf die Versteifung des statischen Zustandes betrachtet, so müssen wir nun die entsprechenden Auswirkungen der jüngsten Gegenwart untersuchen.

Wie mich die Zeit meiner Reisen gelehrt hat, betritt man damit einen Boden, der schwankend und schlüpfrig ist und geheime Verstecke hat. Im Kampf um das Dasein hat das Morgenland generationenlang die große und kleine Politik zu einer hohen Kunst herangezüchtet, der zumal der deutsche Michel fassungslos gegenübersteht. Bestaunt man bei uns den Machiavellismus als Auswuchs überzüchteter Diplomatie, so wäre der orientalische Politiker selbst dazu zu diplomatisch, sich überhaupt in solch einer Fibel festzulegen. Zwei Grundregeln muß man festhalten: einmal, daß im öffentlichen Leben des Orients jede, aber auch jede Erscheinung zuerst ‚politisch‘ zu werten ist, und zum anderen, daß dort die politische Wahrheit bei der üblichen Verhüllung stets anders aussieht als der überzeugendste Anschein. Daß es so sein muß, ist selbstverständlich; denn hier stoßen zwei große Fronten, die nördliche und südliche, die sowjetrussische und britische, zusammen, dauernd Störungen und Vernebelungen bildend; andere europäische Mächte unterlaufen diesen Kampf, und der ganze Interessenwirrwarr spinnt sich über ein Terrain, wo jeder Mensch die hohe Politik schon mit der Muttermilch eingesogen haben muß, wenn er existieren will. Grundverkehrt ist darum, wenn Autoren wie H a n s K o h n Parlamentsreden und Kommuniqués als Grundlage zu einer „Geschichte der nationalen Bewegung im Orient“ nehmen, die an sich schon (nach den treffenden Ausführungen von P a u l W i t t e k) eher als Chronik zu werten ist. Ebenso würde, wenn wir die Verhältnisse beispielhaft auf Deutschland übertragen wollten, eine Geschichte der Parteien vor unserem Umbruch aussehen, die man aus Wahlplakaten und Agitationsreden zusam-

mengestellt hätte. Die Reklame macht doch nicht die Ware!

Ein kundiger Thebaner, der seine Klugheit leider hinter drei Sternen verbirgt, hat anlässlich des afghanischen Königsmordes einmal gründlich mit den alleswissenden Deutern der Politik im „N a h e n O s t e n“ abgerechnet. Und wirklich, wer die vielen Berichte über die politischen Vorgänge in Vorderasien verfolgt, gewinnt den Eindruck, daß Honorare die kompliziertesten Zusammenhänge wie einen gordischen Knoten zerhauen. Die meisten politischen Erscheinungen haben mehrere Auslegungen, und die richtige ist meist derartig überdeckt, daß nur wenige sie durchschauen: diese wenigen aber haben allen Grund zu schweigen. Wir im fernen Westen nehmen leicht die Masken des Mummenschanzes für das wahre Gesicht und amüsieren uns darüber, während doch die Regisseure des Spiels das letzte und beste Lachen haben. Ich muß dies sagen, um die eigene Zurückhaltung zu motivieren; denn bei einer Beurteilung der politischen Vorgänge in Vorderasien ist wirklich einmal Schweigen Gold, weil umfassende Einsicht oft nicht zu gewinnen ist und weil dort, wo man sie hat, ihre Darlegung in der Oeffentlichkeit oft mehr schadet als nützt.*) Zum Belegen und Verständlichmachen meiner Meinung will ich einige Beispiele heranziehen, die folgendes betreffen:

- 1) die Gabe zum Politisieren und den Zwang dazu,
- 2) die Deutungsmöglichkeit innerpolitischer Vorgänge in Folge von außenpolitischen Belastungen,
- 3) die Deutungsmöglichkeit außenpolitischer Vorgänge wegen der vielfachen Ueberschneidung fremder Interessen,
- 4) die diplomatische Tarnung von Vorderasien als einem Schlachtfeld der europäischen Politik.

*) Dagegen habe ich mich bei einer zuständigen Stelle in einem ausführlichen Bericht über die politischen Verhältnisse Persiens geäußert.

Fall 1)

Wenn ich zuerst mein eigenes Schicksal im Orient wiedergebe, so möge man mir zugute halten, daß ich dies Beispiel ungern wählte, aber doch als bestes wählen mußte, weil ich, wie ich schlicht und offen sagen darf, hier die Tatsachen wirklich voll übersehe und mir ein Urteil erlauben darf.

Im Jahre 1925 wurde ich unter Umständen, die ich an anderer Stelle dargelegt habe,*) in der Nähe von Kabul überfallen. Im Zweikampf um Tod und Leben konnte ich mir nicht anders helfen, als den Mann, mit dem ich Brust an Brust rang, durch einen Schulterblattschuß, den meine herumgelegte Rechte vom Rücken des Gegners aus abgab, kampfunfähig zu machen und dann zu entwaffnen. Ich meldete den Vorfall natürlich sofort. Fast zwei Wochen später wurde ich verhaftet, weil die afghanischen Behörden nunmehr einen Mann aufgegriffen hatten, der mit Steckschuß im Rückenmark verstarb, und mich des Mordes an ihm beschuldigten.

Ein Schuß aus meiner Repetierpistole mußte freilich zwei Mann glatt durchschlagen, ohne steckenzubleiben, und ich hatte ja auch schräg von unten in das Schulterblatt geschossen, um bei unserem Ringen Brust an Brust nicht selbst mit durchbohrt zu werden. Unser Verlangen, durch Extraktion der Kugel das Kaliber festzustellen, wurde jedoch unter Berufung auf die Landessitten abgelehnt. Schnell komplizierte sich der klare Rechtsbestand zu einem „politischen Fall“. Die Regierung Amanullahs stand vor einer orthodoxen Opposition, die europäerfeindlich meinen Tod forderte, und die um der innerpolitischen Ziele willen nicht wegen eines einzelnen Europäers bitterfeind gestimmt werden durfte, — ferner vor den Aspirationen anderer Mächte, die es nicht ungern sahen, wenn der deutschen Kulturarbeit in Afghanistan Schwierigkeiten erwachsen, — und endlich vor dem eigenen Verlangen, in den Schalen der Justitia, die wie alle anderen Frauen in diesem Lande

*) „Fahrt und Fessel“, Berlin 1927.

bis auf die Augen verschleiert geht, Zug auf Zug Entgegenkommen mit der erstrebten Freundschaft Deutschlands abzutauschen. So lag die Geburt der Tragödie weit jenseits von Gut und Böse im Menschlich-Allzumenschlichen. Der Prozeß gegen mich gestaltete sich dementsprechend zu einem diplomatischen Akt, indem zwischen dem Gericht und dem bestellten afghanischen Verteidiger Noten gewechselt wurden, von guten Köpfen verfaßt oder auch — geschmückt. Politisch endete der Fall mit einem Sieg auf beiden Seiten, indem ich begnadigt wurde, als nach acht Monaten Haft die zuerkannte Schuld im weitesten Wortsinne abgedeckt erschien.

Erst nach dem Sturz der Regierung und dem Umschwung im Lande traten die Hintergründe klar zutage, die wir Deutschen hinter dem Horizont unseres rechtlichen Empfindens nur hatten dämmern sehen. Der Verteidiger selbst gab als letzter Lacher zu, daß der von mir verwundete Afghane seine Verletzung am Schulterblatt jenseits der Grenze ausgeheilt habe und jetzt wohlbestallt als Händler in Peschauer lebe, während ein völlig neues Schauspiel in Szene gesetzt worden war, um den Autoren Tantiemen zu sichern. Diese Sachlage haben die wenigen Herren, die allein den Fall von Anfang bis Ende hatten verfolgen und überschauen können, in einem Protokoll vom Jahre 1930 bestätigt.

Fall 2)

Im Sommer 1925 entstanden aus der Kausalkette von Mißernte, Brotmangel und Hunger in Teheran Revolten, bei denen unter Führung von Frauen das Parlament gestürmt wurde. Sofort brachten die Russen per Auto Getreide und verteilten es unentgeltlich in der Stadt. Tags darauf gab die persische Regierung kund, daß nun, wo der Hunger gestillt sei, jede weitere Auflehnung politisch zu werten und darum rücksichtslos niederzuschlagen sei. Trotzdem kam es zu Zusammenrottungen und Straßenschlachten, in denen das Militär den Sieg errang. Die letzten Empörer retteten sich in die Gärten der russischen Botschaft, nachdem die eng-

liche ihre Pforten geschlossen hatte, und wurden dort durch Aushungern gestellt. So weit der Sachverhalt, wie ich ihn selbst übersehen konnte. Und nun zur Deutung, wie sie mir gegeben wurde:

Version a) Die persische Regierung hatte das Getreide absichtlich von der Hauptstadt ferngehalten. Sie hatte die Unruhen gewollt, damit ihr Gelegenheit gegeben wäre, den Belagerungszustand über die Stadt verhängen und dabei energisch gegen die Führer der persischen Bolschewisten vorgehen zu können.

Version b) Die Russen hatten die Unruhen geschürt, um sich durch die rettenden Getreidespenden beliebt zu machen und so Boden im Volk zu gewinnen. Es war auch einige Tage zuvor beobachtet worden, daß die russische Botschaft Lastwagen voll Silbermünzen empfing.

Version c) Die Engländer hatten das ganze in Szene gesetzt, um durch das bis ins letzte vorbedachte Programm die russische Politik in Persien bloßzustellen.

Für einen Fernstehenden ist es da ganz ausgeschlossen, die richtige Deutung zu finden. Man sieht aber, daß nicht die Tatsache selbst, sondern ihr Zweck zu werten ist. Wer im Orient gelebt hat, weiß ja, daß selbst im einfachsten Gespräch a priori angenommen wird, der Partner setze seine Worte nicht für eine besprochene Tatsache, sondern für einen dahinter verborgenen Zweck.

Fall 3)

1932 kündigte die persische Regierung der Anglo-Persian-Oil-Company die 1901 für Südpersien verliehene Konzession mit der Begründung, daß der Vertrag unter ganz anderen Umständen von der damaligen persischen Regierung erzwungen und zudem auch noch nicht vom Parlament ratifiziert worden sei (das es damals noch gar nicht gegeben hatte). England kann nun aber auf die südpersischen Oelfelder im Interesse seiner Indienpolitik unmöglich verzichten. Ließe sich schon schwer für diese Tankbasis der im Indischen Ozean

stationierten britischen Flotteneinheiten Ersatz schaffen, so könnte die Londoner Politik es vor allem nie und nimmer zulassen, daß eine andere Macht in diesen Oelfeldern am Golf Fuß faßt und damit unvermeidlich die schwersten Konflikte um Indien heraufbeschwört. Was der Besitz der Felder für die englische Regierung bedeutet, geht daraus hervor, daß sich die Mehrzahl der Aktien in Händen des Staates befindet. Während nun die Kündigung der Konzession in ganz Persien wie ein Nationalfest gefeiert wurde, erkannte London sie nicht an und betrachtete sie sogar als halbe Kriegserklärung. Man sprach im Unterhaus offen davon, daß England die Rechte der Company notfalls mit Waffengewalt schützen werde. Diese Meinungsverschiedenheiten, welche die Welt in Atem hielten und den ängstlich behüteten Frieden zu erschüttern drohten, wurden endlich im April 1933 im Rahmen des Völkerbundes unter dem betrieb-samen Herrn Benesch geschlichtet. Die Oil-Company erreichte eine Verlängerung ihrer Konzession, hatte aber laufend bedeutende Beträge zu zahlen, die sich aus direkten Steuern, aus der Umsatzsteuer und einer Abgabe in Höhe von 20 % des Reingewinns (nach Abzug der Dividendengarantie von über $\frac{1}{2}$ Mill. Pfund) zusammensetzten. Diesem Gewinn der persischen Regierung stand auf englischer Seite ebenfalls ein wesentlicher gegenüber, da die Gesellschaft nun verbrieft erhielt, daß die Konzession verlängert sei und sie die großartigen Anlagen und Immobilien im Oelgebiet behalten dürfe, die nach dem vor der Tür stehenden Ablauf des alten Vertrages an die Perser hätten fallen müssen. Die Welt war zufrieden; denn der Frieden war gerettet.

Das ist die offizielle Lesart. Im Zusammenhang mit dem Kabinettswechsel sowie dem Sturz und Tode des allmächtigen Hofministers Timur Tasch aber tauchte noch eine andere auf. Sie ging davon aus, daß die persische Regierung ja nach Ablauf des Vertrages mit der Anglo-Persian-Oil-Company verpflichtet gewesen wäre, die Konzessionen neu auszuschreiben. Dafür hätten andere Mächte schon gesorgt, zumindest schon damit, daß

die englische Regierung in die Zwangslage käme, für Ansprüche oder Mitbewerbung Dritter politische Zugeständnisse anzubieten. Selbstverständlich wären ernstliche Mitbewerber aufgetreten; die Sowjetunion hätte dies Amt mit Vergnügen übernommen, und die andere große Oelgruppe hätte gern den Kampf gegen ihre Konkurrenz gestützt. Persien wäre dabei der tertius gaudens gewesen, solange der Kampf der Meinungen nicht zu einem ernsten Konflikt geführt hätte; denn ein solcher wäre natürlich auf persischem Boden ausgetragen worden. So mußte der britischen wie der persischen Regierung daran liegen, den Vertrag unter Ausschaltung fremder Mitbewerbung zu verlängern. Dies stillschweigend zu tun, wäre politisch verfehlt gewesen; es hätte den erbitterten Widerspruch anderer Mächte hervorgerufen und zugleich einen Präzedenzfall geschaffen. Es mußte also ein großes Drama inszeniert werden, das alle Zuschauer in angstvolle Spannung versetzte und endlich durch ein beifällig aufgenommenes happy end erlöste. Diese Regelung kostete der britischen Regierung einiges Geld, doch war sie immer noch billiger als eine Zurückersteigerung der Konzession unter Mitbewerb der ganzen Welt, — wenn man andere Komplikationen gar nicht erst erwägen will. Man konnte sich in London tröstend sagen, daß die geleisteten Zahlungen hauptsächlich der militärischen Erstarkung Persiens zugutekommen, was in den Augen der gegenwärtigen Empirepolitik einer Verstärkung der Besatzung im indischen Glacis gleichzusetzen ist. Ein Nebenerfolg dabei war endlich, daß man den Russen, die durch ihre Kewirkurian-Gesellschaft Bohrungsrechte in Damghan erworben hatten, eine Kündigung unter Hinweis auf das gleiche Vorgehen im Süden geben konnte.

So viel Bestechendes auch diese Auslegung, die vielerorts von einsichtigen Personen vertreten wurde, für sich haben mag, so lege ich sie hier, ohne selbst ein Urteil fällen zu können, rein referierend dar, nur zum Nachweis, daß die neben den offiziellen umlaufenden Deutungen meist weniger phantastisch sind, als sie scheinen.

Fall 4)

Im Mai 1934 war zwischen dem Imam vom Jemen und Ibn Saud ein Krieg ausgebrochen, wobei der Grund zu dem schon viele Jahre zurückreichenden Zwist eigentlich gleichgültig war. Keiner der Fürsten wäre so unklug gewesen, den Streit vom Zaune zu brechen, wenn er nicht zumindest der moralischen Unterstützung einer Großmacht sicher gewesen wäre. Daß der ungleiche Kampf von London aus geschürt wurde, kann man sich kaum vorstellen, weil eine Stärkung Ibn Sauds und seines Wahabitenreiches die panarabische Frage nur komplizieren würde, und weil ein mächtiger Ibn Saud zudem von seiner zentralen Lage aus die ihn umgebenden Interessenskreise empfindlich stören könnte. Der Streit kam den Engländern ungelegen, wie ihre Presse ihn denn auch mit der größten Zurückhaltung wiedergab und dabei für Ibn Saud Partei nahm. Die Blätter von Rom dagegen, das dem Jemen schon lange lebhaftes Interesse zugewendet hatte, deckten in großen Leitartikeln die Niederlage der Truppen des Imam. Der Temps vom 6. Mai endlich erging sich in dunklen Andeutungen: es handle sich um mehr als eine persönliche Rivalität in den arabischen Staaten, die Ursachen liegen tiefer, als man gemeinhin annehme, und wie immer bestimme sich auch hier die politische Entwicklung nicht nach dem, was man sieht, sondern nach dem, was man nicht sieht. Im ganzen drängte die französische Haltung den Beobachter zu der Auffassung, daß im Zusammenhang mit der europäischen Abrüstungspolitik ein kleiner Wirrwarr nahe der Indienroute arrangiert worden sei, um die Engländer den französischen Wünschen gefügiger zu machen. Es ist nämlich ein erprobtes Rezept, daß Komplikationen in Vorderasien als Tauschobjekt gegen englische Konzessionen geschaffen werden; denn die Franzosen erkaufte ja schon die britische Billigung der Ruhrbesatzung, indem sie im iraqisch-türkischen Mosulstreit die Interessen Londons zu vertreten versprachen. —

Diese Beispiele, die sich ins Zahllose vermehren ließen, werden zumindest davon überzeugen, wie schwer

sich der wahre Zusammenhang politischer Verhältnisse in Vorderasien beurteilen läßt, und wie wenig leicht sich auch nur innerpolitische Zusammenhänge durchschauen lassen, weil sie ja immer irgendwie mit der hohen Politik verkoppelt sind. Je mannigfacher und je stärker fremde Interessen die nationalen Belange überlagern, desto schwieriger wird die Einsicht.*)

Es mag sein, daß ein Engländer bei Benutzung der Archive in London und Lahore viel zur Aufhellung der Geschichte der Politik beitragen könnte; doch gerade dem Briten, der sich immer als Träger der Nation fühlt, scheint es zur Erhaltung seines Weltreiches notwendiger, Politik zu machen, als Bücher darüber zu schreiben, — sofern diese es nicht auch tun.

Und daß die Engländer im mittleren Osten eine grandiose Politik betrieben haben, kann niemand bestreiten. Deutschland, das dem Indienweg gefährlich zu werden drohte, ist vom Euphrat bis an den Inn zurückgedrängt, der Druck auf den Bosphorus ist beseitigt, Rußland ist aus dem versprochenen Armenien und Kurdistan verjagt, es hat Nordpersien bei voller Aufgabe seines Interessengebietes verloren und konnte trotz allem auch in Afghanistan nicht vorwärts kommen. Die Franzosen ließen sich zwar nicht ganz um die Versprechungen des Sykes-Pivot-Vertrages bringen, die aus dem Zwang des Krieges heraus gegeben worden waren; aber wenn sie sich auch in Syrien festsetzten, so haben sie doch weit weniger und die Engländer weit mehr erreicht, als in dem genannten Geheimvertrag vorgesehen war. Die Italiener sahen sich um die Westküste Kleinasiens betrogen, die ihnen als Lohn für ihre Hilfe im Krieg zugestanden worden war.

*) Gern empfehle ich Interessierten hier das Buch von Rybitschka: „Im gottgegebenen Afghanistan“ (Leipzig 1928). Dieser tapfere österreichische Offizier berichtet wirklich als Kenner der Verhältnisse vom Fluten und Ebben der afghanischen Politik zur Kriegs- und Nachkriegszeit und gibt neben vielen Deutungen auch manches Nichtverstehen der Vorgänge zu, obwohl das Buch dicker ist, als es aussieht, weil noch vieles zwischen den Zeilen steht.

Und die V ö l k e r V o r d e r a s i e n s selbst? Die gefährlich werdenden Türken sind auf Anatolien beschränkt worden, die im Kriege geförderte und mit Versprechungen geschürte allarabische Bewegung ist in Kleinstaaten erstickt, da am leichtesten durch Teilen zu herrschen ist. Dafür aber ist in Palästina, Transjordanien, im Iraq, am Golf und in Südarabien die britische Herrschaft begründet und gefestigt. Zur Erreichung dieses Zieles verstand man die armen Minderheiten dazu zu bewegen, die englischen Kastanien aus dem Feuer zu holen, und wirklich taten dies die Armenier, Tscherkessen, Assyrer, Kurden, Juden, Araber, Belutschen, Hesareh und verschiedene Stämme in Persien und Afghanistan. Man verstand es sogar, die Mohammedaner gegen die grüne Fahne des Propheten zu führen. Von allem, was dabei versprochen wurde, hielt man schließlich das, was die Stellung des britischen Weltreiches förderte.

Wird der Russe in Nordpersien gehaßt, so wird es der Engländer fast überall in Vorderasien, besonders in intellektuellen Kreisen; doch London herrscht und sperrt mit Hilfe rebellierender Völker den Zugang zum rebellierenden Indien. Unter solchen Umständen und mit solchen Erfolgen eine Politik zu betreiben, die kein Fortwursteln kennt, sondern auf weiteste Sicht arbeitet, — das ist eine einzigartige Kunst, die sich über alle moralinische Wertung der Mittel erhebt.

Es hat sich in Vorderasien nicht das Ziel der britischen Politik verschoben, sondern nur die Mittel dazu, weil man sich mit der im Fluß der Zeit fließenden Entwicklung bewegt. Man ist nicht so töricht, einem Middle-East-Empire mit ‚Stützpunkten in Konstantinopel und Baku, in Haifa und Basra‘, wie H a n s K o h n glaubt, nachzujagen, weil man dabei auch Gebiete schützen müßte, die ja selbst schützen sollen. Wohl sind die englischen Bataillone im Kriege bis nach Turan und dem Kaspi vorgestoßen, doch räumte man dies Feld, nachdem sich herausgestellt hatte, daß der Raum des ehemals russischen Reiches sich erneut mit Macht aus

Zentralrußland füllte. Mit dieser Macht aber eine gemeinsame Grenze zu haben, die man verteidigen müßte, das hätte Anforderungen an die britische Landmacht gestellt, denen das Empire seinem Wesen nach nicht gewachsen wäre, weil es sich auf die Flotte und nicht auf das Landheer stützt.

Was im indischen Umkreis wertvoll ist, hatte man schon herausgesucht wie Rosinen aus dem Kuchen, so daß man sich wirtschaftlich uninteressiert an dem Rest zeigen konnte, der ja kaum genug Brot für seinen eigenen Hunger findet. Als bei der Aufteilungspolitik der osmanischen Türkei **A r m e n i e n** geschaffen wurde, bat dies, ehe es ein Raum ohne Volk wurde, die Mächte um Uebernahme des Mandatsschutzes. Da es aber zu seinem Unglück zwischen hohen Bergen statt zwischen Oelquellen lag, fand sich **n i e m a n d d a z u b e r e i t**, während anderen, lohnenden Ländern das Mandat mit Waffengewalt aufgezwungen wurde.

Als am Nordrande der Länderbrücke die roten Fahnen auftauchten, wich England dem Kampf aus und zog sich wieder an den Golf zurück, nur darauf bedacht, die **I s o l i e r s c h i c h t** gegen den Norden zu **v e r s t ä r k e n**. Unter diesem Gesichtspunkt erhält man auch eine einsichtige Deutung für die Kündigung des englisch-persischen Abkommens von 1921, nach dem Persien mehr oder weniger ein britischer Vasallenstaat hatte werden sollen; wenn man die Parlamentsbeschlüsse zu würdigen versteht, überzeugt diese Deutung besonders. Diese Tat aber hat der energische Führer der persischen Kosakenbrigade Riza Khan als Sprungbrett benutzt, von dem er sich später gegen den Willen der Sowjetunion zum Schah von Persien aufschwang.

Die Auseinandersetzung mit dem nächsten Pufferstaat, **A f g h a n i s t a n**, nahm mehr Zeit in Anspruch. Sehr ungelegen kam den Engländern der afghanische Krieg 1919, bei dem Amanullah auch der Gedanke geleitet hatte, seinen früh schon wankenden Thron zu festigen. Kriegsmüde, mit schweren indischen und europäischen Problemen beschäftigt, unter einer verheerenden, wie die Pest wütenden Grippeepidemie leidend,

fand der Engländer seinen Mut zu größeren Operationen gelähmt, obwohl er den Afghanen demoralisierende Niederlagen mit Hilfe der Flugzeuge beibrachte, die ja nicht gleich den Marschkolonnen im Gebirge aufzuhalten waren. Er war froh, den Feldzug damit beenden zu können, daß er gegen die Anerkennung der afghanischen Unabhängigkeit den Khaiberpaß voll eintauschte. Dieser wichtigste Zugang nach Indien, den ein modernes Heer auf dem Zuge nach dem Pandschab nicht umgehen könnte, ist derartig befestigt worden, daß unter normalen Verhältnissen eine Forcierung ausgeschlossen erscheint.

Als Amanullah den Engländern gefährlich wurde, brach wieder einmal eine Revolution aus. Der angeblich an seinen übereilten Reformen scheiternde Herrscher mußte anderen genehmeren weichen, denen nun die Aufgabe gestellt ist, die Integrität des Landes weiter zu hüten. Erst damit hat eigentlich der englisch-afghanische Krieg seinen Abschluß gefunden, den eine zinslose Anleihe von über 1 Mill. Mark und eine reiche Lieferung englischer Gewehre besiegelte.

Suchte man früher Persien und Afghanistan als Grenzfestungen gegen den nördlichen Nachbar undurchdringlich zu gestalten und zu erhalten, so stärkt man nun, da mit der Verkehrsentwicklung der Aufbruch dieser Länder nicht aufzuhalten ist, dort die politische und militärische Macht unter der Voraussetzung, daß sie sich nicht gegen England wendet oder gewendet wird. Diese Voraussetzung zu wahren, ist der britischen Diplomatie bisher gelungen. Obwohl die russische Politik durch den Wirtschaftsdruck auf die beiden asiatischen Staaten immer einige Schritte Vorgabe hat, vermochte sie bisher noch nicht das Rennen gegen die englische zu gewinnen, die konsequent und geschickt sich für die Integrität Persiens und Afghanistans einsetzt.

Nur in der T ü r k e i hat London seine Pläne nicht ganz verwirklichen können. Schuld daran war, daß ein Mann, — nach Baldwins Ausdruck ein ‚Räuberhauptmann‘, — die moralische Kraft in sich trug, beim Zusammenbruch der allgemeinen Zermürbung zu trotzen.

Dieser Ata Türk verstand es mit seiner hohen diplomatischen Begabung, die einzelnen Mächte in der geschlossenen Phalanx gegeneinander auszuspielen und die englischen Griechenarmeen aus dem Lande zu werfen. Es kam ihm dabei freilich zuhülfe, daß viele Gebiete der heutigen Türkei wenn auch nicht hinter dem politischen Horizont, so doch am Rande der unmittelbaren britischen Interessensphäre liegen, und daß der politische Wandel der Verhältnisse als ein kleineres Uebel empfunden wurde im Vergleich zu den größeren, die sich bei einer gewaltsamen Verhinderung dieses Wandels wohl eingestellt hätten.

Als die Griechen und Türken am Sakarya gegeneinander kämpften, haben eigentlich England und Frankreich durch fremde Truppen auf fremdem Boden gegeneinander gekämpft; denn die Türken hatten es verstanden, auch die Franzosen für sich zu gewinnen, nachdem sie schon die Russen ihren Interessen gleichgeschaltet hatten. Nichts belegt die feinfühlende Einsicht der türkischen Politik bei ihrem Kampf um die Grenzen mehr, als daß sie ihren Sieg über die französischen Truppen lediglich durch die Geographie in die Geschichte eingehen ließen, indem die Stadt Ayintab, der Schauplatz des verschwiegenen Sieges, den Beinamen „Gazi“ (Siegreiche) erhielt; jedes Mehr hätte die französische Gloire zur Revanche angefeuert.

Je näher dem indischen Interessenkreis, desto aktiver und konsequenter aber tritt die englische Politik auf. Im Streit um Mosul, der zwischen ihr und der Türkei ausbrach, zog sie alle diplomatischen Register, — nicht nur wegen der Oelquellen allein, sondern auch um gewichtige Interessenansprüche anderer Mächte in diesem Raum von vornherein zu unterbinden.

In den T a f e l l ä n d e r n lagen die Verhältnisse anders, weil es hier mit der zunehmenden Bedeutung des Landverkehrs galt, die Routen nach Indien in die Hand zu bekommen und die Oelfelder mit Beschlag zu belegen. Freilich sah das Empire die Durchführung seiner Pläne erschwert, weil es sich unter dem Zwang des Krieges mit verschiedenen Abkommen und widerspre-

chenden Zusagen hatte belasten müssen. Es hatte dem Scherif Hussein von Mekka die Bildung eines unabhängigen arabischen Reiches versprochen, um seine moralische und militärische Hilfe zu erkaufen, hatte den Juden durch die Balfourdeklaration eine Heimstätte in Palästina zugesagt und sich endlich mit den Franzosen über die Einflußzone geeinigt. Da Hoeppli und besonders Topf die Schwierigkeiten bei der Schaffung der vielen kleinen Staaten eingehend dargelegt haben, erübrigt sich eine Ausführung hier. In überraschend schneller Zeit gelang es der musterhaften Führung der britischen Politik dennoch, allen Aufständen und Schwierigkeiten zum Trotz ihre Ziele durchzusetzen, wobei ihr sehr zustatten kam, daß jeder sich im Mittelpunkt der panarabischen Bewegung fühlte oder doch dazu gebracht wurde, es zu glauben.*)

Der Sicherung des Indienweges galt alle Politik. Hatte früher die Levante nur die eine schmale Pforte des Suez, so ist heute ein breites Tor vom Taurus bis zum Nil eröffnet. Im Maße, wie sich die Verbindung Damascus—Baghdad belebte, führte man die Grenzen Transjordaniens zum Iraq heran und die Ibn Sauds zurück, um den Verkehr nach Haifa über englisch kontrolliertes Gebiet zu leiten, und die projektierte Eisenbahn bezweckt vor allem, Haifa anstelle des syrischen Beirut zur Kopfstation der Landroute nach dem Golf zu machen. Im Iraq hat man das Mandat gegen einen Vertrag mit dem befreiten Staat vertauscht. In Syrien ist das französische Mandat als eine politische Last zu dulden, da die Franzosen natürlich von hier aus leicht den britischen Interessenkreis stören können; dennoch wäre ein Zusammenschluß dieses Gebietes mit anderen arabischen Räumen, der sich nach Aufhebung des französischen Mandats schwer verhindern ließe, weit ver-

*) Ueberspitzt hat ein Engländer einmal die panarabische Frage so definiert: „Sie ist für uns eine Angelegenheit von lauter Nullen, die wir, wenn sie gefährlich werden wollen, dadurch aus der Welt schaffen, daß wir ihnen vorn eine Ziffer und hinten das Pfund-Sterling-Zeichen anhängen.“ — Dabei scheint freilich ein Zeichen vergessen zu sein: das Fragezeichen, das Ibn Saud dahintersetzt.

hängnisvoller. Mit Hilfe des jüdisch-arabischen Gegensatzes in Palästina überzeugt man die Welt davon, daß hier im Interesse des Friedens eine Mandatsablösung nicht am Platze ist. Je intensiver Land- und Luftverkehr über die Tafelländer hinweggreifen, desto mehr entwickeln sich Palästina und Transjordanien, die Schutzzone gegen das wachsende Arabien Ibn Sauds, zu einer Flankendeckung des Suez.

So haben letzten Endes die Aenderungen im Verkehr auch eine Aenderung der britischen Politik bedingt. Je breiter die Wege nach Indien werden, desto breiter müssen sich die englischen Interessenzonen dehnen. Da sich damit aber auch die zu verteidigende Front verbreitert, steht die britische Politik vor Aufgaben von wachsender Schwere und muß sich daher, wie auch *H a u s h o f e r* ausführt, in die Front der Mächte einreihen, die auf Erhaltung der politischen Zustände von heute bedacht sind. —

Im Nordraum hat die *S o w j e t u n i o n* das Erbe des Zarenreiches angetreten. Untersuchen wir diese Einflüsse (soweit sie eben im Sinne des schon früher Gesagten durchsichtig sind), so müssen wir zuvor zwei sehr begünstigende Voraussetzungen erwähnen: dadurch, daß die Nordprovinzen von Afghanistan und Persien sowie einige Grenzzonen der Türkei, — und es handelt sich z. T. sogar um die reichsten Gebiete der betreffenden Länder! — wirtschaftlich auf die Sowjetunion angewiesen sind, hat diese rein durch ihre natürliche Lage ein starkes politisches Druckmittel in der Hand. Durch ein Sperren ihrer Südgrenzen werden in den betroffenen Provinzen Wirtschaftskatastrophen ausgelöst. Die übrigen Staaten Vorderasiens, abgesehen von Afghanistan, sind wirtschaftlich bei weitem nicht derart eng an eine oder die andere europäische Macht gebunden.

Zum anderen aber ist die Länderbrücke für die Sowjetunion bei weitem nicht ein solcher Schicksalsraum wie für den Gegenspieler England. Zieht durch Vorderasien ein Lebensnerv des britischen Weltreiches, so ist die Sowjetunion dank ihrer ganz anderen räumlichen Fun-

dierung von außen her kaum an ihren Lebensnerven zu treffen. Im Verhältnis zu den Problemen an ihrer Ost- und Westgrenze kann sie den Süden mit seinen relativ schwachen Nachbarstaaten als einen diplomatischen Nebenkriegsschauplatz betrachten. Es wird hier denn auch meist eine Politik der kleinen Mittel betrieben, und nur wenn die vielen anderen und schwierigeren Probleme es gestatten, flammt die Aktivität stärker auf. Damit aber erhalten die ganzen politischen Bestrebungen längs dieser Grenze, zumal wenn man sie im großen Gegensatz zu der britischen Stetigkeit sieht, einen ungewissen und flatterhaften Charakter, wie es ihnen praktisch auch meist an Durchschlagskraft fehlt.

Verstärkt werden diese naturbedingten Schwankungen noch durch die bekannten außenpolitischen der Sowjetunion, die sich aus Wechsel in der Richtung sowie aus der Inkongruenz der Außenpolitik der Komintern mit der des sowjetischen Staatskörpers ergeben. Unter solchen Umständen sind natürlich gegenüber Völkern, die selbst eine hohe politische Begabung zeigen, höchstens taktische, aber nicht strategische diplomatische Erfolge zu erringen. Belastet mit der Ideologie der Komintern, mußte die sowjetische Politik gegen Vorderasien die frühere zaristisch-russische Stoßkraft verlieren und daher mit ganz anderen Rollen auf der orientalischen Bühne erscheinen.

Gleich bei den ersten Berührungen mit diesen Staaten erkannte man in Moskau, daß hier noch kein Boden für die erstrebte soziale Revolution sei, und so suchte man sein Ziel auf einem Umweg über die nationale Revolution zu erreichen. Die orientalische Klugheit durchschaute jedoch die Tarnung des Januskopfes, der nach Osten den Nationalismus und nach Westen den Kommunismus predigte; deshalb ließ sie gern die Helfer der Selbständigkeitsbewegung, immer weniger aber die Kommunisten über ihre Grenzen einreisen. Dazu kam noch, daß die Sowjetunion in ihrer ersten Zeit um jeden Preis mit jeder Macht nach Verständigung trachten mußte, um den einengenden Ring politischer und wirtschaft-

licher Isolierung zu sprengen. Da nahmen die vorderasiatischen Staaten denn alles, was sie irgend brauchen konnten, und gaben dafür nichts anderes als die Beateuerung, gegen den Imperialismus mitzukämpfen, wohl bewußt, daß der Moskauer Kommunismus im Grunde einem solchen gleiche; denn es lehrte das Beispiel Chinas eindringlich, wie man den Nationalismus des Ostens nur als Vorstufe zum Kommunismus werte. So fanden die Staaten eine Politik gegen die Sowjetunion leichtgemacht, zumal als sich herausstellte, wie gut diese im Kampf gegen den Imperialismus als Vorreiter zu gebrauchen war, und wie sie sich z. B. bei den Lausanner Friedensverhandlungen noch türkischer gebärdete als die Türkei.

An sich hatte Moskau logisch recht. Eine soziale Revolution war unter den gegebenen Umständen einfach undenkbar; wollte man sie also auf dem Umweg über die nationale erreichen, so mußten in diesen Staaten überhaupt erst Nationen geschaffen werden, und diese Aufgabe pflasterte den Weg zum sowjetrussischen Ziel mit Verzicht. Man gab alle Vorrechte und Ansprüche preis, trat die Gebiete von Kars und Ardahan an die Türkei ab, schenkte den Persern Bahnlinien und Straßen und förderte mannigfach nach besten Kräften die Entwicklung der orientalischen Nachbarn, — ganz im Gegensatz zur Haltung des zaristischen Rußland.

Damit wurde aus dem strengsten Hüter der Statik der eifrigste Förderer der Dynamik. Indem nun diese Staaten selbstverständlich die Geschenke breit auslegten und damit die anderen Mächte nötigten, auch ihrerseits Gaben hinzuzutun, falls sie Wert auf gute Beziehungen legten, fanden sie plötzlich ihre Europapolitik kinderleicht gemacht; denn jetzt wurden ihnen die Erfolge direkt ins Haus getragen. Dies hat sich noch verstärkt durch den Kampf um die Absatzmärkte, der infolge der Weltkrise immer erbitterter zwischen den europäischen Staaten ausgetragen wird. Unter dem entschuldigenden Motto ‚Verständnis für die erwachenden Nationen‘ legt der Europäer heute jedes Wort auf die Goldwaage, ehe er es, in Seidenpapier gehüllt, dem

Morgenländer überreicht, und damit hat er sich, kraß gesagt, in eine m o r a l i s c h e A b h ä n g i g k e i t begeben, die wenig geringer ist als früher die politische Abhängigkeit jener Länder von ihm.

Der erste große Umschwung in der sowjetischen Politik trat ein, als der Kreml erkannte, daß die Weltrevolution nicht wie eine reife Birne vom Baum fiel und sich ohne genügende militärische Stoßkraft auch nicht vom Zweig schlagen ließ. Man suchte sie also mit der Lampe der Propaganda zur Reife zu bringen und griff als erstes Ergebnis dieser Ueberlegung zu einer wirtschaftlichen Umstellung und einer Schaffung wirtschaftlicher Autarkie in der Sowjetunion. Als besonders die Türkei und Persien dies beispielgebende Vorgehen nachahmten, wurden sie von Moskau ermuntert, weil dies in der staatlichen Förderung industriellen und wirtschaftlichen Ausbaus eine gewisse Annäherung an seinen Staatskapitalismus und damit eine Ueberleitung in seine eigene Ideenwelt sah. Freilich ergaben sich daraus störende Differenzen zwischen der sowjetischen Außenpolitik und Wirtschaftspolitik, die sich ihre Absatzmärkte nicht beschneiden lassen wollte. Als dann Persien sogar dem russischen Beispiel des Außenhandelsmonopols folgte, kam es im Handel beider Länder zu scharfen Scharmützeln, die damit endeten, daß der Sowjetunion wohl günstige Handelsverträge, aber keinerlei politische Konzessionen eingeräumt wurden.

Seit endlich die nationalsozialistische Revolution in Deutschland zu der Einsicht nötigte, daß weder der Lauf der Natur noch die Anwendung von Kunstgriffen die Frucht der Dritten Internationale zum Reifen bringen werde, hat die Sowjetunion ihre Bemühungen um eine Konsolidierung ihrer Grenzen vermehrt, zumal sie ihre Stellung im Fernen Osten durch Japans Aktivität erschüttert sah. Damit ist auch sie in die Reihe der Länder getreten, die auf Erhaltung der gegebenen politischen Zustände bedacht sind, um in dieser Atempause Land und Heer zu künftigen Aktionen zu rüsten.

So hat die Stellung der Länderbrücke für Moskau neuerlich gewechselt; denn nun gelten diese Länder als

Schutzwall gegen einen eventuellen Vorstoß des Imperialismus und sollen deshalb möglichst durch eine türkisch-persisch-afghanische Vereinigung gestärkt werden. Was man 1921 noch zum Zwecke einer Revolutionierung anstrebte, soll nun als Selbstzweck einer Entente im Orient zum Abschluß geführt werden.

All diese Phasen, die nationale, die wirtschaftliche und die defensive, waren dazu angetan, die vorderasiatischen Länder in die denkbar beste politische Position zu rücken. Nie zuvor noch hatten diese Staaten sich so frei vom Druck des nördlichen Nachbarn gefühlt oder sich ihm so gewachsen empfunden wie heute, wo sie bei allem Verständnis für den politischen Nutzen gutnachbarlicher Beziehungen sogar zu einer Art Offensive überzugehen wagen, indem sie in ihrem Bereich jede kommunistische Regung im Keime ersticken. Je näher sie an Indien liegen, desto festeren Rückhalt wissen sie bei solchem Vorgehen hinter sich. Man liest wohl, daß die „Sowjetunion sich von Ideen leiten ließ, die das Verhältnis von Orient zu Okzident, von Großmacht und halbkolonialem Land auf eine neue Grundlage stellten“, doch lehren die Tatsachen eine andere Beurteilung der leitenden Ideen als die von Hans Kohn. Und wenn die Staaten südlich der sowjetischen Grenze jetzt Bahnen und Waffenplätze ausbauen, ihre Heere ertüchtigen und die Einreise von „Rotrussen“ kontingentieren wie den Import einer Bannware, wenn sie also Schritte wagen, die das zaristische Rußland sich nie hätte bieten lassen, so beweist das nur, daß sie glücklich sind, die hohen Vorteile der ‚leitenden Ideen‘ und gutnachbarlichen Beziehungen zu genießen, solange — ja, solange diese eben bestehen.

Frankreich hat sich nach dem Vertrag von San Remo 1925 mit Waffengewalt das Mandat über Syrien erzwungen und König Feisal vertrieben, als er von Damascus aus mit der Schaffung eines großarabischen Reiches beginnen wollte. Wirkungslos verhallten die Proteste der Araber, die, auf die Waffenstillstandsproklamation der Engländer und Franzosen pochend, „die vollständige und endgültige Befreiung der so lange von

den Türken unterdrückten Völker und die Einsetzung von nationalen Regierungen und Verwaltungen“ verlangten. Im Widerspruch zu den Völkerbundssatzungen wurde nach der Devise des Teilens und Herrschens das Mandatsgebiet in vier autonome Gebiete zerstückelt, und eine rücksichtslose Militärdiktatur, — durch die Namen der Generäle Gouraud, Weygand, Gamelin und besonders Serrail sprichwörtlich geworden, — schoß halb Damascus in Trümmer, zerstörte die Fruchtinsel Chouta, das ‚dritte Paradies‘, und legte durch dauernde Beunruhigung das wirtschaftliche Leben brach. Bis 1927 glich ganz Syrien einem großen Heerlager.

Zur Freude der Engländer tat solch ein Auftreten dem starken französischen Einfluß, der sich kulturell und wirtschaftlich zumal in den Ländern der Levante durchgesetzt hatte, starken Abbruch. Die vielen intellektuellen Proselyten der Grande Nation, die unter der Wirkung einer gut ausgebauten französischen Kulturpropaganda das Heil der Zivilisation in Paris erblickten, wurden an ihrem Glauben irre oder predigten fortan tauben Ohren. Hat Frankreich territorial in Vorderasien Boden gewonnen, so hat es moralisch daran umso mehr eingebüßt.

Während die erstickten Aufstände innerhalb der Opposition weiterschwelen, bemüht sich Frankreich jetzt doppelt, durch intensive Aufbauarbeit die Ueberlegenheit seiner Kultur darzutun. Es hat Straßen in Ueberzahl angelegt, Gesellschaften gegründet, Schulen eingerichtet, kurz alles getan, das Land zu beiderseitigem Nutzen wirtschaftlich zu erschließen, wobei es ihm zu-statten kam, daß diese von Natur aus schon relativ reich gesegneten Gebiete nunmehr als Träger von Transit-routen erhöhte Bedeutung erlangt haben. Gerade für Syrien war es bis vor kurzem bezeichnend, daß der Umbruch hier mehr hereingetragen als von innen heraus geleistet wurde; denn die Mehrzahl der Bevölkerung sah voll Mißtrauen die einheimische Wirtschaft gegenüber der fremden, durch Kapitulationen geschützten als benachteiligt an, wie denn auch nationale Wirtschaftsgründungen sich aus reiner Opposition gern ihre

Maschinen und Instruktoren von Deutschland stellen ließen.

Typischerweise hat Syrien kein anderes „Verehrungszentrum“, um das sich die Bevölkerung sammeln kann, als den Wunsch nach Freiheit. Man sieht auf den verwaisten Thron in Damascus, man sah auf König Feisal in Bagdad, oder man blickt vorwärts auf eine Führerschaft durch Ibn Saud, aber niemals auf den französischen Hohen Kommissär. Wenn sich die Franzosen auch in der Republik Libanon eine Mehrheit zugeschnitten haben, so stoßen sie sonst doch nur auf Widerstände, die sie mühsam durch einen modus vivendi abbiegen, aber nie aus dem Wege räumen können.

Eine weitere Einwirkung aus den Fernräumen erfolgte in Palästina durch die jüdische Einwanderung. Der hierdurch ausgelöste Prozeß der Umwandlung wird nicht nur in den neu besiedelten Gebieten augenfällig, sondern hat auf die Wirtschaftsstruktur des ganzen Landes so stark gewirkt, daß die Dynamik hier eine besondere Beschleunigung erfuhr. Wie B o n n e eingehend nachgewiesen hat, konnte die Wirtschaft dadurch einen Grad der Entfaltung erreichen, der den aller anderen Staaten auf der Länderbrücke übertrifft. Brachten die Zuwanderungen moderne Ideen ins Land, so hat der damit verbundene bedeutende Kapitalzuzug dem Aufschwung die nötige Kraft verliehen. Wohl wäre der Umbruch in Palästina auch ohne die jüdische Einwanderung erfolgt, doch hätte er dann bei weitem nicht dies Tempo und diese Intensität erreicht. Gleichzeitig jedoch haben sich durch den jüdisch-arabischen Gegensatz die inneren Konfliktstoffe vermehrt, und die englische Politik konnte dabei die dankbare Aufgabe erfüllen, diese Triebe nicht bis zu einer Gefahr für die eigene Sicherheit aufschießen zu lassen, sondern sie so zu beschneiden, daß ein bestmöglicher Ertrag an eigenen Früchten reift.

Die mehr als zwei Jahrtausende alte Aera des griechischen Einflusses wurde durch den türkischen Befreiungskrieg abgeschlossen. Sie endete radikal mit der Vertreibung der Griechen aus den westkleinasiatischen Küstengebieten und dem östlichen Pon-

tus, mit der Ansiedelung der türkischen Rückwanderer aus Griechenland, endlich aber auch mit der Aussöhnung beider Staaten, die sich bis zu einem Bündnis verichtet hat.

Der neue Nachbar Italien, den die Türkei mit dem Besitzwechsel des Dodekanos mit Rhodos bekommen hat, wird mit seiner Flug- und Flottenbasis oft als Bedrohung empfunden, zumal da ja damals bei der Aufteilung der Türkei die kleinasiatische Westküste den Italienern versprochen worden war. — Mit allen anderen Mächten, neuerdings besonders stark mit Japan, sind die Beziehungen kulturell und wirtschaftlich unterbaut. Daß Weltkrise und Arbeitslosigkeit diese Verhältnisse zu politischen Gunsten des Orients wandelten und Selbständigkeit und Machtgefühl im Morgenlande mehrten, haben wir bereits ausgeführt.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß einmal die Umwälzung in Rußland die politische Stellung der Gebirgländer von Grund auf gewandelt hat, da dem außenpolitischen Druck damit die Widerlager entzogen wurden. Zum anderen hat die jüngste Entwicklung von Verkehr und Wirtschaft den weiträumigen Schutzverhau, den England sich zu erhalten mühte, immer mehr aufgelöst. Es liegt nun zweifellos im Interesse der Indienpolitik, das räumliche Glacis durch ein politisches zu ersetzen. Erreicht man dies auch am besten durch ein Festigen der nationalen Macht, so muß man darüber doch, je näher an Indien, desto straffere Kontrolle haben. In ihrem Bemühen, Mittel und Wege zu diesem Ziele zu finden, sieht sich die Politik des Empire zweifach unterstützt: einmal nämlich finden Persien und Afghanistan ihre Integrität vom Norden her stärker bedroht als vom Süden, und zum anderen bringen die Schwankungen der Sowjetpolitik ihnen zum Bewußtsein, daß sie beim nördlichen Nachbar nicht den unbedingten Rückhalt finden können wie bei dem südlichen mit seiner steten Gleichheit in der politischen Haltung.

Am fernsten liegt dem britischen Interessenkreis die Türkei, die zudem noch den Vorteil genießt, daß sie

ihre Stellung auf dem Balkan festigen konnte. Die Tafelländer dagegen sind mit der zunehmenden Bedeutung des Landverkehrs weiter in die Sphäre englischer Interessen hineingewachsen. Will die britische Diplomatie die Schaffung eines einheitlichen und starken Arabiens an oder über der Indienroute verhindern, so muß sie als bestes Mittel dazu eine Stärkung der neuen politischen Einheiten betreiben. Sie fördert aber auch die jüdische Kolonisation als ein Gegengewicht zur arabischen Bewegung, wie sie überhaupt, — von wenigen bestimmten Einschränkungen abgesehen, — die dynamische Entwicklung allgemein begünstigen muß, besonders natürlich dort, wo wie in den Oelgebieten reiche wirtschaftliche Quellen erschlossen werden.

So hat die jüngste Politik die s t a a t l i c h e M a c h t auf der Länderbrücke vor ganz neue Bedingungen gestellt. Eine solche Macht hat sich ja überhaupt erst mit der Verschiebung der Einwirkungen von den Nachbarräumen bilden können. Daß sie sich voll entfalten konnte, verdankt sie vor allem der Verkehrsrevolution. Im Gegensatz zu Europa, wo die Technik die Einzelkammern des Kontinents gut zu staatlichen Einheiten zusammenfassen konnte, hatte der Orient bei seiner Weiträumigkeit und seinen mangelnden Verkehrsmitteln eine derartige Zusammenschließung nicht erträumen können. Die staatliche Macht war hier von je in wenigen inselhaften Bezirken verkörpert gewesen und hatte bestenfalls den politischen Raum als weitmaschiges Netz überzogen, ihn aber nie voll erfüllen können. Religiöses und nicht nationales Erleben hatte dies Mosaik in staatlicher Form zusammengeschlossen, soweit es nicht überhaupt durch einen fremden Rahmen gehalten wurde.

Die alte Türkei, die sich über dies grundlegende Manko bald klar geworden war, schuf sich deshalb Eisenbahnen als Leitlinien politischer Macht. Diese Bahnen jedoch, wie auch der gesamte technische Wille, waren damals nicht einer wirklichen wirtschaftlichen Notwendigkeit entsprungen, sondern vielmehr einer politischen Idee, welche die Voraussetzungen einer allgemeinen Technisierung nicht ersetzen konnte. Eine Eisen-

bahnlinie an sich bedeutet wenig; erst ihre Verbindung mit weiteren Räumen, ein organisches Hinwachsen zu den Hauptverkehrsadern wie auch der Wille und die Bereitschaft der Bevölkerung zu einer Aenderung können diese hervorrufen. Widersetzen sich heute aber irgendwelche Splitter der staatlichen Macht, so fällt das Flugzeug über rebellierende Nomaden her, so werfen Eisenbahnen und Automobile sofort Truppen in die aufständische Provinz. Bis in das letzte Dorf reicht heute nicht nur der Vertreter der staatlichen Gewalt, sondern diese selbst. Wohl wurden die türkischen Befreiungskriege noch mit anatolischen Ochsenkarren gewonnen, vielleicht sogar gerade durch diese; denn die innere Linie, aus der heraus die Türken zur Schlacht am Sakarya antreten konnten, bedeutete eine taktische Ueberlegenheit gegenüber der äußeren, da ja die Verkehrsschwierigkeiten auf beiden Seiten vorhanden waren. So fern es mir liegt, mit der Verkehrsentwicklung allein den Umbruch im Morgenland erklären zu wollen, so sehe ich in ihr doch einen Faktor, der besonders die Formung und die Ausbildung des Staates zu einem einheitlichen Organismus entscheidend beeinflußt hat, als die Wandlung im Nachbarraum den Weg dazu freimachte.

III. Die Erscheinungsformen.

Betrachten wir nun das neue Leben auf der vorderasiatischen Länderbrücke, so finden wir die statischen Elemente von ehemals zu Erscheinungsformen der Dynamik gewandelt. Ueberall, nur in Tempo und Intensität verschieden, ist die Starrheit einer lebendigen Gestaltung gewichen. Wir haben Wert darauf gelegt, die Zwangsläufigkeit dieses Prozesses darzulegen, müssen es uns jedoch versagen, das Neugestaltete selbst eingehend zu behandeln, da dies den uns zugebilligten Raum in dieser Sammlung überschreitet. Wir beschränken uns deshalb auf eine Wiedergabe der allgemeinen Entwicklungstendenzen.

Natürlich macht sich der Wechsel besonders in der Landwirtschaft bemerkbar, da diese ja die Basis des gesamten orientalischen Lebens bildet. In allen Ländern fällt eine Produktionssteigerung durch Vergrößerung der Anbauflächen und Intensivierung der Betriebe auf. Von Jahr zu Jahr wird mehr Land unter den Pflug genommen, weil Verkehrserschließung und größere Beweglichkeit der Güter den Absatz erleichtern und steigern. Auch der Staat arbeitet aus nationalen und wirtschaftlichen Gründen auf Zuwachs an Nährfläche hin; denn die zum Aufbau notwendigen industriellen Importgüter müssen ja überwiegend aus dem Export landwirtschaftlicher Produkte bezahlt werden.

In der Türkei hatten die starken Verluste an fremdstämmiger Bevölkerung, die Kriegsergebnisse und ihre Folgen weite Agrargebiete veröden lassen, wie ich z. B. bei meinem Aufenthalt in Ostanatolien 1925 viele Dörfer vollkommen leer oder im frühesten Stadium langsamer Auffüllung fand. Durch Ansiedlung der türkischen Rückwanderer und durch eine Umschichtung der Inlandbevölkerung, — nämlich durch Landnahme von Besitzlosen, -armen und Nomaden, — wurde jedoch der größte Teil des Bebaubaren bald wieder unter den Pflug gebracht und darüber hinaus noch viel Neuland bestellt. Dies Werk wurde mit so zielbewußtem Eifer betrieben, daß im Jahre 1924 bereits 20 % (!) mehr Ackerland unter dem Pflug war als im Jahre zuvor. Diese Vergrößerung der Anbauflächen, von denen z. B. Wenzel im Ak-Dagh-Gebiet berichtet, findet sich fast durchgehends in verkehrsgünstigen Gegenden.

Sie erfolgt auf unbewässertem Feld „zusätzlich“, d. h. als eine Art Lotteriespiel, da vielerorts nur in feuchten Jahren auf einen wirklichen Ertrag zu hoffen ist. Als ein Hauptpunkt des Wirtschaftsprogramms wird daher der Ausbau von Bewässerungsanlagen, die Verteilung von Motorpumpen und die Schaffung von Kanalnetzen betrachtet. Nach einem 1929 verabschiedeten Gesetz ist dafür ein Betrag von 20 Mill. Mark, über die nächsten zwölf Jahre verteilt, vorgesehen worden. Die Landnahme wird dadurch begünstigt, daß seit der Boden-

reform in der Türkei der Grund meistens Staatsbesitz und als solcher billig ist (im Westen je Hektar 500 bis 3000 Mark, im Osten etwa 60 Mark). Im Jahre 1927 waren von der verfügbaren Nährfläche, die auf 31,5 % des türkischen Gesamtareals geschätzt wird, erst 30 % erschlossen; doch wird die bevorstehende zweite statistische Erhebung zweifellos bedeutend bessere Resultate nachweisen.

Auch in Persien wird die Nährfläche vergrößert. Seit das Kapital flüssiger geworden ist, erfolgen in den Qanatgebieten aus spekulativen Motiven Dorfneugründungen; doch auch in den landwirtschaftlichen Gebieten der Gruppen III und IV (nach der Typisierung auf S. 11) tritt Anbausteigerung durch zusätzliche Kulturen von Weizen und Gerste ein. Neben der privaten Initiative projiziert auch der Staat größere Bewässerungsanlagen in Sistan*) und Kuzistan, wo er durch Stauung des Karun bei Schuster weite Nährflächen zu erobern hofft. Auch in Veramin und Mazenderan, zumal auf den Ländereien des Schah, wird stark neukultiviert.

In Afghanistan hat man bereits 1924 das Stauwerk von Khurd-Kabul und 1926 das von Ghazni errichtet, man hat in Afghanisch-Turkestan, vornehmlich aber am Südfuß des zentralafghanischen Gebirges Bewässerungsanlagen ausgebaut und geht daran, die verfallenen Kanäle längs des Hilmend wieder herzurichten. Besonders die Gebiete um Dschellalabad nahe der indischen

*) In einem ausführlichen Gutachten habe ich meine Anschauungen über die möglichen Meliorationsarbeiten in Sistan der persischen Regierung unterbreitet, worauf sie auszugsweise im Regierungsblatt „Iran“ 1933 veröffentlicht wurden. Daß ich, — genau wie vor mir die Engländer, Armandale, Curzon, Dickson, Huntington, Stewart, Smith, Sykes, Tate, Yate und die Berichte der Grenzkommission, — darin Sistan als ein zweites Nildelta der Zukunft bezeichnete, hat Herr Ramazani in seiner Dissertation (die Voraussetzungen einer Modernisierung der persischen Wirtschaft, Hamburg 1934) reichlich übertrieben gefunden. Die erste Voraussetzung zu Ratschlägen für eine „Modernisierung der persischen Wirtschaft“ ist nach meiner Ansicht jedoch, daß man sich mit der einschlägigen Literatur aus der Feder von Kennern befreundet und sich auch außerhalb von Teheran im Lande etwas umtut.



Leihgabe an die
Deutsche Morgenländ. Gesellschaft

Grenze haben bei reichlich Berieselungswasser ihre Kulturen erweitert, wie auch um Kabul zahlreiche neue Dörfer entstanden sind.

Im unteren Iraq erobert man neues Kulturland durch Aufstellung von Pumpanlagen mit Dieselbetrieb und durch Errichtung von Staudämmen. Bei meinem vorletzten Aufenthalt im Lande (1931) waren 2500 Pumpanlagen aufgestellt, die etwa 500 000 ha Land neu erschlossen hatten. In den regenreicheren Zonen wurde zusätzlich Korn angebaut, und vornehmlich in den Petroleumgebieten gründete man neue Dörfer. All dies war hauptsächlich der privaten Initiative überlassen, während nun aus staatlichen Mitteln die großen Bewässerungsanlagen in Angriff genommen werden. Wie schon wiederholt dargelegt worden ist, kommen Euphrat und Tigris einer Schaffung von Bewässerungssystemen durchaus nicht entgegen; denn entsprechend der Schneeschmelze in den Bergen treten die Hochfluten im Iraq gerade zur Zeit der Feldbestellung und dazu noch unregelmäßig und wild auf, weshalb sie, so wasserbedürftig das Land auch ist, meist mehr Schaden anrichten als Nutzen bringen. Gerade hier müßte die Technik Abhilfe schaffen. Die Engländer freilich haben während ihrer Mandatszeit nur wenig getan. Außer den schon von osmanischer Zeit her bestehenden Kanälen verdient als größtes Werk die Latifiya-Company genannt zu werden, die im Süden von Baghdad durch Kanalbauten 1930 etwa 700 ha und 1933 ca. 2000 ha bewässerte. Auch der Kanal Basra—Fao ist englische Arbeit.

Erst nach Erlöschung des Mandats ist man an die großen Bewässerungsarbeiten geschritten. Die bedeutendsten davon, teils in Aussicht genommen, teils schon begonnen, sind:

- 1) das Habanya-Staubecken am Euphrat, das die Springfluten auffangen soll,
- 2) der Staudamm bei Faludscha, der der Vollendung nahe ist,
- 3) der Staudamm bei Kut-el-Amara (ebenfalls der Vollendung nahe), durch den der nach Nasiriye

fließende Schatt-el-Ghanaf auch sommers wasserführend gemacht werden soll,

4) die Stauwerke in der Diyala bei Bagdad.

Die Regierung vermag diese Millionenprojekte nur mit ihren reichen Einnahmen aus den Oelförderungen durchzuführen.

In S y r i e n hat sich die Kulturfläche seit der Mandatsübernahme um 2—3 % vergrößert. Neue Dörfer vertriebener Armenier sind im wesentlichen neben den Ruinen des ehemals besiedelten Steppengebietes östlich von Aleppo längs der Bahn entstanden. Neusiedlungen (sogar von Franzosen) finden wir ferner im Orontestal bei Antakiye, Homs und Hama sowie in der Bika zwischen Libanon und Antilibanon. Größere Bewässerungsanlagen sollen auch im Haurangebiet durchgeführt werden.

Am intensivsten erfolgte die Landnahme in P a l ä s t i n a , hauptsächlich durch die jüdische Kolonisation, in folgenden Gebieten:

- 1) Küstenzone, vornehmlich der nördliche, leicht bewässerbare Teil,
- 2) Jezreel-Ebene,
- 3) Ober- und Untergaliläa,
- 4) Gebiet der Streusiedelungen zwischen Telawif und Jerusalem.

Es wurde so stark kolonisiert, daß Pessimisten behaupteten, die Grenze der Siedlungsmöglichkeit sei heute schon erreicht.

In T r a n s j o r d a n i e n nahm man erfolgreich Brunnennbohrungen vor.

Hand in Hand mit der Vergrößerung der Nährfläche geht überall eine I n t e n s i v i e r u n g , Q u a l i t ä t s - s t e i g e r u n g und teilweise auch Spezialisierung der landwirtschaftlichen Produktion. Während die morgenländische Agrarwirtschaft mitten in diesem Prozeß stand, brach die Weltkrise herein und ließ die landwirtschaftlichen Produkte bekanntlich bis auf 100 % ihres Wertes sinken. Im Maße, wie die Agrarländer an den

Weltmarkt herangeführt wurden, mußten sie sich auch seinen Krisen und Konjunkturperioden unterwerfen. Am schwersten wurden die Gebiete betroffen, die schon früher in den Welthandel einbezogen worden waren. Diejenigen dagegen, welche vor der Verkehrsrevolution nur mit hochwertigen Gütern Anschluß gehabt hatten, erhielten oft trotz der Krise z. B. höhere Kornpreise als zuvor; nur Gerste war bisweilen unverkäuflich und daher in dem durch Verkehrserschließung angeregten Zusanbau gefährdet.

Zweierlei lernte das Morgenland aus Krise und Preissturz: mitten in der Aufbauarbeit erkannte es, daß seine Agrarwirtschaft ohne Rationalisierung zugrunde gehen müsse, und daß es nur bei nationalem Zusammenschluß möglich sei, der Depression zu trotzen. Dadurch wurden die Regierungen genötigt, Maßnahmen zu ergreifen, und es war ihnen leicht gemacht, ihre als notwendig erkannten Reformen mehr oder minder zum Allgemeingut des Volkes zu machen.

Auch mit solcherlei Maßnahmen ist die T ü r k e i so vorbildlich vorangegangen, daß man darüber ein besonderes Buch schreiben möchte. Abschaffung der alten Abgaben, Verteilung gezüchteten Saatkorns, Bewilligung einer zollfreien Einfuhr für landwirtschaftliche Maschinen, Austausch der alten Holzpflüge gegen Eisenpflüge, Beschaffung von Traktoren und ähnlichen Maschinen, Einführung neuzeitlicher Fruchtfolgemethoden, künstlicher Düngung u. dgl., — das ist nur eine Seite aus dem Buch der mannigfachen Arbeiten des Landwirtschaftsministeriums. Man rief für alle Sonderfragen Spezialisten ins Land, baute ein meteorologisches Netz aus und krönte die Reformarbeit durch die Schaffung einer landwirtschaftlichen Hochschule in Ankara, wo deutsche Wissenschaftler die neuesten Methoden rationalisierter Betriebsführung lehren. Der Staat hat ferner eine besondere Agrarbank, die 1933 schon 300 Geschäftsstellen hatte, ins Leben gerufen, damit der verschuldete Bauer sich nicht mehr dem Zinswucher zu verschreiben braucht, und damit zu tragbaren Sägen Mittel für Meliorationsarbeiten zur Verfügung stehen. Endlich wurde

mit Hilfe von Erfahrungen aus Rußland und Dänemark das Genossenschaftswesen gefördert.

Es wäre freilich verfehlt, nun zu glauben, daß diese Maßnahmen bereits den letzten Bauern gewonnen haben. Immerhin darf die türkische Agrarwirtschaft sich voller Stolz rühmen, in einem Dezennium ihren Ertrag durchschnittlich um 60 % gesteigert zu haben. Zurückgegangen ist, — wenn man vom allgemeinen Rückgang der Krisenjahre absieht, — nur der Ertrag an Opium, dessen Rückführung infolge internationaler Verträge zu erfolgen hat, und an Tragant, das vormals meist von Armeniern gesammelt wurde. Schon seit dem Jahre 1928 vermag sich die Türkei mit ihrem Brotgetreide selbst zu ernähren, — ja, darüber hinaus haben sich sogar Absatzstockungen ergeben, so daß der Kornexport mit besonderen Prämien gefördert werden mußte. Richtunggebend für die Modernisierung der landwirtschaftlichen Betriebe waren die verschiedenen Mustergüter, besonders das des Gazi bei Ankara.

Die in dem Eingangskapitel dargelegten naturgegebenen großen Schwankungen der Feldbestellung zeigten sich z. B. daran, daß noch im Jahr 1932 in der Provinz Smyrna, die an sich zu den klimatisch bevorzugten gehört, eine Hungersnot ausbrechen konnte, da Hagel und Frost drei Viertel der Ernte vernichteten. Nur dem Eingreifen der Handelskammern, der Landwirtschaftsbank und des Roten Halbmondes war es zu verdanken, daß eine der früher unvermeidlichen Katastrophen umgangen wurde, bei der die Bevölkerung regelmäßig dezimiert wurde.

Immer größere Fortschritte macht die Wirtschaftsplanung, d. h. die Verteilung des Anbaues entsprechend den wirtschaftsgeographischen Gegebenheiten in den einzelnen Gebieten. So schränkt man den Tabakanbau in den Gegenden ein, wo sich nur geringere Qualitäten erzielen lassen, hat für besonders gute Böden Hopfen und Zuckerrübe eingeführt, baut intensiver Kartoffeln an, verbreitet die Runkelrübe, die ursprünglich nur im Pasinbecken bei Erzurum bekannt war, liefert aus besonderen Saatzuchtfarmen die für die örtlichen Bedin-

gungen jeweils besten Samen und versucht sich mit Teeplantagen an der Schwarzmeerküste und anderwärts selbst mit Kaffeeplantagen. Nicht nur die einzelnen Betriebe, sondern die gesamte Wirtschaft der Türkei soll nach den modernsten wissenschaftlichen Erfahrungen rationalisiert werden. Mit Recht werden diese Arbeiten der Türkei von allen anderen Ländern des Orients als mustergültig empfunden und nachgeahmt.

Persien hat ähnliche Wege eingeschlagen. Den Ausgangspunkt seiner landwirtschaftlichen Modernisierung und Rationalisierung bilden die landwirtschaftliche Schule von Keredsch mit ihren Versuchsfeldern und die neugegründete Agrarbank (unter bester deutscher Leitung) mit Filialen. Wohl ist auch in Persien schon eine Art Bodenreform erfolgt, indem der kirchliche Besitz zu Staatseigentum gemacht wurde; doch die so notwendige Bauernbefreiung und -gesetzgebung ist vorläufig erst vereinzelt und versuchsweise durchgeführt.

Persien hat seine Agrarwirtschaft schon so weit gefördert, daß alle Gebiete sich selbst ernähren können. Mit Einführung des Außenhandelsmonopols hat eine besondere Handelsgesetzgebung den Export landwirtschaftlicher Erzeugnisse sehr begünstigt. Der Anbau von Baumwolle hat unter der Förderung durch die Russen der Landwirtschaft einen neuen Impuls gegeben, dabei freilich auch die Abhängigkeit vom nördlichen Nachbarn vermehrt. Gerade in Persien befindet sich das Agrarwesen mitten im Strom einer so lebhaften Entwicklung, daß man selbst in den entlegensten Gebieten kaum ein Dorf antrifft, wo nicht Neuanbau oder Mehranbau die Produktion gesteigert hätten. Die Bevölkerung selbst ist an Mehrerträgen interessiert und schlägt die verschiedensten Wege zu diesem Ziel ein. Im Export zumal von Früchten sucht man eine Hebung durch Sortenauslese, Standardisierung und bessere Verpackung zu erzielen.

In A f g h a n i s t a n haben Spezialisten sich um die Einführung moderner landwirtschaftlicher Methoden bemüht. Im Norden, besonders in den Gebieten um Herat und Balkh wächst der Baumwollanbau wegen der guten

Qualitäten, die hier erzielt werden, und wegen der verbesserten Absatzmöglichkeiten nach Rußland. Auch hier arbeitet ein Außenhandelsmonopol auf Exporthebung für Agrarprodukte hin. Die innerpolitischen Wirren der letzten Jahre haben jedoch die Reformarbeiten stark gehemmt.

Im I r a q hatte die Krise nachdrücklich zu einer Intensivierung der Agrarbetriebe gedrängt. Häufig hatte die Arbeit eingestellt werden müssen, weil die Bewässerung mit unrentablen Pumpanlagen mehr kostete, als die Ernte nach dem Preissturz auf dem Weltmarkt einbrachte. In den Regenbaugebieten von Mosul wiederum ließ sich die Gerste wegen der herrschenden Transportschwierigkeiten nicht verkaufen. Man versuchte diesem Uebel durch eine besondere Tarifpolitik der Eisenbahnen und Schiffahrtslinien zu steuern. Auch die Hauptfrucht des Landes, die Dattel, war durch das Sinken der Preise schwer betroffen worden, so daß man nun den Export durch Standardisierung und verbesserte Verpackung heben will, wie man bereits durch erhöhte Aufmerksamkeit für Sortenwahl und den Betrieb der Plantagen die Erträge steigert. Nicht erfüllt haben sich dagegen bislang die großen Hoffnungen, die man auf den Baumwollanbau gesetzt hat. Heuschrecken, Krankheit der Pflanzen und das vielfach durch die Böden versalzte Kanalwasser haben die Aussichten auf bessere Qualitäten verringert. Nun wird in behördlichen Musterfarmen weiter experimentiert, die auch Versuche mit Lein- und Rübsamen anstellen. Ferner will das Iraq nach türkischem Muster eine Landwirtschaftsbank gründen, die am Ausbau der Agrar-Produktion arbeiten soll; doch stößt man gerade hier wegen des Mangels an geschulten Landarbeitern auf besondere Schwierigkeiten.

In S y r i e n deckt die Kornproduktion gegenwärtig gerade den Eigenbedarf; nur wenig Getreide wird nach Palästina exportiert. In mächtigem Aufschwung hat sich der Baumwollanbau nach verschiedenen Versuchen hauptsächlich um die Gebiete von Lattaqiye und Aleppo konzentriert. In den Regenanbaugebieten sind die Verhältnisse auch hier kritisch, wie z. B. 1932 die Ernte

nur im letzten Augenblick durch die Märzregen gerettet wurde. Nach dem Muster der prosperierenden Plantagen in Palästina hat man besonders um Tripoli Zitruspflanzungen angelegt und 1932 schon 800 000 Kisten solcher Früchte exportiert, während der Bananananbau bei Beirut unter kalten Wintern schwer gelitten hat. Moderne Methoden und Verwendung von Maschinen setzen sich in der Landwirtschaft sehr unterschiedlich durch; ich habe Betriebe gesehen, die sich mit unseren Mustergütern messen konnten, und habe nahebei noch den Holzflug des Fellachen in Gebrauch gefunden. Die innerpolitischen Verhältnisse Syriens halten stellenweise die Entwicklung auf.

In P a l ä s t i n a hat die Landwirtschaft drei Typen herausgebildet: die extensive Getreidewirtschaft ohne künstliche Bewässerung, die Plantagenwirtschaft mit bewässerten Baumkulturen und die gemischte Wirtschaft mit einer Produktion von Korn, Gemüse, Früchten, Vieh und Milch. In krassem Gegensatz zu den Kolonistengütern, die kollektiv und mit ausgeklügelter Rationalisierung betrieben werden, steht die primitive Fellachenwirtschaft, die sich trotz der arabischen Agrarbank nicht aus ihrer tiefen Verschuldung befreien kann. Bekanntlich hat sich die Produktion Palästinas durch die jüdische Kolonisation grundlegend verändert. Weizen, Durra und Mais werden heute mehr importiert als exportiert, die Gerstenausfuhr des Südens schwankt infolge der Regenbewässerung, und die einst so bedeutende Oelbaumkultur verliert an Bedeutung. Ungeheuer vermehrt haben sich dagegen die Zitruspflanzen, deren Anbaufläche sich seit 1920 verfünffacht hat: 1932 wurden bereits 3,5 Mill. Kisten Apfelsinen verschifft. Auch die Kulturen von Bananen, Tabak (diese freilich gemäß den verschiedenen Gesetzesmaßnahmen schwankend) und vor allem von Grapefrucht entwickeln sich zu stetig wachsender Bedeutung.

T r a n s j o r d a n i e n weist eine entsprechende Rationalisierung der Betriebe und Neugründung von Dörfern auf, wobei die Ansässigen sich streng von den vordringenden jüdischen Kolonisten abschließen.

Ueberall ist also die Statik erschüttert und eine Neuentwicklung ausgelöst. Mit Ausnahme von Palästina, das zur Spezialisierung übergegangen ist, können alle genannten Länder sich schon selbst ernähren, was früher aus den bereits angeführten Gründen nicht der Fall war. Die Verbilligung des Transportes, eine durch die Krise doppelt gebotene Agrar- und Handelsgesetzgebung, die Anfänge einer Rationalisierung, Sicherung der öffentlichen Ordnung und Justizverhältnisse sowie die Verflüssigung des Kapitals bringen einen Ausbau und Umbruch in der Landwirtschaft, und die Veränderung dieser Lebensbasis zieht eine Umgestaltung aller anderen Erscheinungsformen nach sich.

Den *Nomadismus* hat der Umbruch durch Verschiebung der wirtschaftlichen Basis sowie der staatlichen Macht grundlegend gewandelt. Der erste dieser Faktoren läßt die Stämme erkennen, daß eine Umstellung geboten ist, während der zweite diese Umstellung beschleunigt und selbst den widerstrebenden Elementen aufzwingt.

Als erstes Symptom der veränderten Bedingungen zeigte sich der Preissturz der Transporttiere, besonders der Kamele, die ja bei vielen Stämmen den Hauptreichtum bildeten. Wenn Kamele auch noch nicht überflüssig geworden sind, so ist doch der Bedarf an ihnen stark gesunken, wie ein Beispiel vom Verkehr auf der Täbriz—Trapezunter Karawanenstraße zeigen möge:

Der Einzugsbereich des Trapezunter Hafens erstreckte sich früher bis nach Mesched, also über Nordostanatolien hinaus bis in das nordöstliche Persien. Die Waren wurden mit Karawanen transportiert. Nordostpersien ging bald durch die turkestanische Eisenbahn verloren, und auch die Transitstrecke Täbriz—Trapezunt hielt sich seit dem Bau der transkaspischen Eisenbahn nur wegen der Zollschwierigkeiten, welche die Russen dem Durchgangsverkehr bereiteten. Endlich büßte Trapezunt seine bedeutende Stellung unter den Häfen der Levante ein, als der Automobilverkehr eine Verbindung von Teheran nach Baghdad und eine von Täbriz über Rawandus und Mosul zum Mittelmeer schuf. Noch in

der Vorkriegszeit waren 40 000 t Transitgüter auf Kamelrücken von Trapezunt nach Persien befördert worden, wozu an die 60 000 Kamele erforderlich waren, da die Tiere, mit ca. 230 kg Last beladen, die Strecke dreimal jährlich zurücklegen. 1925 wurden nur noch 15 000 gebraucht, und der heutige Transitverkehr macht 1—2 t aus, könnte also von ein paar hundert Kamelen bewältigt werden. Auch diesen letzten Karawanen macht das Auto überlegen Konkurrenz, seit ihm die Straße Trapezunt—Täbriz freigegeben ist.

Ein ähnlicher Prozeß läßt sich in allen bisherigen Hauptplätzen des Karawanentransportes, — z. B. in Damascus und Aleppo, — verfolgen. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn die Preise für Kamele stark sanken und viele Nomadenstämme damit verarmten.

Auch in der Kleinviehzucht wurde das Nomadentum durch den Umbruch schwer betroffen. Zu den ‚beweglichen‘ und darum schon lange in die Weltwirtschaft verflochtenen Gütern rechneten Schafe und Ziegen, da sie sich zu den Exporthäfen treiben ließen, sowie Felle und Därme, da sie als mittel- und hochwertig galten. Als aber durch die Verkehrsentwicklung auch die Agrarprodukte vom Welthandel aufgenommen und dadurch teurer wurden, vergrößerte sich für die Stämme die Preisschere, d. h. der Preisunterschied zwischen tierischen und Agrar-Produkten. Der Nomade erhielt für seine Produkte weniger Mehl und Korn als zuvor und konnte doch aus Gründen, die wir eingangs dargelegt haben, seine Herden nicht entsprechend vermehren. Endlich griff noch die Krise mit der bekannten Senkung der Preise für tierische Produkte ein.

Gleichzeitig mit dieser Erschwerung der Lebensbedingungen traf den Nomaden das Erstarcken der staatlichen Autorität. Die im Verlauf der Wanderungen oft notwendigen Grenzübertritte wurden nunmehr von Zoll- und anderen Bestimmungen abhängig gemacht. Die vielen Agrargebiete, die vormals den Stämmen tributär gewesen waren und sich durch regelmäßige Abgaben von Plünderung hatten freikaufen müssen, standen nun unter staatlichem Schutz, während den



Nomaden Unterordnung unter die zentrale Macht und Zahlung von Viehsteuer auferlegt wurde. Selbst die Nebenverdienste aus dem Verkehr, die man sich legal oder illegal immer verschafft hatte, fielen mit der zunehmenden Automobilisierung fort. So wuchs unter den Stämmen die Not und mit ihr die Geneigtheit, die immer weniger erträglichen Verhältnisse zu ändern, besonders da sie sahen, daß sich das Leben des Bauern gebessert hatte.

Sie siedelten deshalb vielfach aus eigenem Entschluß, indem sie, wie etwa in einigen Gebieten der Türkei, dauernd in den Sommerquartieren blieben und nur ihre Herden auf Winterwanderschaft schickten. Man konnte sich von dem Vieh trennen, weil man es in der neuen Sicherheit nicht mehr gegen andere feindliche Stämme zu verteidigen brauchte. Auch in Khorassan konnte ich verschiedentlich beobachten, wie die Nomaden ihre Zelte ‚versteinen‘, d. h. zu Häusern werden ließen. Sie siedelten sich in höheren Gebieten am Wasser an, bebauten und berieselten Felder und schickten das Vieh unter Obhut von Schäfern auf die Weide, — sicher in dem Bewußtsein, daß die Staatsautorität ihnen ihr Eigentum schützen werde. Ebenso ist es in Transjordanien und im Iraq. In Syrien traten viele Stämme an den Oberkommissär mit der Bitte um Zuweisung von Siedlungsland heran.

Regierungsmaßnahmen förderten diesen Siedlungswillen der Nomaden aus politischen Gründen, da so die stärkste Opposition gegen die Staatsgewalt sich gleichsam selbst auslöschte. Die Türkei hatte noch 1925 einen Kurdenaufstand unter Scheikh Sayid im Südosten und 1930 einen im Araratgebiet erlebt, in Persien hatte sich die Regierung der Kurden, Luren, Bakhtiaren, Kaschgais, Belutschen und Turkmenen erwehren müssen, in Afghanistan hatte jedes Frühjahr Stammeswirren gebracht, die z. T. sogar zu Revolutionen auswuchsen, im Iraq machten kurdische und arabische Stämme Schwierigkeiten, und in Syrien nährte der Nomadismus die inneren Unruhen immer erneut. Durch Hinüberwechseln auf anderes Staatsgebiet hatten sich die Auf-

ständischen meist dem Zugriff zu entziehen gewußt, bis die Regierungen sich untereinander verständigten und zur zwangsweisen Festsetzung schritten. Sie konnten dies umso leichter, als die modernen Waffen zumal in den Tafelländern den Nomaden ihre taktische Ueberlegenheit raubten; denn Geländekenntnis und körperliche Ausdauer kommen ja gegen Flugzeug und Auto nicht mehr auf.

Man siedelte die Nomaden in Ackerbaugebieten an und wies ihnen Land zu. In der Türkei wurden viele Kurden aus dem Osten nach dem Westen verpflanzt, in Persien wurden Bakhtiaren aus dem Süden im Norden sesshaft gemacht, und für die Turkmenen des Nordostens, die jetzt in einem großen Zeltlager gesammelt sind, wird im Atrekgebiet eine Stadt für 40 000 Einwohner gebaut. Die Nomaden in den Tafelländern wurden in den Regengebieten angesiedelt, haben aber vielfach auch beim Legen der Oelleitungen ihr Brot gefunden. Die längs der Pipelines geschaffenen Wasserstellen werden sich zudem bald als Agglomerationspunkte von Neusiedlungen entwickeln. Selbst in Zentralarabien hat Ibn Saud viele wandernde Stämme durch Schaffung von Bewässerungsmöglichkeiten sesshaft gemacht. Nur in Afghanistan, wo nicht über, sondern durch die Nomadenstämme regiert wird, scheinen diese Bestrebungen sich nur schwach durchzusetzen.

Es ist freilich durch die natürlichen Bedingungen Vorderasiens vorbestimmt, daß weite Gebiete sich wirtschaftlich nur durch extensive Viehzucht nutzen lassen. Dies läßt sich jedoch auch so durchführen, daß die Herden und nicht die Stämme wandern, wie es z. B. schon lange in Türkisch-Thrakien gehalten wird. Seit die Staatsgewalt für Sicherheit bürgt und die Nomaden nicht mehr durch ihre Bauernplünderungen den Nomadismus vergrößern, um dann wie der Zauberlehrling in seiner Flut zugrunde zu gehen, ist mit dem Zwang zur Umgruppierung auch die Möglichkeit einer Umsetzung in die Tat gegeben. In wirklichem Umbruch verschwindet so eine für die politische Geschichte des Orients hochbedeu-

tende Erscheinungsform und wird schon in wenigen Jahren auf ganz vereinzelte Gebiete beschränkt sein. —

Einen Umbruch ähnlichen Ausmaßes hat dem Morgenland die Maschine gebracht. Es wird gern behauptet, daß sie früher keine Verbreitung finden konnte, weil diese Länder keine Zollhoheit besaßen und darum eine aufstrebende Industrie nicht hätten schützen können. Dies trifft jedoch nur zum Teil zu. Wesentlicher war, daß früher, wie bereits ausgeführt, die Maschine, außer in wenigen verkehrsgünstigen Gebieten der Levante, die Wirtschaftsgüter nicht mehrte, sondern an ihnen zehrte; denn sie arbeitete teurer als die durch sie ersparten Menschenkräfte, wie auch viele gescheiterte Versuche der Vergangenheit, rationelle Agrarwirtschaft mit Maschinenbetrieb einzurichten, bezeugen. Wenn die Maschine ein aktives Wirtschaftsgut sein soll, so muß ein bestimmtes technisches Niveau vorhanden sein, und daß dies noch fehlte, hat uns das Beispiel von Kehrizek als eines von vielen gezeigt (s. S. 19).

Wie sich die Technik dann aber durchsetzte, soll am besten wieder beispielhaft dargelegt werden, und zwar am Fall des Elektrizitätswerkes im ostpersischen Birdschend. Das Mißtrauen gegen die Maschine, das besonders konservative Kreise hegten, war dort bereits durch den Siegeszug des Autos gebrochen, als man die Elektrifizierung anderer Städte kennen lernte und hinter diesen an Fortschrittswillen nicht zurückstehen wollte. So taten sich einige Bürger zusammen, die es bei der zunehmenden Sicherheit wagen konnten, ihr gehortetes Vermögen flüssig zu machen. Sie hätten sich natürlich zu einer solchen Investierung nicht bereitgefunden, wenn die erhöhten Einnahmen aus dem belebten Handel ihnen nicht für die nötigen Abnehmer und damit für die Rentabilität des Unternehmens gebürgt hätten. Anschaffung und Betrieb konnten nicht mehr zu hohe Kosten fordern; denn die Maschinen ließen sich billig aus Indien mit Bahn und Lastauto herantransportieren und zollfrei einführen, während technisch gebildetes Personal und Reparaturwerkstätten durch die Auto-

mobilisierung bereits gegeben waren. Da endlich auch Betriebsstoffe durch die Garagen zu festen und nicht hohen Preisen zu beziehen waren, richtete man das Elektrizitätswerk ein. Man verfügte also über Motor- kraft, die nur während der Abendstunden genutzt wurde. Um sie auch tagsüber auszubeuten, beschaffte man sich weitere Maschinen zu einer Entkernungsanlage für Baumwolle, und da man damit die besten Erfahrungen machte, plant man weiterhin die Errichtung einer Spinnerei.

Wir sehen daraus, daß die Maschine cum grano salis durch das Auto eingeführt wurde. Bei der Rentabilitätsrechnung fiel es weniger ins Gewicht, daß Dynamo und Motor zollfrei ins Land kamen, als daß Billigkeit von Antransport, Betriebsstoff und Wartung durch technisch erfahrene Kräfte gewährleistet waren. Ohne diese Voraussetzungen wäre der elektrische Strom zu einem Preis erzeugt worden, der keine Abnehmer gefunden hätte.

Die Kalkulation, die man für diese Kapitalinvestierung anstellte, dürfte wohl im abgelegenen Birdschend die erste größere Rentabilitätsrechnung gewesen sein. Zudem aber hat der Motor zur Rationalisierung und weiteren Industrialisierung erzogen, indem sich eine Verkoppelung mit der Entkernungsanlage empfahl. Es geht von dieser ersten Maschine die zwangsläufige stete Nötigung aus, aktive Wirtschaftsgüter aus ihr abzuleiten, was dadurch ermöglicht ist, daß erhöhter Baumwollanbau und gesicherter Bezug von Rohstoffen ihr laufende Arbeit geben. Indem also einerseits Anschaffung und Betrieb sich verbilligten und andererseits Menschenarbeit sich durch das Steigen der Lebensmittelpreise verteuerte, ist die Maschine rentabel geworden und kann nun als aktives Wirtschaftsgut auftreten.

Wie sehr gerade das Auto dem Orient technisches Verständnis vermittelt hat, konnte ich am Unterschied zweier Reisen (1924—26 und 1931—33) mit Staunen feststellen. Hatte ich bei der ersten gefunden, daß der

Motor den Bewohnern abgelegener Gebiete meist etwas völlig Neues war, so traf ich bei der zweiten selbst im kleinsten Dorf an den Verkehrsstraßen Leute mit technischer Fertigkeit und sogar Verständnis für das Auto. Die beliebte Psychologisierung, daß der Mensch des Morgenlandes nicht mit Maschinen umzugehen wisse, ist zumindest schief. Kann jemand, der zum erstenmal an die Technik herangeht, auch nicht mit einem Schlag Ingenieur sein, so erzieht sich die Maschinenzeit doch ihre Menschen selbst, und im Morgenland schreitet dieser Prozeß sogar sehr lebhaft vorwärts. Sobald das Kraftfahrzeug in den Lebensstil des Landes hineingewachsen ist, entwickelt der Orientale überraschend schnell Verständnis dafür und muß es auch, da er ja viel mehr auf sich selbst angewiesen ist als bei uns, wo dem Fahrer überall Fachleute zur Verfügung stehen. Wenn auch der europäische Geist die Technik in ihrer Hochform ersonnen hat, so ist die Nutzung dieses Gutes doch eine zivilisatorische Angelegenheit geworden und darum wie jede Form der Zivilisation erlernbar, was uns ja das Beispiel von Japan bereits gezeigt hat. Unser Vorsprung in der Nutzung der Technik ist zeitlich; auf eine besondere psychologische Struktur der Nachlernenden ist daraus noch nicht zu schließen.

Verschieden schnell beschreiten die Staaten der Länderbrücke den Weg der Industrialisierung, der ihnen jetzt freigelegt ist. Die T ü r k e i zählte 1923 nur 342 gewerbliche Betriebe, die Industrieschutz genossen, 1933 bereits 1473, und heute dürften es an die zweitausend sein. Die türkische Regierung hat, sobald die Zeit dazu herangereift war, die Industrialisierung aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen lebhaft gefördert. Sie wollte eine geschlossene nationale Volkswirtschaft schaffen, um die Hauptgüter des bisherigen Imports, zu denen das Land selbst Rohstoffe hat, in eigenen Betrieben herstellen und um sich notfalls unabhängig vom Ausland erhalten zu können.

H e y e r s b e r g hat in einer schönen Arbeit über den Werdegang der Industrialisierung nachgewiesen, wie die Keimzellen zum allgemeinen industriellen Aufbau in den

früheren Betrieben für den Heeresbedarf gelegen haben. Aus der alten Segel- und Segeltuchfabrik der Flotte entwickelten sich die Textilwerke von Eyub (bei Stambul) und Kara-Mürsal, aus der Pulverfabrik von Bakir-Köy (bei Stambul) das moderne chemische Werk und aus den Reparaturwerkstätten, die im Krieg längs der Etappenlinie entstanden waren, die verschiedensten industriellen Unternehmungen, wie auch in Adapazari die alte Werkstatt für die Holzbauten der Eisenbahn zu Fabriken für Wagen, Waggons und Eisenpflüge wurde. Starken Impuls auch übten in den einzelnen Städten die Elektrizitätswerke aus, die sich zwischen 1923 und 1933 von 4 auf 109 vermehrten.

War zuerst die Industrialisierung meist der privaten Initiative überlassen, so griff unter dem Eindruck der Weltwirtschaftskrise der Staat selbst ein. Nach dem Vorbild des russischen Fünfjahresplanes wurde eine rationelle Wirtschaftsplanung für die Industrie getroffen, die einen Ausbau entsprechend den wirtschaftsgeographischen Gegebenheiten vorsieht und ein Maximum der eigenen Produktionskräfte zu entfalten sucht. Die Finanzierung dieses Programms wurde der eigens dafür ins Leben gerufenen Sumerbank übertragen. Man hat nahezu 100 Mill. Mark für den industriellen Ausbau bereitgestellt.

Vor allem soll die Kraftwirtschaft durch große Ueberlandzentralen rationalisiert werden. Eine von diesen wird bei den Minen von Zonguldak am Schwarzen Meer den Kohlenstaub in Elektrizität umsetzen, während die anderen Wasserkräfte nutzen sollen, die besonders am Sakarya, am See von Iznik, in Kayseri, in Sivas und in Adana zur Verfügung stehen. — Im Zusammenhang mit der intensiveren Nutzung der Bodenschätze soll eine Koksproduktion zur Speisung der projektierten Hochöfen von Zonguldak und Kastamonu ins Leben gerufen werden. Für eine Eisenproduktion von 100 000 t sollen vorläufig schwedische Erze verwendet werden. Neben der Herstellung von Hausgerät und einfachen landwirtschaftlichen Maschinen beschränkt sich die türkische Eisenindustrie noch auf die Flugzeugwerke von Kay-

seri, die sogar Zündkerzen herstellen, die Schwachstromfabrik von Eskişehir und die Heeresbedarfsfabriken, nämlich die Docks und Arsenale von Stenia, dem Goldenen Horn und Izmit, die Artilleriewerkstatt von Tophane in Stambul und die Torpedofabrik von Bakirköy. — In der chemischen Industrie sollen vor allem Anlagen für Kohlenderivate und Kunstdünger ins Leben gerufen werden.

Mit der im Fünfjahresplan vorgesehenen Förderung der Textilindustrie, die schon vorher einen bedeutenden Aufschwung genommen hatte, will die Türkei, die eigenen Rohstoffe an Seide, Baumwolle und Schafwolle nutzend, sich von der Textileinfuhr freimachen, die den wesentlichsten Prozentsatz im Import ausgemacht hatte. Der Inlandsverbrauch an türkischer Baumwolle, die vornehmlich in Adana, Kars, Maraş, Smyrna und Balikesir gewonnen wird, ist auf 80 000 Ballen, also um ein vielfaches, gestiegen. Die 130 000 Arbeiter, die 1933 in der Baumwollindustrie beschäftigt waren, sollen in fünf Jahren auf 350 000 vermehrt werden. 1932 zählte das Land acht größere Baumwollspinnereien, und zwar je zwei in Stambul, Smyrna, Adana und Tarsus. Die Textilfabrikation umfaßt meist kleinere Betriebe; 1932 trugen von den bestehenden 351 nur 5 % — und zwar zumeist staatliche — richtigen Fabrikcharakter. Die größten Webereien finden wir in Hereke, Bakirköy, Fezhane, das fast 1 Million Stoffe jährlich erzeugt, ferner in Smyrna, Uşak und Ankara. Hauptsitz dieser Industrie ist Stambul, das allein 9 von den 13 Wollwebereien des Landes besitzt. Nach einem 1932 mit den Russen abgeschlossenen Vertrag sollen für 8 Mill. Dollar Maschinen geliefert werden, von denen dreiviertel für Textilbetriebe hauptsächlich in Kayseri, Nazilli und Malatya bestimmt sind.

Die vormals so berühmte türkische Seidenraupenzucht war nach dem Kriege fast erloschen, wird jetzt jedoch wieder neu ins Leben gerufen. Ihre Zentren sind Tekirdag, Bilecik und besonders Brussa, das von den bestehenden 77 Seidenwebereien allein über zwei Drittel besitzt; trotz des großen Preissturzes erfolgen heute

noch Neugründungen. Auch in der Kammgarnspinnerei ist Brussa mit 2500 t jährlicher Kapazität führend, wodurch sich gleichzeitig die Zucht von Merinoschafen wieder belebt. Man hat sich ferner der Sack- und Planefabrikation zugewandt und Hanfspinnereien in Tire eingerichtet, wo schon früher auf Grund des bedeutenden Hanfanbaues Seilereien waren. Allein die große Seilerei von Anatoli Hissar (Bosporus) vermag 60 % des Inlandbedarfes zu decken. So wird die Türkei in allen Textilwaren bald Selbstversorger sein. — In der Leder- und Fellbearbeitung ist vor allem die modern eingerichtete Leder- und Schuhwarenfabrik von Beykoz (Bosporus) zu nennen, die 1932 bereits, bei einer Verarbeitung von mindestens 500 Fellen am Tage, 650 000 Paar Schuhe herstellte.

Im Ausbau der Nahrungsmittelindustrie wurde 1926 die Zuckerfabrik von Uşak, 1927 die thrakische von Alpullu, 1933 die von Eskişehir und 1934 die von Turhal gegründet. 1926 erzeugte die Türkei 615 t Zucker, 1930 schon 13 000 und 1933 sogar 65 000 t, so daß sie heute nicht mehr auf Auslandszucker angewiesen ist. Wie weit dieser Ausbau sich wirtschaftlich auswirkt, möge daraus hervorgehen, daß durch die nach dem Fünfjahresplan errichtete Zuckerfabrik Turhal fast 100 000 ha Neuland mit Zuckerrüben bebaut wurden und 150 000 Leute Beschäftigung fanden. In Stambul sind sechs Konservenfabriken entstanden. Auch hier ist wie in Smyrna und Brussa die Schokoladenindustrie eingeführt worden, so daß ausländische Firmen wie Nestle zur Umgehung des Schutzzolles gleichfalls ein Unternehmen auf türkischem Boden einrichten mußten. Es wurden ferner Trockenmilch- und Makkaronifabriken geschaffen und in Smyrna, Ayvalik und Balikesir moderne Oelpressen eingerichtet, obwohl die Oelgewinnung zurückgegangen ist.

In der Verarbeitung von Genußmitteln steht die von Tabak an erster Stelle. Sie hat neben sechs Manufakturen in abgelegeneren Gebieten ihren Hauptstandort in Smyrna, Samsun und Stambul, wo auch Spritfabriken und Brauereien entstanden sind.

Wie die Zigarettenfabrik eine besondere Kartonnage verlangte, wurde auch die Papierfabrik von Izmit neu eröffnet, die vor dem Kriege nicht konkurrenzfähig gewesen war, weil der Transport ihrer Waren nach Stambul genau so viel gekostet hatte wie der von Triest nach Stambul. Ferner sieht der Fünfjahresplan eine Zellulose- und Kunstseidenfabrik für Izmit vor. Die vor dem Krieg der Auslandskonkurrenz unterlegene Glas- und Flaschenfabrikation von Stambul ist neubelebt wie auch die Fayenceproduktion von Kutahya. In Stambul endlich ist eine Bleistift- und Zündholzfabrik errichtet worden.

Die zahlreichen Neuanlagen regten die Bauindustrie lebhaft an. Es sind bedeutende Ziegeleien in Ankara und Eskişehir entstanden. An Zementwerken finden wir neben verschiedenen kleineren fünf größere, von denen Kartal (bei Stambul) und Zeytun-Burnu je 700 000 t liefern. So kann sogar schon Zement nach Syrien exportiert werden.

Die Türkei ist bei weitem noch nicht ein Industrieland und will es auch nicht sein. Immerhin haben die Städte Stambul, Smyrna, Brussa und Balikesir einen starken industriellen Einschlag erhalten, während die anderen, selbst Ankara, weniger als 50 gewerbliche Betriebe mit Industrieschutz aufzuweisen haben.

Auch P e r s i e n führt jetzt ein Programm der Industrialisierung durch, das seinen Ursprung aus dem Heeresbedarf, — d. h. einem deutsch geleiteten Arsenal und einer Pulverfabrik bei Teheran, — genommen hat. Auch hier begünstigen besondere Gesetzesmaßnahmen (Zoll- bzw. Steuerfreiheit) die Privatinitiative, zumal seit die neugegründete Staatsbank mit einem besonderen Industrieministerium die Aufgaben planvoll und systematisch übernahm. Es gibt heute kaum noch eine größere Stadt in Persien, die nicht die Baumwolle in eigenen Spinnereien verarbeitete. Das größte Werk, Schahi in Mazenderan, deckt ziemlich ein Sechstel des Landesbedarfs. Die Textilfabrikation hat in den Großstädten Fuß gefaßt; in Jezd und Keredesch wird Seide maschinell

verarbeitet, in Teheran werden Strümpfe und Trikotagen hergestellt, in Rescht Säcke, und verschiedentlich sind Färbereien eingerichtet worden. Täbriz, Mesched, Schiraz und Teheran haben Lederfabriken und letzteres dazu noch eine Schuhfabrik, so daß man sich heute von Kopf bis Fuß mit persischen Industrieprodukten kleiden kann.

Um sich vom Zuckerimport unabhängig zu machen, setzte man die alte Fabrik von Kehrizek wieder in Betrieb, gründete neue in Keredsch, Schahi und Veramin und projektiert vier weitere z. B. für Täbriz und Hamadan. Konserven, für deren Dosen das Blech der Benzintins genommen wird, stellt Mesched her, Bier wird in Teheran und Täbriz gebraut, Zigaretten werden maschinell in Teheran produziert und sollen es künftig auch in Rescht. Die vom russischen Dumping lahmgelegte Zündholzfabrik von Täbriz ist wieder in Betrieb genommen worden. Man hat bereits eine nationale Produktion an Tinte, Gummiwaren (Täbriz) und chemischen Kampfmitteln gegen die Heuschrecken (Keredsch) zur Verfügung.

In der Eisenproduktion hat der um die persische Industrialisierung verdient gewordene Deutsche Schöne mann Versuche in Isfahan angestellt, während die Regierung die reichen Eisenerze bei Damghan in eigener Hochofenanlage verwerten möchte. In der aufblühenden Bauindustrie entstanden viele neue Ziegeleien, z. B. die moderne von Abadan, und eine Zementfabrik in Abdul-Azim bei Teheran. Mit der Glasfabrikation ist begonnen worden, wie auch die Elektrifizierung der Städte bereits erwähnt wurde. Verschiedene moderne Industrieanlagen sind im südpersischen Oelgebiet geschaffen worden.

Die Industrialisierung A f g h a n i s t a n s schreitet zumal seit dem Sturz Amanullahs langsam fort. Die Elektrizität findet in den größeren Städten Eingang. Die früher erwähnten Kabuler Fabriken wurden vergrößert und um ein Zementwerk vermehrt. Noch nicht als fabrikmäßig zu bezeichnen ist die Erzeugung von Rohr-

zucker in Dschellalabad und die staatlich geförderte Seiden- (zumal Schal-)produktion von Kandahar, die mehr als Gewerbe zu gelten hat. Nur die Baumwollspinnerei von Mezar-e-Scherif und die Möbelfabrik von Herat tragen industriellen Charakter.

Im I r a q hat 1932 die durch König Feisal eröffnete Baghdader Ausstellung eine vorzügliche Rechenschaft von der gewerblichen und industriellen Produktion des Landes gegeben. Man konnte feststellen, daß schon die meisten Gebrauchsgegenstände des täglichen Lebens aus nationaler Arbeit geliefert werden. Nach der Befreiung des Landes wurde ein Industrieprogramm aufgestellt, das gleichfalls auf Unabhängigkeit vom Import hinzielt, und besondere Gesetze suchen das bisher sehr zurückhaltende Privatkapital zur Beteiligung am industriellen Ausbau zu ermuntern. Die Munitionsfabrik bei Bagdad ist erst im Entstehen, während die Wolltextilfabrik von Khadimain bei Bagdad schon längere Zeit Militär- und andere Lieferungen durchführt. In Mosul ist neben einer Fabrik für Garne und Stoffe der Hauptsitz der Schuhfabrikation. Man stellt maschinell Makkaroni her und sucht die Erzeugung von Zucker aus Datteln zu modernisieren. Die Bautätigkeit hat zahlreiche Ziegeleien und oft mit Rohöl beheizte Kalköfen entstehen lassen, während eine Zementfabrik fehlt. Eine eigene Papierindustrie soll künftig die Papyrusstauden des Südens und die Wälder des Nordens nutzen. Eine Tabakfabrik in Bagdad stellt täglich 2 Mill. Zigaretten her. Zumal das japanische Dumping hat mehrfach Schutzzölle zugunsten der heimischen Industrie erforderlich gemacht. Auch hier mehren sich die industriellen Anlagen im Petroleumgebiet.

Die Industrialisierung in den Mandatsländern zeigt eine nicht minder starke, in Palästina wohl sogar die stärkste Intensität, trägt aber nicht mehr die ausgesprochene Absicht, sich notfalls vom Ausland unabhängig zu machen. S y r i e n s altberühmte Seidenindustrie hat unter dem Preissturz von Rohseide gelitten, während in Aleppo eine Kunstseidenfabrik entstanden ist. Zu der alten Hausindustrie hat der erhöhte Baum-

wollanbau Fabriken in Aleppo, Lattaqiye und besonders Tripoli entstehen lassen, die freilich zumal unter japanischer Konkurrenz leiden. Die Textilfabriken von Damascus, Beirut und Aleppo wollen sich nach Haifa verlegen oder haben es z. T. schon. Strumpffabriken finden wir in Beirut 4, Damascus 3 und Aleppo 3, Färbereien und Gerbereien wohl in jeder größeren Stadt, während das heimische Schustergewerbe über die Fabrikfilialen klagt, die von der tschechischen Firma Bata zur Nutzung importierter Halbfabrikate errichtet wurden. Für die Kornproduktion wurden schon vor dem Kriege besonders in Damascus Müllereien geschaffen, die nun vergrößert und modernisiert werden. Vornehmlich in Beirut ist die Seifen- und Olivenölgewinnung ausgebaut worden. In Bierbrauereien, Zigaretten-, Raki- und Zündholzfabrikation hat sich bereits eine Ueberproduktion ergeben, die vorläufig noch ein bescheidener Export nach dem Iraq etwas ausgleicht. Besonders Beirut hat sich zum Standort verschiedener kleiner Unternehmen, — Schwachstromindustrie, Draht-, Parfüm-, Textil- u. a. Fabriken, — entwickelt. Im Libanon ist eine große Zementfabrik aufgeführt worden. Die Elektrifizierung ist in mächtigem Aufschwung oft sogar schon bis in die Dörfer gedrungen. Hier jedoch wie auch in Palästina erfolgt im Gegensatz zu den anderen Ländern die Industrialisierung durch Gesellschaften mit importiertem Kapital und nicht nach einem besonderen Programm der Regierung.

In Palästina hat der starke Kapitalimport zu vielen industriellen Investitionen geführt. Die schon vor dem Kriege primitiv betriebene Oel- und Seifenindustrie ist besonders im Schemenwerk bei Haifa modernisiert worden, eine wachsende chemische Industrie nutzt vor allem die Kalischätze des Toten Meeres, auch werden Sprit, Bier, Makkaroni, Konserven und Zigaretten fabrikmäßig hergestellt. In Haifa finden wir vor allem ansehnliche Müllereien, die größte Eisengießerei des Orients und ein Zementwerk, das trotz der regen Bautätigkeit dem Lande jeden Import erspart. Zu der Zündholzfabrik in Akka treten ferner zahlreiche Textil-

und Schuhfabriken. Durch die Jordankraftwerke ist das Land großzügig elektrifiziert worden. Zum Hauptstandort der Industrie hat sich Haifa mit seinen großartigen neuen Hafenanlagen entwickelt, während sich kleinere Unternehmungen in der neuen jüdischen Stadt Telawif konzentrieren und die Tabakverarbeitung ihren Sitz vorwiegend in Jerusalem hat. Im übrigen ist gerade die Industrialisierung Palästinas vielfach so eingehend beschrieben worden, daß sich für uns ein näheres Eingehen hier erübrigt. Auch sind die Ereignisse allerwärts noch viel zu sehr im Fluß, als daß sich schon in klarer Systematisierung der Industrialisierungsprozeß auseinandersetzen ließe.

Es liegt nicht im Aufgabenkreis dieses Buches, sich mit den Folgen der Industrialisierung auseinanderzusetzen, die sich zwar im Sinken des Imports, aber auch in einem durch die Krise noch verschärften Sinken des Exports bemerkbar macht. Der Außenhandel sieht sich in allen Ländern vor besondere Aufgaben gestellt, die auch durch die einschneidenden Gesetzesmaßnahmen nicht ganz gelöst werden konnten. Die freien Länder bemühen sich eifrig, eine aktive Handelsbilanz zu erzielen und mit ihren eigenen Finanzmitteln sorgsam hauszuhalten. Es kommt ihnen dabei sehr zustatten, daß nunmehr viele Bodenschätze beweglich geworden sind und so neue Kapitalquellen erschließen. Die Förderung von Chrom, Pandermit und Kohle in der Türkei wurde bedeutend gesteigert, und die Oelausbeute im Zwischenstromland wirft beträchtliche Summen für die persische und die iraqische Regierung ab, während in den Mandatsländern, vornehmlich in Palästina, ein beachtlicher Kapitalimport auffällt. Indem ferner zumal in den Städten ein rapides Steigen der Bodenpreise eingesetzt hat, ist eine neue Kapitalquelle erschlossen worden, die vormals ganz unbekannt war. So hat der Verkehr, diesmal nicht über (S. 24) die Länderbrücke, sondern in ihr neues Kapital mobilisiert.

Nirgends tritt der Umbruch so augenfällig in Erscheinung wie im Siedlungsbild. Nach jahrhundertelangem Stillstand oder sogar Rückschritt hat jetzt in den meisten

Gebieten eine starke Bevölk er un g s v e r m e h - r u n g eingesetzt, — hauptsächlich durch Senkung der früher erschreckend großen Kindersterblichkeit, durch Fortschreiten der Hygiene, durch Beseitigung der Hungersnöte, durch allgemeine Sicherstellung der Ernährung des Volkes und Erschließung neuer Erwerbsquellen. Dieser Prozeß wirkt sich freilich weit stärker längs der Straßen und Eisenbahnen als in abgelegenen Gebieten aus.

In Palästina hat sich die Bevölkerung, selbst wenn wir von der jüdischen Einwanderung völlig absehen, in neun Jahren um ein Drittel vermehrt, wobei freilich der nicht kontrollierbare arabische Zuzug einbegriffen ist. Die Bevölkerung Syriens wurde 1921 mit 2,2 Mill. und wird heute mit 3,1 Millionen angesetzt. Die des Iraq hat sich seit 1920 von 2,8 auf 3,25 Millionen erhöht, für die der Türkei erwartet man bei der bevorstehenden Volkszählung eine Vermehrung um 20 % gegen den Stand von 1927, und in Persien sowie Afghanistan wird zumindest von den verkehrsgünstigen Gebieten das gleiche zu gelten haben.

Deutlich spiegelt sich diese Dynamik in den morgenländischen Städten wieder, deren Größe, Aussehen und ganzer Organismus in durchgreifendem Umbruch begriffen sind. Am lebhaftesten vollzieht sich diese Entwicklung in Palästina, wo z. B. in Telawif eine neue, rein jüdische Großstadt sozusagen aus dem Boden gestampft wird. Die palästinensischen Städte zählten an Einwohnern

	nach dem Krieg	1931	nach heutiger Schätzung
Jerusalem	60 000	90 000	100 000
Telawif	2 000 (!)	46 000	100 000
Haifa	20 000	50 000	70 000
Jaffa	32 500	52 000	60 000

In Syrien hat die beachtliche Stadtentwicklung vornehmlich im Libanon zur Gründung vieler Sommersiedlungen geführt, die mit Hotels, Landhäusern und Vergnügungsplätzen aus früheren Dörfern hervorgewachsen sind. Die Hauptstädte zählten an Einwohnern

	nach dem Krieg	1931	nach heutiger Schätzung
Damascus	200 000	300 000	350 000
Aleppo	200 000	300 000	350 000
Beirut	100 000	250 000	300 000
Homs	40 000	65 000	80 000

Im Iraq sticht besonders der Aufschwung von Bagdad (am stärksten 1919/20) hervor. Die Hauptstädte zählten an Einwohnern

	nach dem Krieg	1931	nach heutiger Schätzung
Baghdad	120 000	300 000	350 000
Basra	40 000	70 000	80 000
Mosul	50 000	60 000	70 000
Kerbela	50 000	60 000	70 000

Die Türkei hatte von ihrer Stadtbevölkerung durch Krieg und Nachkrieg viel verloren. Trotz der lebhaft betriebenen Auffüllung konnten einige Städte den Verlust eines Großteiles ihrer Bewohner zunächst nicht aufholen. Dies zeigen die folgenden Ziffern:

	vor dem Krieg	1927
Smyrna	250 000	154 000
Trapezunt	50 000	25 000
Erzurum	50 000	31 000
Kars	30 000	14 000

Doch hatten sich einige Städte bereits 1927 über den Vorkriegsstand hinaus entwickelt und schreiten weiter stetig fort:

	vor dem Krieg	1927	nach heutiger Schätzung
Ankara	40 000	75 000	100 000
Adana	50 000	73 000	80 000
Samsun	23 000	30 000	40 000
Adapazari	20 000	23 000	30 000

Die Stadtentwicklung Persiens, im Krieg im westlichen Urmiagebiet durch Auswanderung, im Osten durch Hungersnot unterbrochen, macht jetzt staunenswerte Fortschritte. Neugründungen sind Zahedan, Bender-Schah, Bender-Schahpur (Eisenbahnenden) und Bender-Deh-no sowie im Oelgebiet. Nur die Städte am östlichen Golf und in Azerbeidschan konnten wegen Verringerung ihres Einzugsgebietes an diesem Aufschwung

nicht voll teilhaben. Eine besonders lebhaftere Entwicklung zeigen:

	Schätzung des Vorkriegsstandes	des heutigen Standes
Teheran	210 000	360 000
Meschhed	60 000	140 000
Isfahan	60 000	100 000
Rescht	40 000	90 000
Abadan	8 000	40 000
Astarabad	12 000	40 000

Die Zahlenangaben über die Größe der afghanischen Städte schwanken sehr; doch zeugen zahlreiche Neubauten von einem Anwachsen.

	Schätzung des Vorkriegsstandes	des heutigen Standes
Kabul	60 000	100 000
Kandahar	30 000	50 000
Mezar-e-Scherif	20 000	40 000
Herat	20 000	45 000

Auch erstehen fast alle Städte neu aus den Trümmern des Niederreißen. Wie mit Beilieben werden gerade Autostraßen in den alten winkligen Stadtplan hineingeschlagen. In der Türkei wurde ein neues Ankara geschaffen, Teheran sprengte seinen Mauerring und legte Avenuen über die zugeschütteten Gräben. Abadan darf sich mit seinem englisch-indischen Komfort als wirklich modern bezeichnen, in Darul-Aman wächst eine völlig neue Kapitale neben Kabul auf usw., — es läßt sich heute kaum noch eine Stadt im Orient finden, die nicht umgebrochen wäre oder umgebrochen wird. **W a r f r ü h e r d i e R u i n e d a s c h a r a k t e r i s t i s c h e M o m e n t d e r m o r g e n l ä n d i s c h e n S t a d t , s o i s t e s h e u t e d e r — B a u p l a t z ! —**

Bis zum Umbruch hatte das Morgenland statisch in Gedankenkreisen und bei einer Kultur verharret, die als erstarrte Form weitergetragen wurde, ohne daß dies meist dem Träger bewußt war. Das Zeitempfinden, das der Umbruch auslöste, führte diese Menschen in den Strom der Entwicklung und damit auch innerlich von ihrem Gestern ab. Zum erstenmal gewannen sie dadurch Distanz zu ihrer Eigenkultur und ihrer bisherigen

Haltung, so daß sie nun ihr Gestern als historisch empfinden. Ueber die Vorstufe einer Scham wegen ihrer ‚unmodernen‘ Kultur hinaus ist diese historische Wertung bereits bei Einsichtigen zu Renaissancebestrebungen gediehen, welche die Ruinen des Orients entwicklungsgeschichtlich studieren und neuen Sinn in die alte Form gießen.

Während die Veränderungen des öffentlichen Lebens im großen ganzen aus der Zeitgeschichte bekannt geworden sind, muß hier noch kurz auf die neue Stellung des Islam hingewiesen werden. Es zeigt sich, daß die Menschen mehr die Religion formen als von ihr geformt werden; denn die „Wiedergeburt des Islam ist eine Tatsache“, wie K a m p f m e y e r sagt. Da sich konservative Kreise oft als die letzten Pfeiler der Statik erwiesen, stellte sich der Geist des Umbruchs nicht selten in Gegensatz zum Geist der Orthodoxie. Wenn auch noch viele Mohammedaner etwa die Reformen in der Türkei als Ketzerie verdammen, so arbeiten doch noch mehr Einsichtige an einem Umbruch des Islam selbst, um dessen hohe sittliche Kräfte als dynamisches Element sinnvoll in den Fluß der Entwicklung zu leiten. Zweifellos werden sich diese Bestrebungen siegreich durchsetzen. Es stellt sich überall unleugbar heraus, daß im selben Maße, wie der vaterländische Geist um sich greift, der religiöse aus dem Zentrum der seelischen Haltung verdrängt wird, sich als selbstverantwortliche Sittlichkeit niederschlägt und den F a n a t i s m u s i n V a t e r l a n d s l i e b e v e r w a n d e l t.

Gerade die Vaterlandsliebe ist jedoch meist erst im Stadium des Erwachens. Am leichtesten hatte es die Türkei, wo Persönlichkeiten, Siege, höhere Aufklärung und nationale Gemeinschaft erweckend wirkten, schwerer schon das Iraq, das ein Konglomerat aus vielen Minoritäten darstellt, und am schwersten Afghanistan, wo die Träger des Staatsgedankens noch eine Minderheit bilden. Der neue Gedanke rankt sich aber empor an der aufschießenden Zivilisation und wächst mit ihr, indes sie aus dem schicksalgepflügten Umbruch ihre Kräfte saugt. Die Idee der Gemeinschaft greift mit dem

Verkehr über die Staatsgrenzen hinweg. Wie das Auto den uralt begangenen Pfaden der Karawanen gefolgt ist, so schlagen die neuen Gedanken die alte Richtung auf ein politisches Khalifat ein; so weit auch eine Erfüllung dieses Traumes, daß der gesamte Orient sich verständigt, noch zu liegen scheint, so sind diese Träume doch weniger Schäume als die von Europa.

Nachwort.

Dies Buch fußt auf eigener Beobachtung. Viel Anregung und Belehrung verdanke ich auch der Literatur, darunter besonders, — abgesehen von den älteren Standardwerken, — nachstehenden Arbeiten:

Allgemein:

- Gradmann R.: Die Steppen des Morgenlandes in ihrer Bedeutung für die Geschichte der menschlichen Gesittung, Geogr. Abh. Stuttgart 1934.
- Kohn H.: Geschichte der nationalen Bewegung im Orient, Berlin 1928.
- Kohn H.: Nationalismus und Imperialismus im vorderen Orient, Frankfurt 1931.
- Kohn H.: Die Europäisierung des Orients, Berlin 1934.
- Topf E.: Die Staatenbildungen in den arabischen Teilen der Türkei seit dem Weltkriege, Hamburg 1929.
- Weickmann, L.: Luftdruck und Winde im östl. Mittelmeergebiet, München 1922.

A f g h a n i s t a n :

- Iven K.: Das Klima von Kabul, Beiheft 1 z. Geogr. Wochenschrift Breslau 1933.
- Macmunn G. Sir: Afghanistan, London 1929.
- Markowski B.: Die materielle Kultur des Kabulgebietes, Königsberg 1932.

I r a q :

Coke R.: Bagdad, London 1927.

Nicolesku N.: Gisements petrolifères de l'Irak, Paris 1933.

Weulersse J.: Problèmes d'Irak, Annal. d. Géographie 1934.

Mandatsberichte an den Völkerbund.

P a l ä s t i n a :

Bonne A.: Palästina, 2. Aufl., Leipzig 1933.

Herrmann H.: Palästinakunde, Wien 1934.

Steckert K.: Palästinabericht eines Nichtjuden, Wien 1934.

Mandatsberichte an den Völkerbund.

P e r s i e n :

Doewel H.: Persiens auswärtige Wirtschaftsbeziehungen,
Hamburg 1933.

Gabriel A.: Im weltfernen Orient, München 1929.

Gabriel A.: Durch Persiens Wüsten, Stuttgart 1935.

Hesse F.: Persien, Weltpol. Bücherei 1932.

S y r i e n :

Antaki H.: Réponse à M. Ponsot, Alep 1933.

Fischer H.: Wirtschaftsgeographie von Syrien, Zeitschr. d. Deutsch.
Palästina-Vereins 1919.

Mandatsberichte an den Völkerbund.

T ü r k e i :

Bolender E.: Die neu-türkische Wirtschaft und Wirtschaftspolitik.
Berlin 1931

Heyersberg F. A.: Maschinenverwendung im Wirtschaftsleben der
Türkei, Berlin 1934.

Scheidl L.: Verkehrsgeographie der Türkei, Zeitschr. d. Geograph.
Ges., Wien 1930.

Wenzel H.: Sultan Dagh, Kiel 1932.

Errata der beiliegenden Karte:

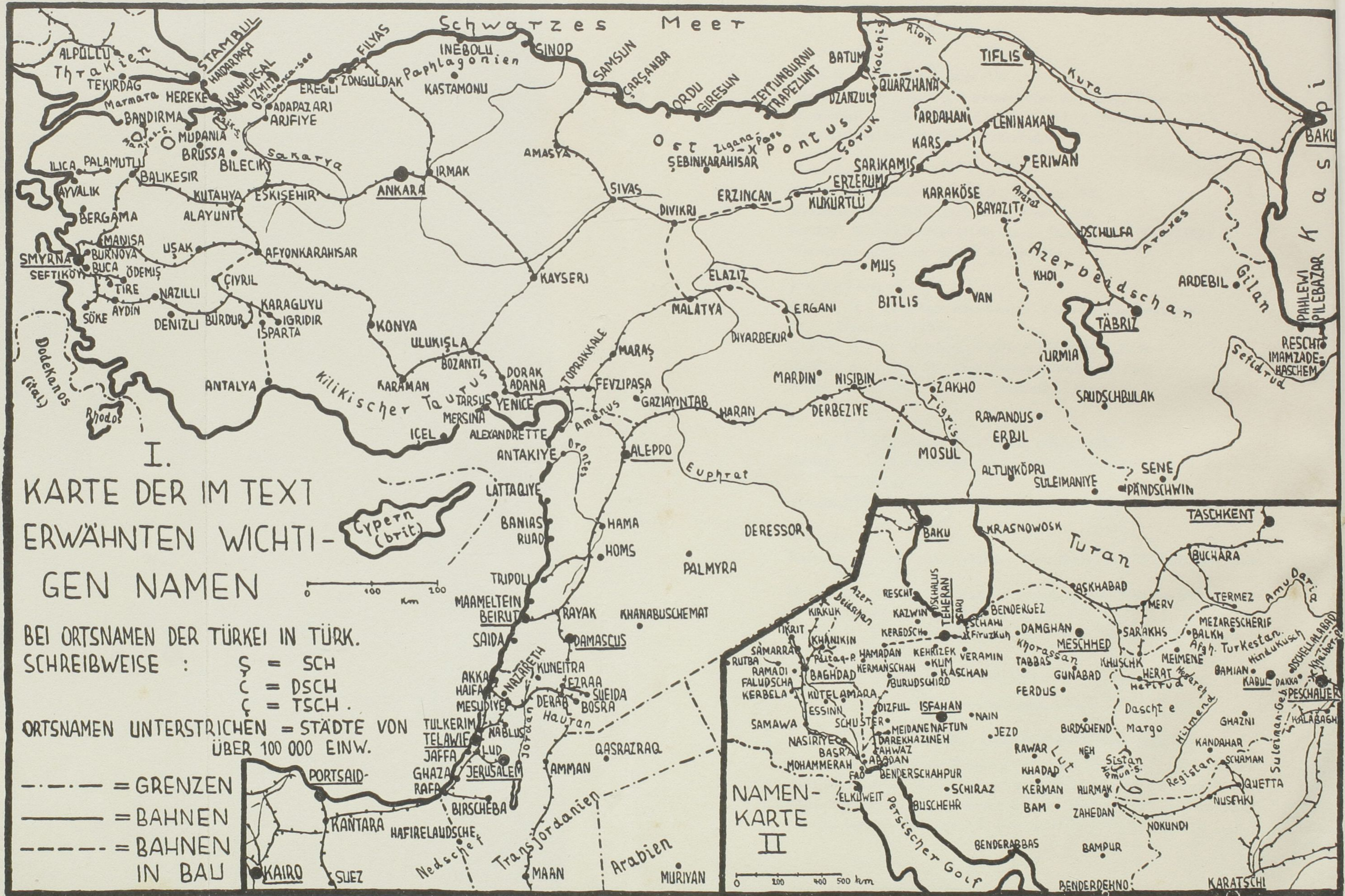
Statt Mudania richtig Mudanya, statt Kutahya — Kütahya,
statt Mersina — Mersin und statt Erzerum — Erzurum. Die
Bahnen ergänze man durch die Linien: Haidarpaşa — Arifiye — Ada-
pazari, ferner Mudanya — Brussa und Derbeziye — Mardin.

Bibliothek der
Deutschen
Morgenländischen
Gesellschaft



Bibliothek der
Deutschen
Morgenländischen
Gesellschaft





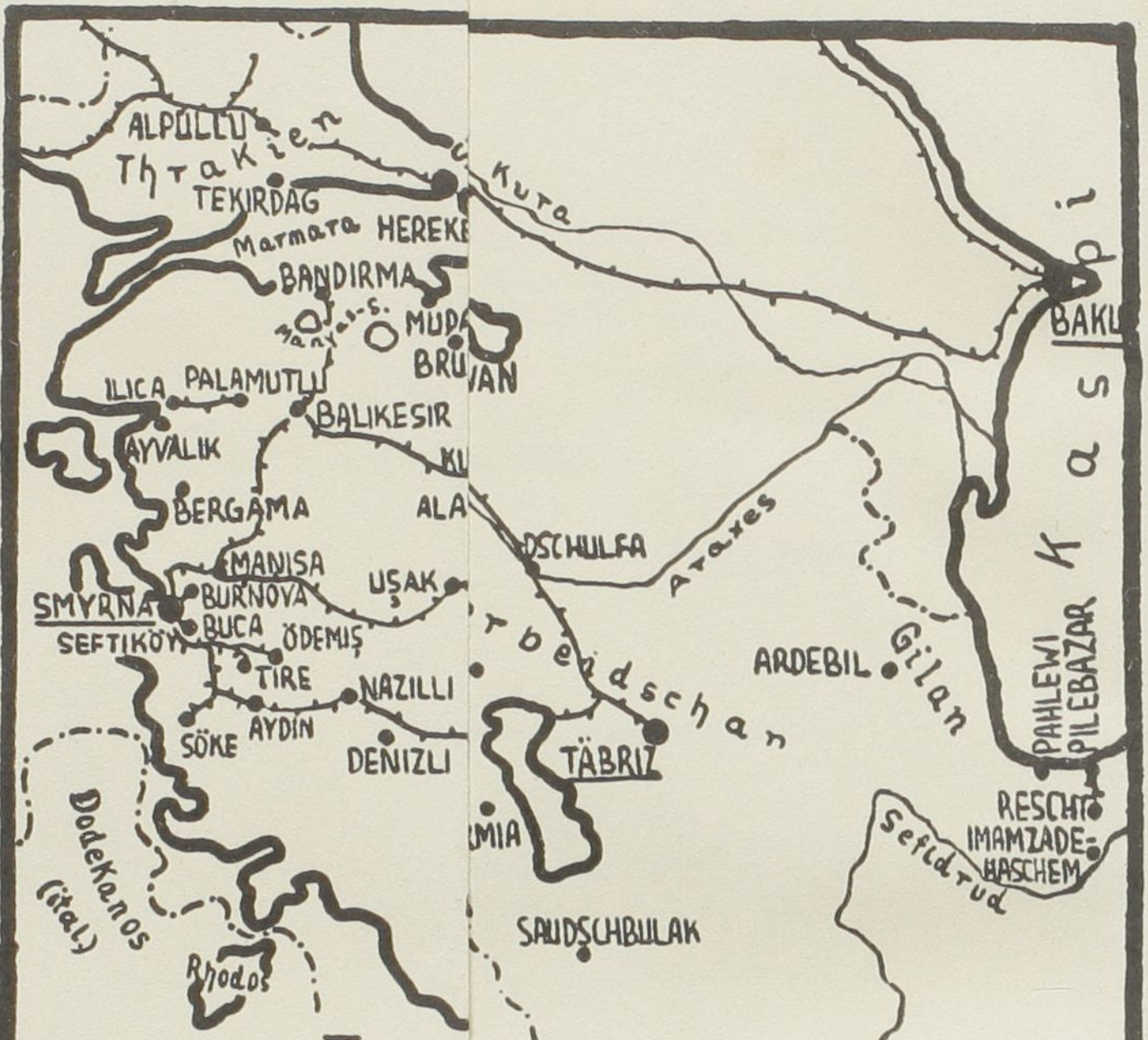
I.
KARTE DER IM TEXT
ERWÄHNTEN WICHTI-
GEN NAMEN

BEI ORTSNAMEN DER TÜRKEI IN TÜRK.
SCHREIBWEISE : Ş = SCH
Ç = DSCH
Ç = TSCH.

ORTSNAMEN UNTERSTRICHEN = STÄDTE VON
ÜBER 100 000 EINW.

- - - - = GRENZEN
- — — = BAHNEN
- - - - = BAHNEN
IN BAU

NAMEN-
KARTE
II



I.
KARTE DER
ERWÄHNTEN
GEN NAM

BEI ORTSNAMEN DER
SCHREIBWEISE :

- ORTSNAMEN UNTERST
- - - - = GRENZE
 - — — = BAHNE
 - - - - = BAHNE
IN BA



No 369/540





D

№ 369/540

K. Zigan
Buchbinderei

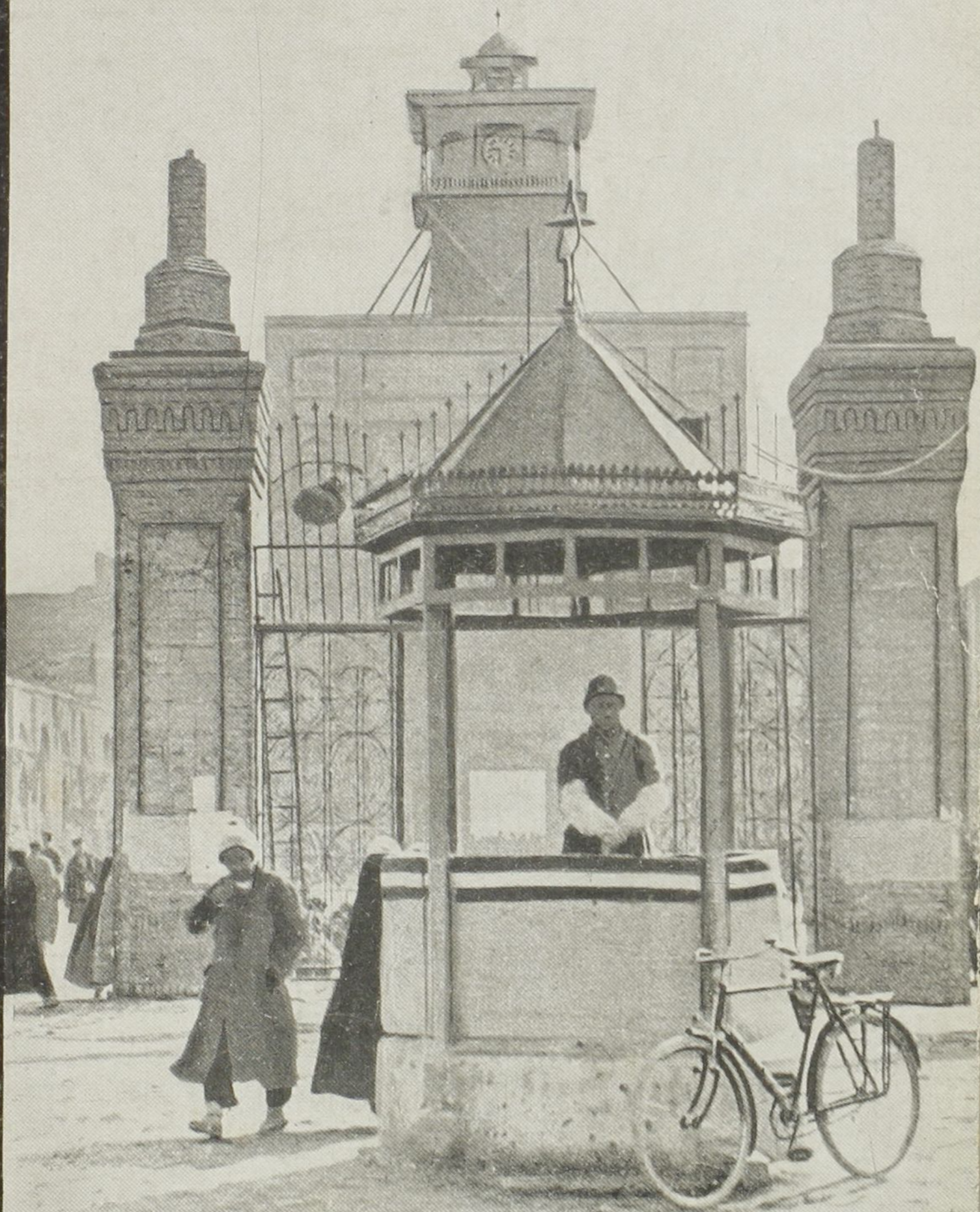
ULB Halle
001 270 397

3/1



G. Stratil-
Sauer

Umbruch im Morgenland



Wolfgang Richard Lindner Verlag Leipzig

