

Im Ostjordanland.

Von Fritz Mietert.

Der jegige Völkerring lenkt die Aufmerksamkeit auch auf die Gegenden in der Nähe des Suezkanals, wo nach der Entfaltung der grünen Fahne die dortigen Stämme dem Rufe des Kalifen zur Teilnahme an dem Kriege gefolgt sind.

Sogar die Bewohner des Ostjordanlandes haben nicht gezögert, sich den türkischen Truppen anzuschließen.

Bewundernd und ehrfürchtig schweifen die Blicke derer, die von Jerusalem aus einen Ausflug nach Jericho und zum Toten Meere hin unternehmen, zu den mauerartig am Ostrand des Toten Meeres und des Jordantals aufragenden Gebirgen des Ostjordanlandes. Als ein Land mystischer Reize und vieler Geheimnisse erscheinen den Pilgern die Berge, hinter welchen Mesopotamien und das vor den Blicken Unberührender eisern geschützt Arabien sich birgt.

Und doch werden auch diese Länder in der Zukunft in das Ausflugsgebiet der Touristen einbezogen werden. Die Zeit ist nicht mehr

vierundzwanzig Stunden widmen, sie ist es wert; man veräume auch nicht einen Ausflug auf den Dimirirberg und in den wirklich imposanten Pinienwald von Beirut mit seinen herrlichen Ausblicken auf den Libanon. Am Tage darauf fährt man nach Baalbet, um die unvergleichlichen Ruinen der alten Sonnenstadt zu besichtigen. Abends gehe man unbedingt an die Quellen Ras el Ain, um hier das orientalische Leben zu beobachten. Der nächste Morgen läßt noch Zeit zu einer Fahrt in die alten Steinbrüche von Heliopolis. Man fährt dann mit dem nordjordanischen Zuge über Rajat nach Damaskus. Hier kann man so lange bleiben, wie es einem gefällt, um alsdann mit der Hochschasbahn die Ostjordan-tour anzutreten.

Die äußerste für Nichtmoslemin erreichbare Station auf der Hochschasbahn nach Süden ist die der Dase El Ma, 1000 Kilometer von Damaskus, aber auch noch 320 Kilometer von Medina entfernt. Die Bahnhöfe lassen viel zu wünschen

den angenehme, bescheidene und gern dienstfertige Begleiter. Die Tour nach Petra unternimmt man zu Pferde, den Führer befördert die Lokanda am Bahnhof zu Maan. Man zahlt dem Führer für die



Beduinen im Ostjordanland.

Stellung eines Pferdes eine Medschidie pro Tag und eine halbe Medschidie für das Maultier, falls man Gepäck mitzunehmen gedenkt.

Von Maan nach El Dji, dem bei Petra gelegenen Felschendorfe, sind es acht Reistunden. Der Weg geht einige Stunden durch reine Felswüste, dann folgt bergige Gegend mit Bächen, Wiesen usw. El Dji mit seinen herrlichen Terrassenkulturen, seinen wunderbaren Ausblicken auf die phantastischen Berge von Petra ist prächtig. Man nächtigt am besten und ohne Umstände (die Formidabilität bejagen die Soldaten und der Führer) in einem der Gärten unter den Bäumen. Aus einem der Häuser wird eine transportable primitive Bettstelle hergeschafft und diese mittels Steppdecken und Kissen zu einem ganz leidlichen Lager hergerichtet. Den nächsten Tag verweilt man zur Besichtigung von Petra. Diese Stadt ist einzigartig in der Welt. Tausende von kunstvoll ausgemeißelten Grabkammern und eine Anzahl großartiger Tempel schmücken und beleben die grünen, meist senkrechten, rosa, rot, violett und orange gefärbten Sandsteinwände; ungeheure, bis 100 Meter tiefe canonartige Schluchten durchziehen die Bergabrisse von Petra und erhöhen den mystischen Reiz dieser alten Nabatäerhauptstadt, der Perle Nordarabiens.

Am Abend desselben Tages kann man schon von El Dji fortreiten und



Ein schwieriger künstlicher Zugangsweg zu einer 1900 Meter hohen Stellung.

hält eine hilflose Autodroschke. Der Fahrer schimpft und flucht — er kann nicht weiter, er ist mit seinem Benzindorax zu Ende. Zehn Liter Benzin erhält jeder Kraftdroschkenführer täglich gegen 25 im Frieden. Es ist wirklich unerhört, dieser Benzinmangel! Wie soll jetzt der Wagen nach Hause gebracht werden? Doch wenn die Not am größten ist... Ein Militärauto fährt vorbei, wird angerufen und hält. Der Militärautofahrer wird über die Verlegenheit seines Zivilkollegen unterrichtet. Bereitwillig gibt er ihm aus seinem eigenen Vorrat die so dringend benötigte Menge Benzin, er weigert sich sogar, Bezahlung dafür anzunehmen.

„Wozu Geld verlangen,“ meint er, „da ich das Benzin ja sonst doch in die Gasse schütten würde!“

„In die Gasse?“ ruft der Autodroschkenführer entsetzt. „In die Gasse? Das kostbare Benzin in die Gasse schütten? Das Benzin, das in Paris so selten ist wie Gold?“

„Ja,“ meint der Militärautofahrer, „was soll man sonst damit anfangen? Jeden Morgen, bevor wir das militärische Depot verlassen, müssen wir unseren Benzinbehälter bis an den Rand füllen. Ob wir viel oder wenig Fabriken zu erleben haben, ist vollkommen gleichgültig. Die Vorschrift verlangt Füllung bis zum Rand. Und wehe, wenn abends bei der Rückkehr die Vorgesetzten noch Benzin in dem Behälter finden! Dann heißt es natürlich, daß man die aufgetragenen Fabriken nicht erledigt hat. Und dann regnet es Verwarnungen, Anschouzen und Strafen. Deshalb, um allen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, gießt man Abend für Abend das übrige Benzin in die Gasse. Und die Vorgesetzten sind zufrieden!“

Das Benzin in der Gasse.

Die folgende kleine Straßenszene berichtet dem „Prager Tageblatt“ zufolge Charles Leguichet im Pariser „Matin“:

An einer Straßenecke in Paris

Krieg im Hochgebirge.



Ein schwieriger künstlicher Zugangsweg zu einer 1900 Meter hohen Stellung.

„Aber Emile, soeben sehe ich, daß du mir in meinem Anzug alle Taschen zugenäht hast. Warum?“

„Sie: „Weil ich bemerken mußte, daß du bei meinen Ermahnungen immer eine Faust darin machtest.““

Billis.

Die vor kurzem von den Russen eingenommene armenische Stadt Billis ist nicht befestigt und liegt in einer Ebene. Ihre Bedeutung hat die Stadt, abgesehen davon, daß sie Regierungssitz und den einzigen größeren Mittelpunkt von Handel und Verkehr für einen ziemlich großen Umkreis bildet, dadurch, daß sie weit mehr als andere volkreichere Ortschaften, wie die „Hauptstadt“ Van oder Urfa, der Brennpunkt der armenischen revolutionären Bestrebungen ist; die Leiter des „Hittschabundes“ stammen wie mehrere andere hervorragende Armenier aus Billis, wo sich der Haß gegen die Türken und Kurden weit stärker bemerkbar macht, als irgendwo anders in den von jenen bevölkerten Wilajets. Die Stadt zählt zwei bis drei Tausend Einwohner; nur die Beamten und das Militär sind Türken; die Kurden sind meistens Viehzüchter und Hirten, die Armenier Händler und Gewerbetreibende, die die Wolle und die Häute der kurdischen Schäferherden verarbeiten und verkaufen. Vom Billis-Tschai, einem Zufluß oder Quellarm des Tigris durchfließen, teilt sich der Ort in die Ober- und die Unterstadt; die obere enthält, wie gefagt, auf der festigen Platte einer steilen Anhöhe einige bessere Gebäude, so den Sitz der Behörden, militärische Baulichkeiten, eine armenische Kirche, eine Vandalenruine und das russische Konsulat, während der um die Fußwindungen hingelagerte untere Teil das Wohn- und Geschäftsbietel der eigentlichen Bevölkerung bildet und einen echt orientalisches-unsauberen und unfreundlichen Eindruck macht. Von der Höhe aus gesehen, vermischen sich die Frucht- und Gemüsegärten und die den Wasserlauf einfüßenden Bappeln und Weiden die Unfreundlichkeit des Bildes zum Teil. Die Umgegend ist verhältnismäßig eben und gut angebaut. Für die dom See etwa 25 Kilometer entfernte Stadt macht das Fischerdorf Tordan, wohin eine leidliche Landstraße führt, den Hafen, von wo ein reger Verkehr über das Wasser nach Van durch große Mahonen aufrecht erhalten wird.

Vom Norden her, also aus der Richtung von Erzerum, kann man auf zwei Wegen — wenn der Ausbruch erlaubt ist — an den See und nach Billis gelangen. Der kürzere aber bedeutend schwierigere ist über Rusch zwischen dem Gebirgszug des Bingol Dagh und dem des Nimrud Dagh durch jetzt schneebedeckte Pässe, ein Weg, der selbst in der besseren Jahreszeit für Mensch und Tier anstrengend und schwierig genug ist; der andere führt etwas mehr östlich zwischen dem Nimrud Dagh und dem Sipau Dagh am Baufee durch, wo er den von Van aus das Nordufer führenden Weg bei Aghlat trifft, jenem malerischen, durch seine wunderherrlichen aus dem Stein gebauenen Denkmäler und Fresken berühmter altarmenischer Landstädchen. Von da folgt der Weg dem See bis Billis und setzt sich dann durch welliges Gelände ohne bedeutende Schwierigkeiten für den Verkehr nach Mardin und weiter bis an die unendliche Ebene fort, welche jetzt der große neue Schienenweg durchquert.

Die böse Sieben. Er: „Aber Emile, soeben sehe ich, daß du mir in meinem Anzug alle Taschen zugenäht hast. Warum?“ Sie: „Weil ich bemerken mußte, daß du bei meinen Ermahnungen immer eine Faust darin machtest.“

Ein „Siegesdenkmal der Freiheit“.

Da nach der Ansicht der Entente-mächte der Krieg bereits zu ihren Gunsten entschieden ist und der europäischen Welt durch sie die Freiheit wiedergegeben wurde, so erscheint es nicht weiter verwunderlich, daß die „Times“ bereits den Vorschlag machen, ein „Siegesdenkmal der Freiheit“ zu errichten. Dieses Denkmal soll einzigartig werden wie die Welt es noch nicht gesehen hat, denn auch der Krieg, den die Völker Europas mit einander führten, war einzigartig in der Weltgeschichte. Als Vorbild dieses Denkmals schlägt das Blatt die Freiheitsstatue im Hofen von New York vor, denn nichts entspreche dem Gedanken der Freiheit besser, als ein flammender Leuchtturm. Der westlichste Punkt

Der schlaue Nikita.

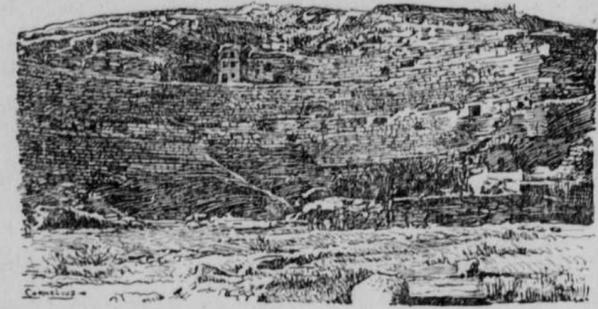


„Peterchen, Peterchen, hüte dich Du's doch auch so gemacht wie ich!“

der irischen Küste dümt dem Londoner Blatte besonders symbolisch und bedeutungsvoll. „Amerita und Europa grüßen sich dann im Namen der Freiheit,“ ruft es pathetisch aus, „und weit hin über den Ozean strahlen die sich kreuzenden Feuer, die von Amerika und Europa aus die Länder der Welt erleuchten.“ Zur Ausführung dieser Idee verlangen die „Times“ einen Wettbewerb unter den Künstlern aller Länder, die gegen die Mittelmächte verbündet waren, und aus allen Ländern soll sich das Kollegium der Kunstschaffenden zusammensetzen. In kurzen, aber kraftvollen Worten soll eine Inschrift Gründe und Ziel des Weltkrieges angeben, und die Bildnisse der Herrscher des Viererbundes und ihrer Verbündeten sollen „machtvoll und groß“ das Siegesdenkmal der Freiheit schmücken.

Der behelmte Poincaré.

Präsident Poincaré scheint den Fluch der Lächerlichkeit nicht zu scheuen. In einer Nummer des „Matin“ fand sich unlängst ein Artikel über die letzte Reise des Präsidenten an die Front, und diesem Artikel war ein Bild beigegeben, das den Präsidenten mit seinem Gefolge zeigte. Im Text zu diesem Bild ward noch ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, daß Poincaré den neuen Stahlhelm, den die französischen Soldaten seit einigen Monaten tragen, auf dem Kopf trägt. Im übrigen trägt er natürlich Zivilkleider. Man stelle sich etwa einen hohen preussischen Beamten vor, der zum schwarzen Lebertrot einen Kürassierhelm trägt! Aber die Franzosen haben ja Geschmach, Takt und Kultur in Erbpacht!



Das ganz aus dem Fels gehauene Theater der Ruinenstadt Amman im Ostjordanland.

fern, wo Bagdad und somit Mesopotamien mit der Bahn erreicht werden kann, und auch jene Zeit wird kommen, vielleicht eher als wir vermuten, in welcher Medina und Mekka ihre Tore auch den Nichtmoslemin öffnen. Zieht doch schon jetzt ein Schienenstrang, von Damaskus aus der alten Pilgerstraße folgend, südwärts durch das Ostjordanland

übrig. Warteplätze, Gepäckaufbewahrungsräume und abfertigungsräume sind nicht vorhanden, die Bureaus klein. Die Züge fahren dreimal wöchentlich in jeder Richtung. Die Fahrpläne haben nur türkische Zeitangaben. Die Stationsbeamten sind meist Türken und Araber, die Schaffner usw. Araber, Negler usw.

Um Galkäa zu besuchen, fährt man über El Muzerib nach Samach, der Station am Südufer des Sees Genezareth. Von hier läßt man sich zu Wagen, Pferd oder mit dem Boote nach Iberias bringen. Von Iberias reißt man über den Berg Zabor nach Nazareth und von dort zur Stadt El Fule, um von hier, da der Karmel und Haifa schon auf der herreise berücksichtigt wurden, nach Derat zu fahren. In Derat nimmt man den Zug nach Maan.

Der Antunistik in Maan kann zum Besuch der außerordentlich typischen arabischen Stadt benutzt werden. Hier ist reiner Orient, ohne jegliche Vermischung. Die Häuser der etwa 2000 Einwohner zählenden Stadt sind zum größten Teil aus Lehm gebaut und umschließen Oasengärten, ringsum drängt sich die öde Wüste an die Stadt heran.

Während man von Damaskus aus Fruchtland durchfährt, verwandelt sich dieses südlich von Amman in reine Steppe und schließlich in Wüste. In Maan selbst, das eine halbe Stunde von der Bahn entfernt ist, wohnt kein einziger Europäer. Dagegen kann man am Bahnhofe in einer Lokanda (einfaches Gasthaus), welche dem Besitzer des Palasthotels in Damaskus gehört, wohnen. Logis und Kost sind be-



Bauernfrau aus dem Ostjordanland.

nach den heiligen Städten Medina und Mekka. So unvollkommen diese Bahn noch ist, so bietet sie doch eine hochwillkommene Gelegenheit, die interessanten Gebiete des Ostjordanlandes mit ungleich weniger Zeit- und Geldaufwand kennen zu lernen, als dies früher möglich war. Ebe nicht die nordjordanische Bahn,



Das Grab mit den drei Stöckwerken in Petra.

die heute bis Aleppo geht, an die kleinasiatische Bahn angegliedert ist und man daher das heilige Land ausschließlich zu Lande erreichen kann, ist bisher die beste Eintrittsroute die über Ägypten gewesen. Man benutzte einen der zahlreichen Dampfer, die von Port Said über Jaffa nach Haifa und Beirut fuhrten. Man kann dieser Stadt getroßt

schneiden. Den Tag der Ankunft benutze man zu einem Besuch im Regierungsgebäude (Serai) zu Maan. Hier erhält man gegen Vorweisung seines Passes einen oder zwei Soldaten als Eskorte für die Tour nach Petra. Diese Soldaten, die von den Beduinen ebenso geachtet wie gefürchtet werden, sind dem Reisen-



Versteckte Unterstände in 2200 Meter Höhe.



Morgen im Schützengraben.