



BRILL

Über Persiens Verkehrsverhältnisse

Author(s): Ernst Zahn

Source: *Die Welt des Islams*, Bd. 3, H. 3/4 (Mar. 25, 1916), pp. 193-198

Published by: [Brill](#)

Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/1568876>

Accessed: 11-01-2016 06:29 UTC

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <http://www.jstor.org/page/info/about/policies/terms.jsp>

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.



Brill is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Die Welt des Islams*.

<http://www.jstor.org>

ÜBER PERSIENS VERKEHRSVERHÄLTNISSE.

VON
DR. ERNST ZAHN, LEIPZIG.

Eine der wichtigsten Aufgaben, wenn nicht die wichtigste, für die Zukunft und die Erschließung des reichen, an Bodenschätzen gesegneten Persien ist die Hebung der Verkehrsverhältnisse; zu dem Bau von Eisenbahnen ist die Schaffung eines weitmaschigen Netzes fahrbarer, den Einflüssen der Jahreszeiten standhaltender Landstraßen nötig. Die heutige wirtschaftliche und politische Ohnmacht Persiens, die in dem englisch-russischen Abkommen von St. Petersburg vom 31. August 1907 gewissermaßen besiegelt wurde, ist letzterhand nichts als eine natürliche Folge der wirtschaftlichen Abgeschlossenheit Persiens von der übrigen Welt: durch die ungenügenden Verkehrsverhältnisse.

Sein Reichtum, seine Mineralschätze, sein fruchtbarer Boden, ein vorteilhaftes Klima, selbst tüchtige und fleißige Einwohner können dem wirtschaftlichen und damit politischen Wohlergehen eines Landes nichts nützen, wenn nicht Verkehrsverhältnisse geschaffen worden sind, die die Verwertung aller dieser Gaben der Natur ermöglichen. In dieser Hinsicht ist in Persien außerordentlich wenig geleistet worden.

Zwar haben viele einsichtige Männer das Übel erkannt und ihm zu steuern gesucht; nicht unerwähnt darf die segensreiche, allerdings schon vergangenen Jahrhunderten angehörende Tätigkeit des Schah Abbas bleiben, der die bestehenden Straßen ausbesserte, neue schuf, Karawansereien bauen ließ und sein möglichstes für die Sicherheit und Regelung des Verkehrs tat; der Austausch und die Verwertung der Güter seines Landes erhoben Persien unter seiner Regierung zu einer großen Blüte. Seine Nachfolger waren ungebildet und kurzsichtig genug, auf diesem Wege nicht weiterzugehen. Selbst Nasir ed-din Schah hat trotz vielversprechender Ansätze und glänzender Probleme tatsächlich kaum etwas geschaffen. Das vielgenannte und voreilig abgeschlossene Abkommen mit dem Baron Reuter (1872) mußte alsbald für ungültig erklärt werden, da der Schah durch dieses Abkommen sich und sein Land in die Hände des ausländischen Kapitalisten gegeben hätte. Eine Hebung des Postwesens, die hauptsächlich dem österreichischen Postrat Riederer zu verdanken

ist, und der Bau von Telegraphenlinien, die von englischem Kapital und englischen Ingenieuren für englische Interessen geschaffen wurden — man wollte nach dem großen Aufstand in Britisch-Ostindien eine Telegraphenverbindung Indiens mit England herstellen —, füllen seine fast ein halbes Jahrhundert währende Regierungstätigkeit auf dem Gebiete des Verkehrs aus. An dem Ausbau eines genügenden Straßennetzes sowie an der Brauchbarmachung von Straßen, die modernen Ansprüchen genügen, hat er so gut wie nichts getan; ebensowenig wie unter seiner Regierung Eisenbahnen gebaut wurden.

Der kranke und energielose Muzaffer ed-din Schah, sein Sohn und Nachfolger, vermochte ebenfalls nicht, eine Besserung der Verkehrsverhältnisse herbeizuführen. Nur auf dem Gebiete der Postverwaltung ist während seiner Regierung ein Fortschritt zu verzeichnen: 1902 wurde das Postwesen den mit der Zollverwaltung beauftragten belgischen Beamten übertragen, womit, abgesehen von anderen Vorteilen, die Verpachtung der Post aufhörte. Durch die in Rußland aufgenommenen Anleihen verkaufte der Schah sein Land an den Zaren, da die im Jahre 1900 von Rußland an Persien gegebene Anleihe mit der Bedingung verknüpft war, daß Persien bis zur Tilgung der russischen Schuld keine Anleihe im Ausland ohne Zustimmung der russischen Regierung machen durfte. Eine innere Anleihe zu erheben, ist Persien nicht fähig.

Ebensowenig war Ali Mirza infolge des entfesselten Bürgerkrieges und der Unterstützung von seiten Rußlands imstande, in irgend einer Beziehung seinem Lande zu nützen.

Wenn Rußland und England, die seit dem schon erwähnten Petersburger Vertrage von 1907 die tatsächliche Gewalt über Persien ausüben, zu einer durchgreifenden Besserung der Verkehrsverhältnisse, insbesondere zum Bau von Eisenbahnen bislang noch nicht geschritten sind, so ist der Hauptgrund hierfür wohl in der Unsicherheit ihrer gegenseitigen politischen Beziehungen in diesen Gebieten zu suchen.

Das wenige, das Persien heute an guten Verkehrsstraßen und an Eisenbahnen besitzt, ist in der neuesten Zeit tatsächlich von Rußland und England ins Leben gerufen worden, womit zugleich, Schritt für Schritt, die politische Bedeutungslosigkeit des schon vorher ohnmächtigen Persien immer größer geworden ist.

An fahrbaren Straßen und Eisenbahnen besitzt Persien heute folgende:

1. Dschulfâ—Täbris. Straße. Eisenbahn im Bau. Am 6. Februar 1913 erhielt die persische Diskontobank, ein Werkzeug der russischen

Regierung, die Konzession zum Bau einer Eisenbahn auf dieser Strecke nebst Abzweigungen nach der Nordostküste des Urmia-Sees; die Hauptstrecke ist heute hergestellt worden.

2. Straße Änsäli—Teherân.
3. „ Quaswîn—Hamadân.
4. „ Teherân—Sultânâbâd.
5. „ Birdjând—Mäschhâd.

Die Strecken 2 und 3 sind russischen, die Strecke 4 einer englischen, 5 einer persischen Gesellschaft übertragen worden.

6. Die einzige Eisenbahn Persiens außer der russischen Interessen dienenden Nr. 1 ist die 15 km lange Verbindung Teherans mit dem religiösen Wallfahrtsorte Schâh Abdul Azim, eine Schmalspurbahn, 1888 von einer belgischen Gesellschaft gebaut, später von einer russischen übernommen und ausgebeutet.

Die Poststraßen bilden ein Netz von ungefähr 15 000 km; neben den eben erwähnten wenigen fahrbaren Straßen stehen der Post nur Wege und ausgetretene Fährten zur Verfügung, die für zweirädrige Karren, teils nicht einmal für diese, sondern nur für Maultiere, Pferde und Kamele gangbar sind.

Unter derartigen Verhältnissen¹ muß auch dem reichsten Lande jede Ausfuhr von Bedeutung und damit jede Verwertung der Erzeugnisse des Bodens und der menschlichen Arbeit und somit überhaupt wirtschaftlicher Aufschwung unterbunden sein.

So schlimm und verbesserungsbedürftig sind die Zustände des heutigen Persien, daß oft einzelne Landesteile an dem Mangel an Landeserzeugnissen schwer leiden, mitunter einer Hungersnot ausgesetzt sind, während zu gleicher Zeit andere, selbst naheliegende, dieselben Erzeugnisse so zahlreich besitzen, daß man sie verfaulen lassen muß: lediglich aus Mangel an Verkehrsstraßen.

Aus dem gleichen Grunde muß zum Beispiel in Täbrîs viel russischer Weizen gekauft werden, obwohl Persien genügend für den Inlandsbedarf erzeugt. Persische Grundbesitzer unweit der russischen Grenze müssen aus Mangel an Verkehrsstraßen nach dem Innern des Landes Getreide nach Rußland verkaufen; die Russen verkaufen denselben Weizen nach anderen Gebieten Persiens als Odessaer Erzeugnis zum dortigen Marktpreis, zu dem noch die Transportkosten und ein entsprechender Gewinn zugeschlagen wird.

¹ Der Flächeninhalt des politischen Persien ist über 3 mal so groß wie der des Deutschen Reiches.

Um ein weiteres Beispiel anzuführen, erwähne ich den Stand des persischen Holzhandels. Persien besitzt ausgedehnte Waldgebiete; eine systematische und rationelle Forstwirtschaft wird aber durch die Verkehrsverhältnisse unmöglich gemacht; anstatt Nutz- und Bauholz auszuführen, was der Reichtum des Landes erlauben würde, ist Persien gezwungen, für teures Geld russisches Holz zu kaufen. (Auf der persischen Gesandtschaft in Paris wurde dem Verfasser der vorliegenden Zeilen der Wert des im Jahre 1913 von Rußland gekauften Holzes auf 2,642,277 Kran angegeben, 1 Kran = 0,45 bis 0,46 Fr.)

Ebenso drückend wirken derartige Verkehrsverhältnisse auf den Einfuhrhandel. Rußland schlägt aus der Notlage Persiens Vorteile, indem es die Durchfuhr von nach Persien bestimmten nichtrussischen Waren durch russisches Gebiet zu unterdrücken sucht (mit Ausnahme von Tee- und Postpaketen über Batum—Baku). Diese Maßnahmen wollen die unbequeme Konkurrenz der mitteleuropäischen Staaten, ganz besonders Deutschlands, aber auch die Österreich-Ungarns, Italiens und anderer Länder ausschalten, um so in Nordpersien, der russischen Interessensphäre, die Preise der eingeführten Güter bestimmen zu können und ganz Nordpersien wie ein russisches Hinterland, wenn möglich, ausschließlich unter russischen Einfluß zu stellen, ein Vorgehen, das Rußland seit langem zielbewußt und rücksichtslos vorbereitet hat.¹

¹ Hierbei ist von Seiten Rußlands tatsächlich viel getan und viel erzielt worden. Die eben erwähnten Maßnahmen sind nur ein Glied in der Kette von Maßnahmen, durch die Persien wirtschaftlich und politisch von Rußland abhängig gemacht werden soll. Die russische Regierung erreichte durch die Banque d'Escompte de Perse, die ohne Rücksicht auf den finanziellen Erfolg teilweise mit schweren Verlusten arbeitete, daß russische Waren den Markt von ganz Nordpersien beherrschen. Die Anleihen machten den Hof und die Großen gefügig. Der von Rußland diktierte Zolltarif von 1904 bedeutet eine außerordentliche Begünstigung der russischen Erzeugnisse. Russischer Handel und Industrie wurden durch Ausfuhrprämien und Frachvergütungen gefördert. Nicht am wenigsten aber half der Ausbau des Eisenbahnnetzes in Transkaukasien sowie der Bau und die ständige militärische Bewachung der Straße Änsälî—Teherân, der Bau der Eisenbahn- und Straßenlinie Dschulhâ—Täbris usw. Der Erfolg dieser zielbewußten Wirtschaftspolitik blieb denn auch nicht aus. Der Handel mit Persien, der bis in die neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts zum größten Teil in Englands Händen lag, ist immer mehr und mehr an Rußland gefallen, trotzdem die Engländer einen überwiegenden Einfluß in Südpersien und bedeutende wirtschaftliche Vorteile haben wie z. B. das ausschließliche Schiffsfahrtsrecht auf dem [Kârûn] Qârûn, dem einzigen schiffbaren Flusse Persiens und das Ausbeutungsrecht der Petroleumquellen Südwestpersiens. Rußland ist an dem Gesamthandel Persiens mit 60—65% beteiligt. Englands Handel mit Persien erreichte 1912/13 nur 29,9%. An dritter Stelle steht die Türkei, an vierter das Deutsche Reich, obwohl sich unser Handel besonders Zucker-, Zünd- und Silberwaren in den letzten 10 Jahren verdreifachte und unser Postpaketversand nach Persien größer wie der jedes anderen Landes ist.

Zur Ergänzung und zu weiterer Charakterisierung des russischen Vorgehens will ich noch anführen, daß Rußland die Verpackung der Waren in Zink oder gelötetem Weißblech, in übertrieben starken und widerstandsfähigen Kästen, die außerdem noch in Leder eingenäht sein sollen, verlangt, um den Warenverkehr in Postpaketen zu unterdrücken; man ging sogar noch weiter und plante, vom 1. Februar 1914 ab jeden Postpaketverkehr durch Rußland nach Persien zu verbieten, was einen offenkundigen Bruch des internationalen Postpaketvertrages bedeutet hätte; es ist jedoch anzunehmen, daß die Mächte, auf deren Schädigung dieses Vorgehen gemünzt war, in erster Linie Deutschland, durch diplomatische Vorstellungen diese Maßnahmen vereitelt oder hinausgeschoben haben. Immerhin ist durch Rußlands Vorgehen erreicht worden, daß ein beträchtlicher Teil mitteleuropäischer Waren, die nach dem Innern Persiens bestimmt sind, über Baghdád und Kermanscháh gehen müssen, um an ihr Endziel gelangen zu können. Es kann also die Wareneinfuhr nach Nord- oder Zentralpersien von Deutschland, Österreich-Ungarn usw. nicht mehr mit der Eisenbahn durch Rußland nach Dschulfa stattfinden, sondern muß über Trapezunt gehen. Die Reise von Trapezunt nach Täbris dauert 45—60 Tage, je nach der Jahreszeit, die von Trapezunt nach Teherán 2½ Monat; der tägliche Transportpreis einer Kamelladung stellt sich auf 80 bis 100 Kran. Dieser langwierige und kostspielige Transport sowie der Wertverlust der Waren durch Feuchtigkeit und andere schädigende Einflüsse während der monatelangen Reise erhöhen naturgemäß den Warenpreis außerordentlich; dazu gesellt sich der Zeitverlust, um lähmend auf Persiens wirtschaftliche Entwicklung zu wirken.

Daß unter den herrschenden Zuständen, die, wie ich glaube dargelegt zu haben, in ihrer letzten Ursache auf die schlechten Verkehrsverhältnisse zurückzuführen sind, eine Industrie trotz der günstigsten übrigen Bedingungen sich nicht entwickeln kann, ist selbstverständlich, wie denn auch die persische Industrie trotz ernsthafter Bemühungen und verschiedenster Belebungsversuche des Nasir ed-din Schah selbst für den Inlandsbedarf ohne Bedeutung geblieben ist.

Dasselbe gilt ebenso naturgemäß für die Staatsfinanzen, und ohne geordnete, gesunde Staatsfinanzen kann keine Volksbildung möglich sein, kaum ein Unterricht für die wohlhabendsten Familien. Selbst die Staatshoheit wird mittelbar durch derartige Verkehrsbedingungen in Ansehen und tatsächlicher Macht erschüttert, wenn nicht vernichtet. Die fortwährenden Aufstände, besonders an der Westgrenze nach der Türkei zu, sind ohne gute Straßen nicht zu unterdrücken, selbst wenn Soldaten und

genügend Geld vorhanden wären; ebensowenig wie Hungersnöte in den Provinzen von der Regierung vermieden oder gelindert werden können, selbst wenn man in Teherân gefüllte Kornspeicher hätte. Daher hat sich auch der persische Pöbel bei den letzten Hungersnöten, die Ohnmacht des Schah erkennend, an die ausländischen Konsulate gewandt.

Hätte Persien ein gutes und genügend großes Straßennetz, unterstützt durch einige Eisenbahnlinien, sodaß man nicht mehr auf Esel, Maultiere und Kamele angewiesen wäre, so stünde der Weg zu einem Aufschwunge des Handels frei, zu der Möglichkeit einer modernen Land- und Forstwirtschaft, zur Entwicklung der Industrie und zur Verwertung der reichen Naphthalager und Mineralschätze; würde der Reichtum des Landes erschlossen sein, so wäre genügend Kapital zur Gesundung der Finanzen, zum Volksunterricht und zur Bildung eines zuverlässigen Beamtenstandes vorhanden, da das Land ein bildungsfähiges, intelligentes, vaterlandsliebendes Menschenmaterial besitzt; von dem Bau der Landstraßen und Eisenbahnschienen hängt Persiens Zukunft ab, wirtschaftlich, finanziell und politisch: sein Wohlstand, seine Kultur und seine Selbständigkeit.

Da die Landstraßen und Eisenbahnen nach der heutigen Lage der Dinge nicht die Perser bauen werden, sondern voraussichtlich Russen und Engländer, so werden sie russischen und englischen Interessen dienen, und der von ihnen ausgehende Segen wird nur zu einem kleinen Teil den Söhnen des Landes zugute kommen, zum größeren russischen und englischen Kapitalisten, den Schöpfern guter Verkehrsbedingungen. Doch dürfen wir hoffen, daß der gegenwärtige Krieg Rußlands und Englands überwältigenden Einfluß auch in diesen Gebieten zu brechen vermag.