

Orientalistische Literatur-Zeitung.

Herausgegeben

von

F. E. Peiser.

Erscheint
am 15. jedes Monats.

Berlin.

Abonnementspreis
vierteljährlich 3 Mk.

Wolf Peiser Verlag.

Bestellungen nehmen entgegen: die Verlagsbuchhandlung, Berlin S., Brandenburgstr. 11, sowie alle Buchhandlungen und Postämter (unter Nummer 6101). — Inserate die zweigespaltene Petitzeile 30 Pf.; bei Wiederholungen und grösseren Anzeigen Ermässigung.

11. Jahrgang.

15. Januar 1908.

N^o 1.

Alle für die Redaktion bestimmten Sendungen, Briefe etc. werden ausschliesslich unter folgender Adresse erbeten: Redaktion der O. L. Z., Wolf Peiser Verlag, Berlin S. 42; Brandenburgstr. 11. I.

Die Mekkabahn.

Von Martin Hartmann.

Die Tageszeitungen halten über das äussere Vorschreiten der Bahn, die die heilige Stadt des Islams an das Bahnnetz Syriens und demnächst an die grossen Linien Vorderasiens und Europas anschliessen soll, auf dem Laufenden. Ueber das, was bis zum August 1906 geleistet war, liegt eine ausgezeichnete Monographie vor¹⁾. Al'ola ist am 1. September d. Js. erreicht worden, und es ist Aussicht, dass die letzte Sektion bis Medina im September 1908 dem Verkehr übergeben wird²⁾. Mekka kann bei regelmässigem Fortgang der Arbeiten Herbst 1909 erreicht werden. Noch im Winter 1905/6 wurde in Berlin in einem öffentlichen Vortrage von einem Ueberpolitiker über das Unternehmen gehöhnt: es sei gänzlich ausgeschlossen; dass die Linie je eröffnet werde.

¹⁾ Auler Pascha, *Die Hedsehasbahn*, Ergänzungsheft No. 154 zu Petermanns Mitteilungen, Gotha 1906, geschlossen 22. August 1906.

²⁾ Der Hauptbahnhof Medina, für den die Kosten bereits durch Sonderbeiträge Frommer gesichert sind, wird 3 km nördlich der Stadt liegen. Durch Allerhöchsten Erlass ist bereits bestimmt, dass Ungläubige bis dorthin zugelassen werden. Von da an sollen nur Muslime den heiligen Boden des Higāz betreten. Es wird sehr bald zu weitem Konzessionen kommen. Wenn richtig ist, was die Zeitungen melden, dass auch von Medina her nach Norden zu der Bahnban in Angriff genommen wird, so können die 300 km, die Ende September 1907 bis Medina noch fertig zu stellen waren, schon im Sommer 1908 betriebsfähig sein.

Ist eine Bahnlinie gebaut, so ist ihr Verfall höchst selten¹⁾. Bei dieser könnte höchstens von dem Eingehen der Strecke Ma'an-Medina die Rede sein, denn Damaskus-Ma'an ist Lebensader für vortreffliches Land, Medina-Mekka ist Verbindung zweier nicht unbedeutender Plätze mit lebhaftem Verkehr. Entscheidend ist ein anderes Moment, das nicht selten eintritt, wenn ein Punkt durch eine unrentable Linie erreicht ist: die Nähe weiterer Gebiete, deren Anschliessung jenes unrentable Stück rentabel macht. Der Beherrscher der Gläubigen sieht als Ziel Mekka. Er glaubt seine Aufgabe erfüllt, wenn er durch das grosse Werk Millionen die Leistung der Pflicht erleichtert hat, und er glaubt dadurch seine, seines Hauses und seines Stammes Stellung für ewige Zeiten gesichert. Wir sagen: nun geht es erst los. Unaufhaltsam rollt das Rad, das er in Schwung gesetzt; weiter. Und für uns fängt das Interesse an dem Eisenwege da an, wo das Seiner Majestät des Emir almu'minin aufhört.

¹⁾ Mir sind aus Aegypten und Vorderasien nur die Linie Kairo-Suäs (durch die Wüste) und Mudania-Brussa bekannt. Jene wurde gleich nach Fertigstellung der Verbindung über Ismä'iliye aufgegeben und blieb verfallen. Diese, von der türkischen Regierung 1870—75 erbaut, konnte von ihr nicht erhalten werden; 1892 wurde sie von einer französischen Gesellschaft neu gebaut.

Mekka gehört seiner Landschaft und dem Typ der Hauptbewohner seines Gebietes nach zu Nordarabien. Es liegt im Lande der 'Arab, der Beduinen. Aber nur etwa hundert Kilometer südlich beginnt ein anders geartetes Land. Heute heisst dieses Gebiet Gebel 'Asir. Die islamisch-arabischen Geographen trennen es nicht von dem südlich anstossenden Jemen. Dessen Hochgebirge, Assarāt, reicht bis in die Nähe von Mekka. Richtig ist, dass dieses Hochgebirge in seinem nördlichen Teil, eben dem Gebel 'Asir, eine höhere Kultur nie besessen zu haben scheint. Auch heut gelten die 'Asirleute für besonders wild, die Türken haben da noch viel weniger zu sagen als in Jemen¹⁾, und von Reisenden ist es nur ganz vereinzelt besucht worden. Darum nicht minder darf man annehmen, dass seine Berghänge und Täler der Kultur so viele Entwicklungsmöglichkeiten bieten, wie die Jemens, und die wenigen Nachrichten über die Bevölkerung, die wir besitzen, lassen schliessen, dass es ein zwar rauher, aber selbstbewusster und darum tüchtiger Menschenschlag ist, der dort wohnt. Das Land hat eine Zukunft wie Jemen.

Der Kampf der Osmanlis um Jemen schwebt, und es ist zur Stunde keine Aussicht auf ein Ende. Die Unfähigkeit der Regierung in Stambul liegt so offen, dass ohne einen vollkommenen Wandel im System ihr Sieg unmöglich ist. Denn dieses System ist das des kurzsichtigen Absolutismus. Er hat alle Kräfte der Nation ertötet, und selbst das Heer, das bis jetzt seine festeste Stütze war, hält der Anarchie, die die notwendige Folge des durchgeführten Absolutismus ist, nicht stand. Die kleinen Listen, mit denen man die „Rebellen“ zu fangen suchte, versagten. Aber so gross ist die Kraft, die immer noch in den abgestorbenen Organen des einst gewaltigen Reiches steckt, die Reste der Disziplin verbunden mit technischer Beherrschung der Kampfmittel, so gross vor allem ist bei den Aufständischen die Unbotmässigkeit, der Mangel an Zusammenhalt, Schwäche der äusseren Mittel, dass ein entscheidender Sieg der Jemener nicht zu erwarten ist. Eine traurige Lage. Das

¹⁾ Administrativ ist 'Asir ein Sandschaq (Liwā) des Wilajets Jemen. Im Jahre 1880 berichtete mir ein syrischer Muslim, der als Telegraphenbeamter in türkischen Diensten stand, von seinen Erlebnissen dort: der osmanische Mutesarrif hielt sich nur mit Mühe in seinem Amtssitze, dem ca. 150 km von dem Hafenplatze Qunfuda entfernten Muhājil. Mein Gewährsmann selbst wurde auf dem Wege in die Hauptstadt angeschossen.

Land schreit nach Ruhe. Das wenige, was aus seinen sehr bedeutenden natürlichen Schätzen bisher gewonnen wurde, ist fast auf Null reduziert. Wären die Bewohner Christen, die Kulturmächte wären längst eingeschritten, wie sie 1860 im Libanon eingriffen, und wie sie seit dem Münzsteger Programm in Mazedonien eingreifen. Aber es sind ja nur Muslime und Araber. Nur eine Macht hat ein wachsameres Auge: Grossbritannien. Es hat seit 1839, wo es das Felsenriff Aden besetzte, sein Gebiet da unten hübsch abgerundet. Und es streckt langsam, aber gewaltig die Tatze nach Norden vor. Der Brite kennt gut das sicherste Mittel, sich vorwärts zu bringen, den Schienenweg. Schon Anfang 1905 las man Einzelheiten über die von Aden nach Norden zu bauende Bahn: sie sollte über Elhōta, die Residenz des britischen Vasallen, des Sultans von Lahig, bis Dhalaa, die britisch-türkische Grenze, geführt werden¹⁾. Es ist seitdem still geworden davon. Das beweist nicht, dass der Bau aufgegeben ist. Der Brite treibt immer eine Sache mit Voll-dampf. Hat er bei der sein Ziel erreicht, dann nimmt er die andere vor. Jemen kommt schon dran. Ist Dhalaa erreicht, dann kann nicht stehen geblieben werden: die Hauptstadt des Landes, San'ā, muss über die wichtigen Punkte Jerim und Damār erreicht werden.

Zwischen San'ā-Mekka ein fruchtbares Bergland und Mekka verbunden mit Syrien und dadurch mit Kleinasien-Europa und mit Mesopotamien-Babylonien, da sollte die Linie San'ā-Mekka nicht gebaut werden? Wenn die natürliche Entwicklung etwas bringt, so ist es das. Damit rückt freilich die berühmte Higāzbahn in ein ganz neues Licht. Sie wird Glied in einer Kette. Sie wird damit ein höchwichtiges Moment für eine

¹⁾ Das *Bulletin Mensuel* des Comité de l'Asie Française vom März 1905 S. 125 teilt nach einer Korrespondenz des *Journal des Débats* aus Dachibuti mit, dass die Konzession für den Bau der Linie Aden-Dhalaa den Herren Cawadjee, Dinskow und Brüder, reichen indischen Händlern in Aden, erteilt sei. Von Ahmed Fadl, Sultan von Lahig, haben sie bereits das nötige Terrain erhalten gegen 4% des Reinertrages und gegen jährliche Zahlung von 10 Centimes für jeden englischen Quadratfuss, den die Linie einnimmt. Diese erste Sektion von 60 km wird bis Nobet Dokein führen. Die zweite ebenso lange Strecke ist schwieriger: sie führt durch Gebirgsland mit unruhiger Bevölkerung. Aber es sind bereits englische Truppen aufgestellt: 200 Mann in Essili und 600 in Dhalaa mit zwei Gebirgsgeschützen. Das Beispiel des Sultans von Lahig und der goldene Esel werden besser helfen als Säbelrasseln.

Bewegung gegen den, der sie geschaffen, den Türken.

Absolutistisch-schlaue Regierungen verrechneten sich noch immer. Der barbarische Stamm, der einem fremden Stamm das Beste nehmen will, die Nationalität, wendet Mittel an, die sich zum Schluss gegen ihn wenden. Der Türke baut die Bahn Damaskus-Mekka und beweist damit, dass er heute noch wie früher einer grossen augenblicklichen Anstrengung fähig ist. Aber danach ist es aus. Das von ihm Geschaffene zu halten ist er nicht imstande. So wird, so muss es kommen. Das grosse Werk, das der Türke geschaffen, hat er nicht für sich geschaffen, sondern für andere. Wer sind die andern?

Man spottet über die „arabische Bewegung“. Greifbare Resultate sind von ihr bis jetzt nicht zu sehen. Die Tendenzschriften und die in Paris herausgegebene „*L'Indépendance Arabe*“ wird man als ernsthafte Erzeugnisse der Bewegung nicht ansehen wollen²⁾. Fragt man die Europäer, die in arabischen Ländern wohnen, so sagen sie meist, sie wissen von nichts. Aber die Saat ist gesät. Der Gedanke: „Wir Araber wollen nicht mehr die Sklaven der Türken sein, wir wollen uns vereinen zu einem selbständigen Staatswesen, geleitet von uns,

¹⁾ Vergleiche als klassisches Beispiel den Verfall der von der türkischen Regierung gebauten Bahnlinie Mudania-Brussa (Sp. 2 Anm. 1). Unzählig sind die Anlagen aller Art, die im Osmanischen Reiche aus dem Schweisse des Volkes mit viel Geschrei angefangen, zuweilen auch in einem ausserordentlichen Impuls fertiggestellt, aber gleich darauf vergessen wurden. Das ist die Neurasthenie, die Rieder Pascha in seinem *Für die Türkei. Selbst-erlebtes und Gewolltes* (Jena, 1903) als allgemeine Krankheit der osmanischen Türken so gründlich nachgewiesen hat. (Vergl. mein *Zur Geschichte Eurasiens* hier 1904 August S.-A. 26 f.)

²⁾ Die Haupttendenzschrift ist: „*Le Réveil de la Nation Arabe dans l'Asie Turque*“ p. Negib Azoury, Paris, Plon (s. a., ausgegeben Jan. 1905), vgl. mein *Das Neue Arabien* (in: Beitr. zur Kenntnis des Orients, Jahrb. der Münch. Orient. Ges. 1904/5. Bd. II), Anm. 15. Ein klägliches Machwerk ist: Eugène Jung, *Les Puissances devant la Révolte Arabe*, Paris, Hachette, 1906. Für *L'indépendance Arabe* (Paris, 11, Rue Férou), 1 Heft monatlich seit April 1907, zeichnet als „Rédacteur en Chef“: Eugène Jung, als „Directeur“ Négib Azoury. Das Blatt ist nicht ohne Geschick redigiert, bringt aber in seinem Uebereifer nicht selten Enten; auch tritt die Person des Directeurs zu sehr hervor. Der Hauptfehler ist der Wahn, Frankreich, dem gewaltig geschmeichelt wird, werde für das Freie Arabien einen Finger rühren und einen Centime ausgeben. Ihre Kastanien müssen sich die Syrer selbst aus dem Feuer holen, und das können sie nur durch die ernste, harte Arbeit und die Selbst-zucht, zu denen die meisten von ihnen noch nicht erzogen sind.

in unserer Sprache, nach unserm Brauch“ frisst immer weitere Schichten an. Viele sträuben sich, namentlich die Muslime. Das hergebrachte Alte ist unerträglich. Kaum einer spürt nicht am eignen Leibe die Gewaltherrschaft dieser übeln Fremden. Aber was soll werden? Damit ein grosses Neues erstehen kann, müssen von den unzähligen Parteien und Parteichen schwere Opfer gebracht werden. Ohne Verlust an Gut und Blut wird es nicht abgehen. Und dabei keine Aussicht auf Mitgefühl, auf Hilfe. Die Araber sind intelligent. Sie täuschen sich weder darüber, dass ein Teil der Frankmächte ein Interesse an der Stützung des Sultans hat, noch darüber, dass die, die keines daran haben, sie lieber selbst schlucken möchten, als in einem unabhängigen arabischen Reiche ein Gemeinwesen zu haben, das sicherlich während seiner Bildung und vermutlich auch noch längere Zeit nach seiner festen Konstituierung ein Herd gefährlicher Konflikte sein wird.

Bewundert wird nicht mit Unrecht die Raschheit, mit welcher Nachrichten auch die weniger bewohnten Teile Vorderasiens durch-eilen. So verbreiten sich auch Tendenzen, Vorstellungs- und Willensrichtungen. Aber in Ländern mit unausgebildeten Verkehrswegen ist der Polizeistaat wohl imstande, unliebsame Bewegungen einigermaßen zu beschränken. Gewiss, auch Telegraph und Bahn sind zu kontrollieren, und die tausenderlei Schikanen einer pffigen Schergenbande können manches „Unheil“ verhüten. Der Türke wird nicht verfehlen, den Verkehr zwischen Damaskus und den heiligen Stätten und auch auf der Linie Mekka-San'a gut zu überwachen¹⁾. Es ist aber wohl zu bedenken, dass diese Linie von \pm 3000 km durch rein arabisches Gebiet gehen wird, und dass sie in ihrem nördlichen Teile durch zwei Stränge mit der Küste in Verbindung steht, in einem Gebiet, das bereits jetzt eine nicht unbedeutende Kultur besitzt, dessen Bewohner zum grössern Teile lesen und

¹⁾ Die Polizei-Schikanen auf der anatolischen Linie sind berüchtigt. Dass sie bei der allgemeinen Korruption gegen die wirklich „gefährlichen“ Elemente nichts nützen, versteht sich. Aber das gesamte wirtschaftliche Leben wird schwer geschädigt, und die Direktion der Bahn spürt das an den Einnahmen: Sie hat Vorstellungen gemacht — vergebens. Deutschland ist ja „Freund des Sultans“ und darf nichts sagen. Das einzige Mittel der Abhilfe ist eine internationale Gendarmerie für die von der Bahn berührten Gebiete und die Kontrolle des Verkehrs, natürlich mit einem starken Willen im Rücken. An dem wirds freilich fehlen, solange die „nationalen Parteien“ in den Ländern Kultur-Europas ihr Unwesen treiben.

schreiben können und durch ihre ständige Berührung mit den Franken, das Hören von Nachrichten aus Zeitungen und Büchern den Wert der Organisation schätzen gelernt haben. Dazu ist die Landverbindung mit Aegypten eine Frage der Zeit, und in jedem Falle strömen aus diesem in verhältnismässiger Freiheit lebenden Lande beständig Anregungen in die türkischen Gebiete arabischer Zunge. Es kann kaum anders kommen, als dass die auf den Schienen rollenden Häuser den Befreiungsgedanken immerwährend hin und hertragen. Daran werden die paarhundert Türken, die in den arabischen Ländern das Regiment führen, nichts ändern. Gefährlicher sind die Verräter aus den Arabern selbst, an denen es bisher nie gefehlt hat und an denen es auch künftig nicht fehlen wird. Wird der arabische Gedanke siegen? Niemand weiss es heute, und eine Voraussagung wäre unvorsichtig. Das aber darf gesagt werden: „die Bahn Damas-kus-Mekka wird sein wirksamster Förderer sein,“ und das andere: „erst wenn Mekka überschritten ist, wenn Damaskus mit dem immer noch Glücklichen Arabien durch einen Schienenstrang verbunden ist, wird die Mekkabahn aus dem Werkzeug einer politischen Intrige ein Kulturfaktor.“

Chronik P und synchron. Geschichte.

Von F. E. Peiser.

Synchr. Gesch.

I₂ ff ina tar-ši Ašur-u-balliṭ šar (mt) Ašur Ka-ra-ḥar-da-aš
 šar (mt) Kar-du-ni-aš mar (amt) Mu-bal-li-ṭa-at-
 (ila) Še-ru-u-a
 marat Ašur-u-balliṭ šabi Kaš-ši-i
 ib-bal-ki-tu-ma idūkū-šu Na-zi-bu-ga-aš
 [apil la ma-ma-na] a-na šarru-u-ti a-na ili-šu-nu
 iš-šu-nu

[Ašur-uballiṭ a-na tur-]ri gi-mil-li
 [zir¹⁾] Ka-r]a-in-da-aš [mar marti-šu] a-na (mt)
 Kar-du-ni-aš il-lik
 [Na]-zi-bu-ga-aš šar (mt) Kar-du-ni-aš i-duk
 [Ku-r]i-gal-zu ši-iḥ-ru mar Bur-na-bur-ia-aš
 a-na šarru-u-ti iš-kun ina kussi abi u [aḫi²⁾] ušešib]

Chronik P Col. I . . . šar (mt) Kar-(ilu) Dun-ia-aš
 u (ilu) [Ašur-uballiṭ
 [šar (mt) Ašur iklī u-]šam-ši-lu ina bi-ri-šu-nu
 mi-šir a-ḥa-meš u-kin-nu
 [ili šalmi . . . šumišu
 iš-]tur-ma ibni-ma a-na aš-ri-šu u-tir
 . . . [Ka-diš-man]-ḥar-be mar Kar-ḥar-da-aš mar
 ša (amt) Mu-bal-liṭ-at-(ilu) Šeru-u-a

¹⁾ Für diese Ergänzung siehe unten!

²⁾ So nach den Resten wahrscheinlich zu ergänzen!

[marti] ša Ašur-uballi-ṭ šar Ašur ka-ma-ri Su-ti-i
 rab-ba-a-tu
 ultu ši-it (ilu) Šam-ši adi i-rib (ilu) Šam-ši iš-
 pur-ma adi la baši-i ZADIM šu-nu
 (alu) Bi-ra-a-tu ina ki-rib (mt) Ḥar-ḥar u-kaš-šir
 (būru) ku-up-pu ip-ti-i-ma
 a-na mašar-tu du-un-nu-nu niši ina libbi-ši-na
 a-bur-riš u-šešib ar-ka-nu
 niši Kaš-ši-i ibbalkitū-šu idūkū-šu Šu-zi-ga-aš (mt)
 Kaš-ša-a
 mar la ma-am-nu a-na šarru-u-tu a-na ili-šu-nu
 iš-šu-nu Ašur-uballi-ṭ
 [šar] (mt) Ašur a-na tu-ru gi-mil ša Ka-diš-man-
 ḥar-bi mar marti-šu
 [a-na] (mt) Kar-(an) du-ni-ia-aš] il-lik Šu-zi-ga-aš
 (mt) Kaš-ša-a
 [idūk Kurigalzu aḫi abi ša Ka-]diš-man-ḥar-be
 in kussi-]šu ušešib]

Tel Amarna 7 lässt vermuten, dass Burnaburiaš II. bei Amenophis IV. vorstellig wurde, den assyrischen König nicht als gleichberechtigt anzuerkennen. Tel Amarna 15 zeigt, dass es Ašur-uballiṭ war, der in Korrespondenz stand und der sich auf die Korrespondenz seines Vaters (resp. Vorfahren) Ašurnadinahi berief. Mit Vorgängern Ašurnadinahi's hatten babylonische Könige verhandelt. Es darf daher nicht Wunder nehmen, dass trotz solcher Unstimmigkeiten, wie sie nach Tel Amarna 7 anzunehmen wären, Ašur-uballiṭ später mit Burnaburiaš in ein Verhältnis geriet, das zu einer Heirat zwischen seiner Tochter und dessen Sohn führte. Synchr. Gesch. hatte eine Quelle, welche ermöglichte Kadišmanḥarbe und Karḥardaš zu verwechseln. Chron. P zeigt, dass dies eine ihr gleiche gewesen sein kann, bei der das vor Kar-ḥar-da-aš stehende ganz abgebrochen war. Denn in Chron. P wird Kadišmanḥarbe sowohl als Sohn des Karḥardaš, wie als Sohn der Muballitāt-Šerua bezeichnet. Bei einem Wegbruch des Kadišmanḥarbe mar blieb eben nur Karḥardaš mar ša Muballitāt-Šerua übrig, und das ša fiel bei dem Herrn Assyrier unter den Tisch. Auf flüchtige Lesung scheint mir auch Na-zi-bu-ga-aš zu deuten, wo augenscheinlich na für šu verlesen ist und bu aus dem Schluss des babylonischen zi entstanden sein dürfte (mit Doppelverwendung der betreffenden Keile des babylonischen Zeichens).

Dagegen sehe ich keinen Grund, die unverfängliche Angabe der Synchr. Geschichte, dass Kurigalzu šiḫru Sohn des Burnaburiaš war, anzuzweifeln. Es ist dann nur anzunehmen, dass in der Bruchstelle der letzten Zeile des Paragraphen in Chron. P zu ergänzen ist Kurigalzu, den Bruder des Vaters des Kadišmanḥarbe, setzte er auf seinen Thron. Vergl. auch die von Winckler an-