

des altungarischen Wirtschaftsgebietes zusammenhängenden Gründen die Vorkriegshöhe noch nicht erreicht hat. Dabei ist allerdings zu beachten, daß die folgende Tabelle ²⁾ den Verkehr im Csepeler Hafen noch nicht berücksichtigt.

	Gesamter Warenverkehr auf Eisenbahnen und Schiffen (Mill. t)	Warenverkehr auf Schiffen (Mill. t)	Gesamter Personenverkehr auf Eisenbahnen und Schiffen (Mill.)	Personenverkehr auf Dampfschiffen, Abfahrt (1000)
1912	11·4	2·6	24·7	183
1913	10·2	2·4	25·6	237
1926	7·8	1·3	29·8	325
1927	8·5	2·0	32·5	350

Zur Entwicklung des Verkehrs im heutigen Persien.*)

Von Ing. Fritz Willfort.

(Mit 5 Abbildungen auf Tafel 8 und 9.)

Die Zeit liegt noch nicht so weit zurück, da eine Reise nach Persien, diesem durch seine geographische Lage so weltabgeschiedenen Reiche, ein Unternehmen war, das nicht nur ausgebreitete Vorbereitungen, sondern vom Reisenden auch erhebliche Ausdauer und Anstrengungen forderte. Wer heute Gelegenheit hat, in dieses Land zu kommen, wird vom ersten Augenblick an, da er seinen Fuß auf persischen Boden setzt, eines Besseren belehrt, und je weiter er in das Land vordringt, desto mehr muß ihn Bewunderung erfüllen, welchen ungeheuren Aufschwung Persien im letzten Jahrzehnt, vielmehr in den allerletzten Jahren, genommen hat.

Dank der fortschrittlichen Gesinnung seines Herrschers, des Schah-in-Schah Riza Chan Pahlewi, der sich mit einem Stab ausgezeichnete Mitarbeiter und europäischer Berater für die Modernisierung seines Reiches umgeben hat, ist Persien auf dem Weg einer Entwicklung, die den Anschein erweckt, als sollte in kaum einem Dezennium nachgeholt werden, was die

²⁾ Nach einer freundlichen Mitteilung des Herrn Regierungskommissärs Julius Maurer, Vorstand des Hafenbauamtes in Budapest.

*) Nach einem Vortrage, gehalten in der Geographischen Gesellschaft am 16. Oktober 1928.

letzten Jahrhunderte an Fortschritten der Kultur und der Technik in diesem Lande verabsäumt haben.

Reisebücher der Vorkriegszeit berichten noch von der komplizierten und beschwerlichen Reise von den Ufern des Kaspimeeres über den Mendschilpaß, um nach Teheran zu gelangen, von primitiven Rasthäusern auf den Poststationen, Pferdewechsel, räuberischen Überfällen u. dgl. m. Wie ganz anders ist es heute geworden!

Hat man die überaus interessante Fahrt über Moskau nach Baku in dem modernst eingerichteten Luxuszug gemacht, so bringt ein ganz gutes Dampfboot den Reisenden in 18 Stunden von Baku an den persischen Grenzhafen, das frühere Enseli, das seinen Namen nunmehr nach dem Herrscher in Pahlewi umgeändert hat; ein sauber gehaltener kleiner Hafen mit gut angelegtem Zollkai empfängt das Schiff, der nur den einen großen Nachteil hat, daß die geringe Wassertiefe von kaum mehr als 2 m die Einfahrt nur bei ruhigem Wetter gestattet, und es bei Sturm und Unwetter vorkommen kann, daß die Schiffe ein bis zwei Tage im recht unfreundlichen Kaspimeer, unmittelbar vor Pahlewi; vor Anker liegen müssen, um besseres Wetter abzuwarten.

Meine Reise über das Kaspimeer war von besonderem Glück begünstigt und bei herrlichem Winterwetter, immer mit dem Blick auf die prächtigen, schneebedeckten Berge, die das Kaspimeer am Westufer begleiten, und im Süden auf den alles überragenden Demavent mit seiner bedeutenden Höhe von 5670 m, landete unser „Polujan“, ein 1800-t-Schiff, glatt in Pahlewi, sogar um zwei Stunden vor seiner fahrplanmäßigen Zeit.

Die europäischen Reisebureaus stellen Fahrkarten oder Anweisungen nur bis Baku oder hieher aus und so ist der Reisende nunmehr gezwungen, sich selbst um seine Weiterbeförderung in das Innere des Landes zu kümmern. Hier, so darf ich wohl mit Recht sagen, beginnen die großen Überraschungen für den Reisenden. Schon den Umstand, daß nicht nur Zollbeamte, sondern auch Zollwächter und die im Hafen dienstleistenden persischen Militärs den Europäer sofort in gutem Französisch oder Deutsch um seine weiteren Wünsche fragen und die Zollrevision in einwandfreier und verhältnismäßig sehr kurzer Zeit

erledigt ist, empfindet er angenehm als ersten Eindruck, er wird sogleich zum Bureau der Junkers-Flugzeugwerke gewiesen, das wenige Schritte hinter dem Zollamt im „Grand Hotel“ untergebracht ist. Seinen Wünschen, um nach der Hauptstadt Teheran zu kommen, wird weitestgehend Rechnung getragen. Die Auswahl an Verkehrsmitteln ist wahrlich nicht gering: das Flugzeug, das regelmäßig zweimal wöchentlich nach 1½—2 Stunden die Reisenden, die es in Pahlewi aufgenommen hat, über das Gebirge nach Teheran trägt und am dortigen Flugplatz landet, Einzelautos für die Fahrt über den Mendschil, diese wieder vom einfachen, kleinen Fordwagen aufwärts bis zum bestausgerüsteten Studebaker, Nash oder Lincolnwagen, oder Reiseautos, zu welchen Lastautos umgebaut sind. Die Geschäftstüchtigkeit der Amerikaner hat es verstanden, dem Automobilwesen den Weg in Persien zu öffnen, und ihre Marken überwiegen weitaus auf dem Markte. Ich möchte gleich hier einschalten, daß man in Persien vom Werte des Kraftwagens viel mehr überzeugt ist als in unseren Ländern, daher überall der Grundsatz gilt, mit dem Kraftwagen möglichst wenig Leerlaufkilometer zu machen. Wenn daher ein Einzelreisender sich zum Einzelauto entschlossen hat, wird er meistens eingeladen, eventuell in seinem Wagen Fracht nach Teheran mitzunehmen, wodurch sich sein Fahrpreis wesentlich ermäßigt. So verlockend der kurze Flug wäre, um in kaum zwei Stunden sein Reiseziel zu erreichen, so sehr kann jedem, der Sinn für Land und Leute eines neuen Landes besitzt, geraten werden, die überaus interessante eineinhalbtägige Fahrt über den Mendschilpaß nicht zu versäumen.

Der Reisende hat meist einen halben Tag Rast in Pahlewi; er kann dort rasch die schönen Kai- und Badeanlagen und die reichen Basare bewundern, um am nächsten Tag die Fahrt über die Berge anzutreten. Hier wiederum überrascht ihn der ganz außerordentlich gute Zustand der Straßen. Die Fahrt über den Mendschil gibt ihm aber gleichzeitig einen Einblick in die geographischen Verhältnisse, die sich hier in den schärfsten Gegensätzen gefallen. Der Nordhang des Elbursgebirges, die Landstriche Gilan und Masanderan am Südufer des Kaspisees, gehören zu den fruchtbarsten und haben ähnliche klimatische Verhältnisse wie die Gegend der Oasen von

Turkestan, die Basare in Pahlawi und Räsched bringen unter anderen Reminiscenzen an dieses Land, auch die prächtigen Turkestaner Melonen, die teils dort gezogen, teils von Krasnowodsk importiert werden. Auf der Autoreise ist Räsched mit seinen prächtigen alten Moscheen das erste freudige Wiedersehen mit dem Orient. Die Straße durchzieht über Kudum und Siah-Rud prächtiges Auland mit reichem Landbau. Besonders merkwürdig muten die auf Pfählen errichteten ländlichen Gebäude, auch Teehäuser und Läden, mit ihren hohen strohgedeckten Giebeldächern an. Hinter Kudum erscheint schütterer Laubwald und bald darauf tauchen die hohen, schneebedeckten Felsenberge auf. Der Weg führt an dem malerischen Wallfahrtsort Iman Sade Haschim vorüber, in dessen Nähe große Karawansereien aus der Zeit Sultan Abbas des Großen liegen; die Straße zieht in ungezählten Windungen am Hang die Felsenwände hinauf, um dann nochmals zum Flußtal herabzusteigen, von wo aus ein neuer Anstieg zum Elbursgebirge begonnen wird.

Rustem-Abad, das erste Gebirgsdorf mit kleinem Teehaus, liegt schon mitten in den Felsenbergen und bald darauf öffnet sich eine malerische Talweitung mit großen Olivenwäldern, in welche eingebettet Rudbar, die Mittagsstation, liegt. Ganz eigenartig das bunte Volk, das hier zusammentrifft, noch eigenartiger die Verkehrsmittel: Wie vor Hunderten von Jahren ziehen die ungeheuren Kamelkarawanen vorbei mit ihrem anheimelnden Glockengeläute — die schönen Tiere beladen mit den Petroleum-Bidons, die sie in Pahlawi aufnehmen und im ganzen Lande verteilen —, andererseits die große Anzahl von Lastkraftwagen, die den Warentransport vom Innern des Landes an das Kaspimeer zur Weiterverfrachtung nach Rußland besorgen und umgekehrt. Die dritte Type der Fuhrwerke, von weitem durch ihr Schellengeläute zu erkennen, sind die mit vier Pferden nebeneinander bespannten überdachten persischen Lastwagen, die vorwiegend den Zuckertransport besorgen.

Wieder hat die Straße ungeheure Windungen gezeigt und steigt zum Flußtal des Mendschilrud ab, den das Auto, da ein Brückenfeld fehlt, durchfährt, und nun erst beginnt der eigentliche Aufstieg auf den Paß. Die Straße führt durch prächtiges Hochgebirge, vorbei an wilden Abstürzen, oft in unheimlichen Windungen, aber dank dem vorzüglichen Zustand

der Straße, die oft sogar schon Ende Februar auf der Paßhöhe schneefrei ist, erreicht man bald die Wasserscheide (1548 m), um in kurzem Abstieg in das Hochland von Iran zu gelangen und in etwa zwei Stunden die Stadt Kaswin zu erreichen; die 225 km lange Strecke von Pahlewi hierher ist leicht in 8 Stunden zurückzulegen. Am nächsten Morgen, nach kurzen Formalitäten, verläßt der Kraftwagen durch das malerische Stadttor Kaswin und erreicht nach vierstündiger Fahrt auf einer Chaussee, die mit ihrer Breite von über 20 m, wovon auf die Fahrbahn 16 m entfallen, einer wahren Heerstraße gleicht und fast geradlinig angelegt ist, nach weiteren 136 km Fahrt Teheran.

In Teheran erst kommt dem Reisenden zum Bewußtsein, mit welcher fieberhaften Arbeitsfreude an dem Ausbau des Landes gearbeitet wird, wie alles bestrebt ist, den technischen Fortschritt im Lande einzuführen und Teheran zur modernen Stadt zu entwickeln. Sitz der Regierung und aller Ämter, ist Teheran zugleich das Hauptstudienbureau für die Durchführung der Reformen, die Riza Chan in sein Programm aufgenommen hat, und dieses Streben verdient die volle Anerkennung des Europäers, wenn er auch hier und dort feststellen muß, daß das Können nicht gleichen Schritt mit dem Wollen halten kann, wenn in so kurzer Zeit ein so weitgezogenes Aufbauprogramm durchgeführt werden soll.

Die Abgeschlossenheit Persiens durch seine geographische Lage, eingebettet zwischen der Türkei, dem Irak, dem Persischen Golf, Indien, Afghanistan, Russisch-Turkestan und Rußland, hat ihm in vielen Belangen eine Eigenart erhalten, die jeder Freund des Orients nur ungern durch die Modernisierungsbestrebungen wird schwinden sehen. Andererseits kann dieses Land, dessen gesamte Schätze noch vollkommen ungehoben sind — eine Ausnahme hievon bilden nur die Ölfelder in Südpersien östlich der Irakgrenze —, nicht stille stehen und die Erschließung des Landes durch Schaffung von modernen Verkehrswegen war eine der wichtigsten Reformbestrebungen der gegenwärtigen Regierung. Die Hauptstadt Teheran, zugleich das Zentrum des Handels, bedarf einer modernen Verbindung nach all den Städten, die im Westen, im Süden, im Osten und Südosten verstreut sind. Die Hauptverkehrslinien sind die Verbindungen

mit Bagdad, die Strecke Teheran über Kaswin, Hamaden, Kermanschah nach Kassr-i-Schirin, dem gegenüber in Khanikin die Endstation der Bahnlinie nach Bagdad liegt, und die Linie nach Süden über Kum, Kaschan, Isfahan, über Schiras nach Buschir am Persischen Golf. Für den Verkehr schon weniger bedeutend sind die Linien von Teheran über Schachrud nach Mesched, dem berühmten Wallfahrtsort, von wo aus die Verbindung nach Herat in Afghanistan geht, und endlich die Linie von Isfahan über Jesd, dem Zentrum der Seidenindustrie, und Kirman nach Bender-Abbas im Persischen Golf an der Meerenge von Hormus, bzw. gegen Osten nach Duzdab zum Anschluß an das Eisenbahnnetz Belutschistans.

Persien hatte sich bis vor ganz kurzer Zeit dem Eisenbahnbau gegenüber negativ verhalten und es muß als ganz besonderes Verdienst der gegenwärtigen Regierung anerkannt werden, daß nunmehr mit aller Energie auch die Anlage großzügiger Eisenbahnprojekte nicht nur studiert, sondern ihre Durchführung zum Teil in die Tat umgesetzt wurde. Das neue Projekt, für welches eine deutsche und eine amerikanische Gruppe den Auftrag für die Verfassung des Detailprojektes erhalten hat, sieht als Ausgangspunkt Banderiges im Südostwinkel des Kaspisees vor, dessen Hafen ausgebaut wird. Von dort wird die Bahn bis Ali-Abad führen, um dann den Firuskuh in einer Höhe von etwa 2500 m mit einem Tunnel zu überschreiten und ins Hochland von Iran, entweder über Semnan oder direkt über Veramin nach der Hauptstadt Teheran zu führen. Von Teheran soll die Bahnlinie über Kaswin, dem Abzweigungspunkt für die Straße nach Täbris, führen, von dort nach Überschreitung der Paßhöhen des Awadsch (2500 m) über Hamadan nach Burudjird und sich von Bahrein in das Tal des Karun senken, von wo sie über Disful und Ahwas nach dem neu zu errichtenden Hafen Khormusa, etwa 50 km östlich der Mündung des Schatt-el-Arab, enden soll. Mit diesem Bahnprojekt wäre eine Nord—Süd-Verbindung zwischen Kaspimeer und dem Persischen Golf gegeben.

Es kann hier wohl nicht unerwähnt bleiben, daß die Engländer ihr indisches Bahnnetz südlich von Afghanistan durch Belutschistan bis nach Duzdab (etwa 30 km auf persischem

Boden) vorgetrieben haben und daß andererseits von den Engländern die größten Anstrengungen gemacht werden, um eine direkte Route, derzeit mit Autolinien, von Beirut über Damaskus nach Bagdad zu führen, von welcher Stadt die Bahnlinie einerseits bis nach Bassra am Persischen Golf und andererseits bis nach Khanikin an der Persischen Grenze führen und daß es im größten Interesse der Engländer gelegen sein muß, in späterer Zeit auch eine Verbindung westöstlich quer durch Persien zu erreichen, um auf diese Weise einen Landweg von Beirut in das Herz Indiens zu erhalten.

Persien ist gegenwärtig erst am Beginn der Durchführung seiner Bahnprojekte und vorläufig sind je 150 km, und zwar im Norden von Benderiges nach Ali-Abad und im Süden von Khormusa gegen Ahwas in Auftrag gegeben, die Ende 1929 in Betrieb kommen sollen, und es darf mit besonderem Interesse der Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens in Persien entgegengesehen werden, insbesondere dann, wenn auch die weiteren Strecken bis Teheran und bis Disful ausgebaut sein werden. Eisenbahnen werden aber ebensowenig wie Rom in einem Tag gebaut; eine wertvolle Vorstufe für einen zukünftigen Eisenbahnverkehr bildet der Ausbau des Straßennetzes, der in den angegebenen Hauptlinien in so großzügiger Weise erfolgt ist, daß die Straße Teheran—Kaswin—Hamadan—Kermanschah—Landesgrenze bei Kassr-i-Schirin, die Straße Teheran—Isfahan—Schiras—Buschir und jene Kaswin—Täbris, heute für Automobilpersonen- und -lastverkehr einwandfrei benützbar sind.

Es muß aber heute schon festgestellt werden, daß sich die Linie Teheran—Baghdad über die Wüste nach Beirut immer mehr entwickelt und auch für Lastentransporte, besonders hochwertiger Waren, wesentlich in Betracht kommt, bedeutet doch das Ersparen des Schiffsweges um ganz Arabien nach Buschir eine Zeitersparnis von mehreren Wochen, andererseits dauert der Warentransport von Buschir nach Teheran, trotz der geringeren Kilometerzahl, oft länger als die Fahrt der Lastkraftwagen von Beirut über Bagdad nach Teheran.

Riza Chan, der in der Frage des Verkehrswesen eine bewundernswerte Großzügigkeit an den Tag legt, die wohl auch darin ihre Erklärung findet, daß der Herrscher selbst außer-

ordentlicher Freund des Automobils ist, hat auch dem Flugwesen seine besondere Aufmerksamkeit zugewendet und dieses dem Lande dienstbar gemacht. Die deutschen Junkers-Flugzeugwerke haben das Flugmonopol für ganz Persien und haben einen regelmäßigen Flugdienst zwischen Baku, Pahlawi und Teheran eingerichtet. Sonderflüge finden nach Vereinbarung nach Isfahan und hauptsächlich von Teheran über Schachrud nach Mesched statt; damit ist aber das Flugprogramm noch nicht erschöpft, da immer dringender der Anschluß des Flugverkehrs nach Kabul angestrebt wird, das heute schon eine russische Flugverkehrslinie von Taschkent über den Hindukusch nach der Hauptstadt Afghanistans besitzt. Wie weit für Flugwesen in Teheran selbst Propaganda getrieben wird, kann auch daraus ersehen werden, daß jeden Freitag (mohammedanischer Sonntag) nachmittag bei kleinen Preisen Rundflüge über Teheran und Rundflüge mit Umfliegung des Demavent veranstaltet werden. Es muß auch erwähnt werden, daß bereits vielfach die verschleierte Perserinnen an solchen Rundflügen teilnehmen, freilich besteht dann die Vorschrift, daß keine männlichen Flugzeuggäste an Bord sein dürfen. Es darf daher nicht wundernehmen, wenn ein kurzer Aufenthalt in Teheran dem Europäer wohl ein vollkommen anderes Bild des Landes gibt, als er dort erwartet hat.

Trotz dieser modernsten Bestrebungen ist aber, insbesondere bei der ländlichen Bevölkerung, in vielen Belangen ein strenges Festhalten an alten Traditionen und hauptsächlich religiösen Überzeugungen zu bemerken und von dieser Seite allein entsteht schon manchmal ein erheblicher Widerstand gegen die Modernisierungsbestrebungen der gegenwärtigen Regierung. Flugzeug, Eisenbahn und Automobil stehen doch in zu scharfem Kontrast zu jener Weltabgeschiedenheit, wie man sie kaum eine halbe Stunde südlich von Teheran bei den Türmen des Schweigens¹⁾ antrifft, wo noch heute die Parsen ihre Toten den Raubvögeln zum Fraß aussetzen, oder in Kum, dem konservativsten mohammedanischen Wallfahrtsort, Zentrum der Anhänger der Geistlichkeit, mit seiner prachtvollen Moschee inmitten eines Meeres von Grabstätten frommer Mohammedaner, das diese Anlage umgibt.

¹⁾ Die „Dachme“ bei Schah-abd-ul-Asim.

Für den Warentransport aus Europa nach Teheran tritt immer mehr der schon früher erwähnte Landweg von Beirut über Bagdad in den Vordergrund, zumal für den Kraftwagen- und Personenverkehr die Strecke Beirut—Teheran in der verhältnismäßig kurzen Zeit von fünf bis acht Tagen zurückgelegt werden kann. Der Verfasser dieser Zeilen hat für die Rückfahrt nach Europa diese Linie benützt, und es soll gleich hier vorangeschickt werden, daß auch die Straßen im Westen des Landes außerordentlich gut angelegt und von der gegenwärtigen Regierung dauernd in bestem Zustand erhalten werden. Die Fahrt von Teheran nach Hamadan wird mit dem Umweg über Kaswin gemacht, da der von Hamadan direkt nach Teheran führende Karawanenweg wegen der steilen Abfälle von Hamadan in die iranische Hochebene für Automobile nicht fahrbar ist.

Auch auf dieser Autostrecke konnte der Grundsatz beobachtet werden, daß der Perser im Kraftwagen kein Luxusfahrzeug, sondern ein wertvolles Verkehrsmittel erblickt, das bestmöglichst ausgenützt werden soll. Die Geschäftstüchtigkeit geht so weit, daß die neu für Persien zu liefernden Automobile in Beirut gelandet werden und schon für den Transport zu ihrem Bestimmungsort Teheran die 1924 km lange Strecke von Beirut nach Teheran nicht nur als Probe zurücklegen müssen, sondern bei dieser Fahrt mit wertvollen Gütern für Teheran beladen werden. Jedes in Teheran einlangende neue Automobil hat daher mit dieser Probefahrt schon seinen ersten Dienst im Verkehr geleistet.

Die Fahrt von Teheran an die Grenze des Irak nach Kassr-i-Schirin legt man zweckmäßig in drei Tagen zurück, wobei man den ersten Tag die prächtige, breite Chaussee nach Kaswin benützt, um von dort langsam in das Bergland von Luristan und Kurdistan aufzusteigen. Auch diese Fahrt bietet außerordentliche landschaftliche Reize, sie gibt zugleich auch ein vollkommen anderes geographisches und ethnographisches Bild des Landes. Bald nach Kaswin kommt man zur Abzweigung der Straße nach Täbris.²⁾ Die Ansiedlungen hören wenige Meilen hinter Kaswin nahezu vollständig auf, die Fahrstraße durchfährt einige bescheidene Flußläufe —

²⁾ Von Täbris führt eine recht primitive Bahnlinie bis zur russischen Grenze bei Dschulfa mit wöchentlich einem Zugpaar.

die Ebene zeigt die charakteristischen kleinen Erdhügel in langen Reihen, die Aushübe der Känate (vom Gebirge geführte unterirdische Wasserleitungen, die von einzelnen „Brunnen“ aus nach beiden Seiten zusammengeschlossen werden) — und bald beginnen die Hügelketten zu erscheinen, die das Hochland von Iran begrenzen und hinter denen die hohen Gebirgszüge des Gebietes von Hamadan noch verborgen liegen. Welliges Gelände wechselt mit stark kupierter Steinwüste, die Straße zieht merklich steigend in die Höhe; an einer Reihe von Gendarmerieposten, deren Wachhäuser längs aller Straßen in Persien errichtet sind, vorbei, kommt der Reisende über starke Straßenentwicklungen, bergauf, bergab, herab in das fruchtbare Tal des Ab-i-Gach mit schönen Feldern und Gärten; das Flußtal aufwärts verfolgend, führt die Straße, teils aus dem Felsen gesprengt, teils am Hang immer höher bergauf, um bei einer großen Talweitung wieder das Tal zu erreichen, in dem der Fluß auf einer prächtigen, dreibogigen Brücke übersetzt wird. Unmittelbar hinter der Brücke liegt eine ganz eigenartige Felsplatte, aus deren Höhe ungezählte heiße Schwefelquellen kommen, die zum größten Teil wieder zum Fluß abrinnen. Die Einheimischen haben hier bei diesem prächtigen Thermal-schatz der Natur eine mehr als primitive Badegelegenheit geschaffen, die lediglich in einer kleinen überdeckten Hütte besteht; doch sollen, wie von den Einwohnern berichtet wird, im Sommer kranke Perser scharenweise hieher ziehen, um in der Talweitung unter Zelten wohnend die heilkräftigen Schwefelquellen von Ab-i-Gach zu benützen.

Während der Kraftwagenfahrt ist leider die Zeit zu kurz, als daß alles Eigenartige anders als im Flug gesehen werden kann, denn am ersten Tag müssen ja 373 km zurückgelegt werden, um Hamadan zu erreichen.

Liebliche Gegend wechselt mit wild dräuendem Felsen-gebirge, durch das sich die Straße kühn einen Weg gebahnt hat, und wo immer kleinere Talweitungen anzutreffen sind, haben die arbeitsamen Bewohner hübsche Felder angelegt. Immer höher steigt die Straße hinauf, um die Höhe des Awadschpasses (2500 m) zu erreichen. Die kühne Linienführung der Straße, ihre Anlage in den Tälern und an den Hängen macht den persischen Straßenbaumeistern der alten Zeit wahrlich alle Ehre.

Neue Höhen erscheinen im Talausschnitt und endlich hat man die ebenso schöne als wilde Awadschstrecke hinter sich; vom letzten Gendarmerieposten zieht die Straße im Hochland fast eben, vorbei an einigen Rasthäusern, die den Reisenden im Notfall beherbergen können, immer weiter, bis endlich abends Hamadan (1980 m) erreicht wird. Auch hier überrascht die Tatsache, daß ebenso wie in Pahlewi und Kaswin den Fremden verhältnismäßig sehr gute Unterkunftsstätten erwarten, die auch schon für das Einstellen und die Reparatur von Kraftwagen bestens eingerichtet sind. Ersatzbestandteile der gangbarsten amerikanischen Wagentypen sind in fast allen Rasthäusern erhältlich.

Auch hier der so eigenartig anmutende Kontrast, die schönen alten Karawansereien mit Hunderten von Kamelen — das neuorientalische Hotel mit Autoreparaturwerkstätte und Garageräumen!

Hamadan, das alte Ekbatana, bietet so manches von historischem Interesse, ein prachtvoller Löwentorso aus medischer Zeit ist der letzte Zeuge einer längst verschwundenen Blüte, auf einem kleinen Hügel das uralte jüdische Heiligtum mit der sagenhaften Grabanlage von Esther und Mardochai,³⁾ merkwürdige Friedhöfe der parsischen Anhänger Zarathustras mit ihren kleinen, aufgestellten Schiefersteinen u. a. m. Die Straße gegen Kermanschah führt wieder durch fruchtbare Gegenden und wundervolles Gebirgsland über den Paß Serabad, um dann gegen Kengawer abzufallen. Ein kurzer Blick fällt auf die Felsenplattform, hinter der amphitheatralisch aufgebaut Kengawer liegt — an der Straße Trümmer der riesenhaften dorischen Säulen eines ehemaligen Artemistempels —, dann vorbei an blühenden Mohnfeldern, vorbei an den Reihenzelten aus schwarzer Ziegenwolle der nomadisierenden Kurden, dann wieder durch Fels- und Bergtäler, bis der Kraftwagen in Bisutun hält.

Kein Reisender kann dort vorüber, ohne daß ihn der persische Chauffeur mit wahren Stolz halten macht, um ihm eines der prächtigsten Denkmäler der altpersischen Zeit zu zeigen, die große, fünffache Inschriftentafel des Achämenidenkönigs Darius Histaspes (522—486): 100 m über der Talsohle, an einer

³⁾ Siehe Dr. Grothe, „Wanderungen in Persien“, Berlin 1910.

fast senkrechten Felswand, die förmlich das Tal sperrt, hat dieser zu den größten Eroberern zählende Herrscher sich selbst in über 5 m hohen Keilschrifttafeln ein Denkmal gesetzt, weithin sichtbar, in stolzen Worten seinen Ruhm verkündend, indem er zugleich jeden, der diese Tafel liest, auffordert, den Ruhm dieses Herrschers in alle Welt zu tragen. Es ist fast unverständlich, wie Menschenhände imstande waren, dieses Kunstwerk an dieser unzugänglichen Stelle in die Felswand zu meißeln.

Am Fuße des Berges schlängelt sich der Gamas Ab, dessen erfrischende, kühle Fluten zum Bad einladen.

Kaum eine Fahrstunde hinter Bisutun erreicht die Straße *Kermanschah* (1760 m), die Hauptstadt Kurdistans, 189 km von Hamadan. Mit seiner Bewohnerschaft von über 70.000 Einwohnern gehört Kermanschah zu den größten Städten Persiens; reiche Gartenanlagen, schöne Moscheen und Minarehs, herrliche Paläste vornehmer Perser kennzeichnen diese Stadt, deren Gebiet mit jenem von Hamadan die Hauptkornkammer Persiens darstellt. Auch hier ist schon eine größere Reihe von Hotels entstanden (Grand Hotel, Hotel Bristol, Hotel de Paris), die alle vorzüglich für den europäischen Reisenden vorsehen, dessen Kraftwagen auch hier jede Art Wartung findet.

Was aber Kermanschah zu einem der wertvollsten Orte Persiens macht, ist jener Schatz, den es in den Felsenskulpturen von *Tak-i-Bustan* besitzt. Eine kurze Autofahrt über eine mehr als bedenkliche Brücke durch reiche Ländereien und kurdische Dörfer führt zur ungeheuren Quelle, die unmittelbar unter einem Felsabsturz hervorbricht. Dort befinden sich die wundervollen Felsenreliefs aus der Sassanidenzeit, in zwei großen, aus dem Fels gehauenen Nischen, anschließend an einen ehemaligen Landsitz eines persischen Großen. Die größere der beiden Nischen enthält ein prächtiges Reiterbild des Königs *Chosrou Parvis III.* (589—628), des Zeitgenossen *Mohammeds*, auf seinem sagenhaften, windschnellen Roß *Schabdis*, das ihm der Kaiser von Indien zum Gastgeschenk gemacht hatte. Die Wände zeigen in prächtigster Erhaltung den König in Jagdszenen aller Art, denen die Frauen des Harems von den Booten und Terrassen aus zusehen, oberhalb des Reiterstand-

bildet eine allegorische Darstellung; in der Mitte wieder Chosrou Parvis, an seiner Seite der byzantinische Kaiser Mauritianus, auf der anderen Seite die Aramäerin Schirin,⁴⁾ die in seinem Leben eine entscheidende Rolle gespielt hat, nach anderer Erklärung Gott Ormus und die Stromgöttin Anachita. Die Skulpturen der zweiten Nische sind um zwei Jahrhunderte älter, sie enthalten die Standbilder von König Schapur II. (309—381 n. Ch.) und König Schapur III. (385—390). An der Vorderwand rechts beider Nischen sind die ältesten Skulpturen, jene des Königs Ardeschir I. (226—238) und seines Sohnes König Schapur I. (238—271). Beide haben einen Fuß triumphierend auf die Leiche des letzten Partherkönigs gesetzt. Die dritte Figur wird als Verkörperung des Zarathustraglaubens ausgelegt.⁵⁾ Oberhalb der beiden Nischen bilden in den Fels gehauene Stufen den Weg zum Feueraltar, wo die Priester Zoroasters das heilige Feuer unterhielten.

Für eine kurze Stunde war man bewundernd zurückversetzt um Jahrtausende — der Europäer hat nicht die Muße des Orientalen und so gilt es, wieder weiter zu reisen, um noch am gleichen Tag die Landesgrenze in Kassr-i-Schirin zu erreichen. Wieder führt die Straße durch reiches, fruchtbares Land; das im ganzen iranischen Hochland entbehrte Grün grüßt hier in weiten Flächen, große Herden weiden in den fruchtbaren Tälern, in langen Reihen stehen, wie geometrisch ausgerichtet, die schwarzen Zelte der Kurden, die ihre prächtigen Schmiedearbeiten beim Rasthaus (Kerend) an der Straße anbieten. Noch immer zieht die Straße in Höhen zwischen 2000 und 1700 m, die letzte Steigung führt auf die Höhe Paitak, dann beginnt in unheimlichen Serpentinien der Abstieg in das Tiefland, das seine Fortsetzung im Irak findet. Vorbei an einem prächtigen kleinen Kapellenbau aus der Römerzeit in immer schärferen Kurven gleitet der Kraftwagen bergab, ihm entgegen keuchen mühselig ganze Kolonnen von Lastautomobilen, von Beirut kommend, die Bergstraße hinan. Rechter Hand das Trümmerfeld der alten Stadt Firusa und bald darauf der Zollschranken der Grenzstadt Kassr-i-Schirin. Der letzte Reisetag in Persien hat wohl die größten Eindrücke gebracht.

⁴⁾ schirin, pers. „süß“.

⁵⁾ Siehe Dr. Grothe, „Wanderungen in Persien“, Berlin 1910.

Die Zollrevision ist rasch erledigt, nach kurzer Fahrt der Grenzposten des Irak, wieder einige Formalitäten, und schon winken die großen Palmenwälder von *Khanikin*, der ersten Stadt des Irak, mit dem bunten, orientalischen Leben, den bis in den frühen Morgen besetzten arabischen Kaffeehäusern auf den flachen Lehmdächern — aber auch die erste Eisenbahn, die nun den Reisenden in ebenso bequemer als rascher Fahrt während der Nacht nach Bagdad bringt.

Wieviel die englische Verwaltung aufgewendet hat, um den Verkehr nach Persien über Bagdad zu leiten, kommt erst zum Bewußtsein, wenn man die Reise nach Beirut über die Wüste durchführt. War es früher ein unerhörtes Wagnis, sich unbekümmert um die auch heute noch nicht ganz vermeidbaren Beduinenüberfälle, seinem Kraftwagen anzuvertrauen, um die 847 km lange Wüstenstrecke zwischen Bagdad und Damaskus zu durchfahren, so hat heute diese Linie dadurch eine ganz ungeahnte Bedeutung erhalten, daß die Wegstrecke zwischen Bagdad und Damaskus durch die Errichtung der Station *Rutba*, die nicht nur militärischen Zwecken dient — sie besitzt Militärabteilung, Radio- und Flugzeugstation —, sondern auch durch ein ausgezeichnetes, kleines Hotel für die Reisenden sorgt, in zwei Etappen geteilt ist. Damit wurde die Einrichtung eines regelmäßigen Kraftwagenverkehrs (auch mit Riesenautobussen der *Nearn-Eastern Co.*) zwischen Beirut und Bagdad ermöglicht, die in einem Tag von Bagdad nach Rutba und am zweiten Tag von Rutba über Damaskus nach Beirut fahren. Aber auch hier bestehen noch gewisse Schwierigkeiten, die zur größten Vorsicht mahnen, und so darf kein Kraftwagen diese Reise einzeln antreten, vielmehr darf nur an zwei Tagen der Woche die Überquerung der Wüste durchgeführt werden, und diese erfolgt unter militärischer Bedeckung. Alle Autos haben sich in Beirut, bzw. in Ramadi, der letzten Oase am Euphrat, einer Kontrolle über ihre Brauchbarkeit zu unterziehen, werden in Ramadi, bzw. Damaskus gesammelt, fahren nach Rutba, wo auf radiographischem Wege kontrolliert wird, ob alle Wagen, die Bagdad, bzw. Damaskus verlassen haben, eingetroffen sind, dann wird die Reise nach den beiden Endzielen fortgesetzt. Sollte einem Kraftwagen ein Unglück zugestoßen sein oder fehlt einer beim Einlauf, ist ein Flugzeug

bereitgestellt, das nach dem Vermißten Umschau hält und eventuell Hilfe zu bringen hat. Rutba ist gleichzeitig der Stützpunkt für die Fluglinie, die von den Engländern von Bagdad nach Kairo betrieben wird.

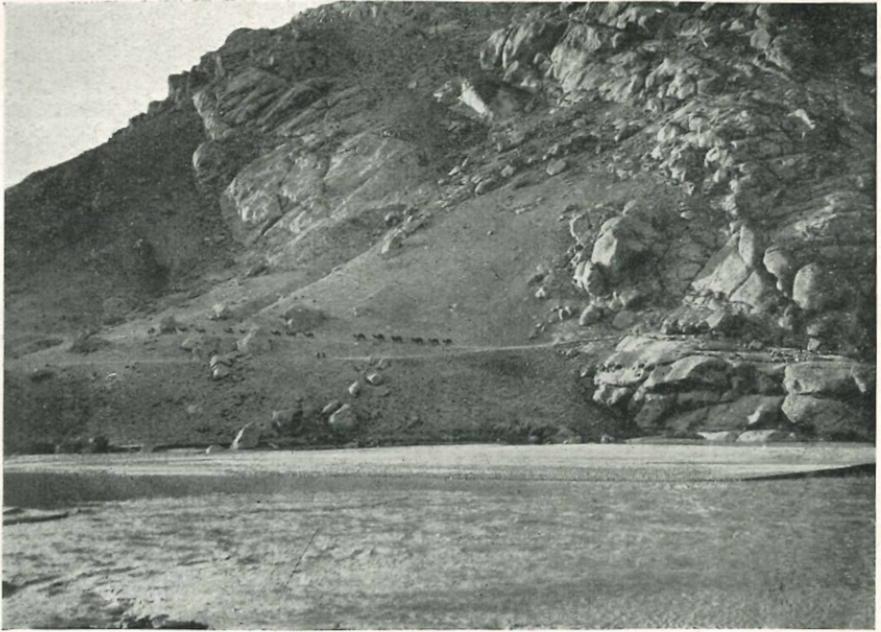
Diese kurzen Ausführungen können wohl nur ein ganz skizzenhaftes Bild über die Verkehrsverhältnisse in Persien geben, vielleicht aber weisen sie auch darauf hin, in welcher Hinsicht eine Weiterentwicklung zu erwarten ist. Es ist kein Zweifel, daß auch in Persien die moderne Technik den Sieg davontragen wird, und hat sich einmal auch das Ausland entschlossen, mit seinen finanziellen Kräften sich am Ausbau zu beteiligen, was heute eher nicht gewünscht wird, so wird bald Persien erschlossen sein, freilich damit auch vieles von seinem seltenen orientalischen Reiz eingebüßt haben.

Hongkong.

Von Prof. Dr. Eugen Oberhummer.

(Mit 2 Kartenskizzen im Text und vier Abbildungen auf Taf. 10 u. 11.)

Die Weltreise mit der Schwimmenden Universität 1926/27 hatte selbstverständlich auch China in ihr Programm einbezogen. Die damals bereits ausgebrochenen Unruhen wurden jedoch der Anlaß, daß der Besuch von Peking und der Chinesischen Mauer fallen gelassen wurde, obwohl sich nachher herausstellte, daß derselbe zur Zeit unserer Anwesenheit ohne besondere Schwierigkeit hätte durchgeführt werden können. Aber das für eine Reisegesellschaft von 560 Personen festgelegte Programm konnte nicht mehr geändert werden, und so blieb unser Besuch auf das große Eingangstor von China, Shanghai, und den Knotenpunkt des ostasiatischen Schiffsverkehrs, Hongkong, beschränkt. Beide Plätze sind von fremdem Einfluß beherrscht und keine reinen Mittelpunkte chinesischen Lebens. Doch ist unter der Oberschicht westlicher Kultur das einheimische Volkstum mächtig genug, um einen Einblick in dasselbe zu gewähren, und geographisch ist Hongkong ein Stück chinesischen Landes, ob auch darüber die englische Flagge weht.



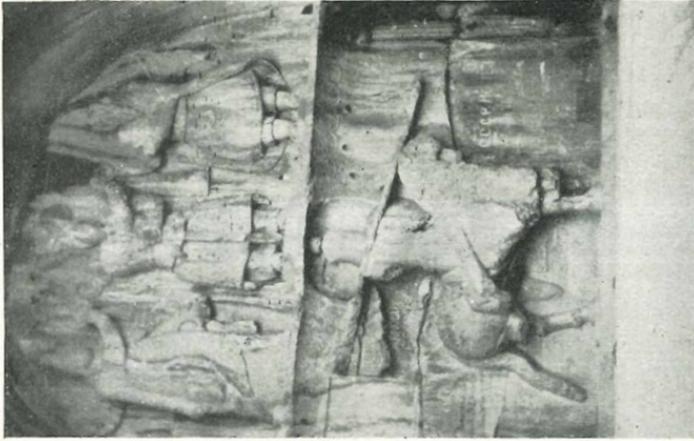
Straße zum Mendschilpaß.

phot. Fritz Willfort



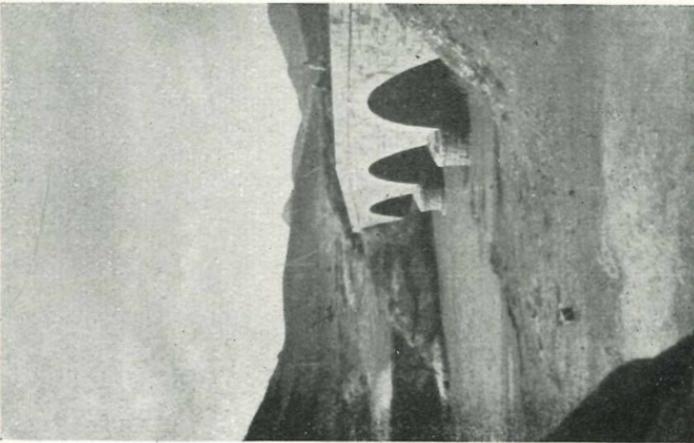
phot. Fritz Willfort

Riesenauto auf der Fähre über den Euphrat bei Filudsche (Strecke Bagdad—Rutba).



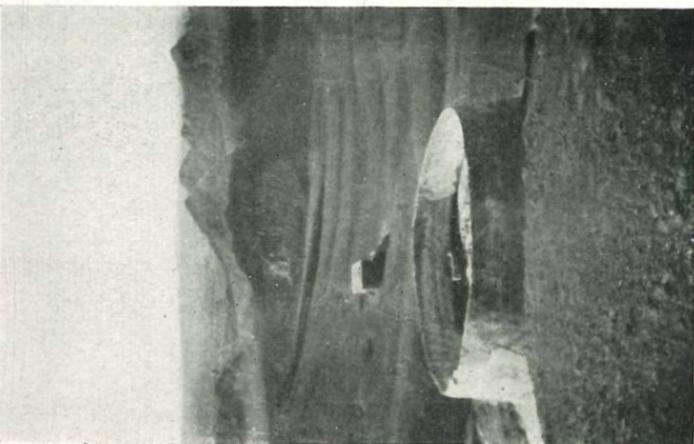
phot. Fritz Willfort

Reiterstandbild Chosrou Parvis
in Tak-i-Bustan.



phot. Fritz Willfort

Bogenbrücke über den Ab-i-Gach
(heiße Quellen).



phot. Fritz Willfort

„Turm des Schweigens“
bei Schah Abd-ul-Asim.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1928

Band/Volume: [71](#)

Autor(en)/Author(s): Willfort Fritz

Artikel/Article: [Zur Entwicklung des Verkehrs im heutigen Persien. 354-368](#)