



Verwüstete Schönheit

Der Aralsee von der Erforschung bis zu seinem Verschwinden



Wintersemester 2017/18

PD Dr. Jörn Happel // Universität Konstanz

Von Absichten und Zwecken

Kapitän Butakov und der Dichter und Maler Ševčenko – zwei ungleiche Männer mit der gleichen Vision: Die Erstbesegelung und -beschreibung des 1848/49 noch fast unbekanntes Aralsees, der im Russischen und Kasachischen aufgrund seiner gewaltigen Wasserfläche als Meer bezeichnet wird. Beiden erschloss sich vor Ort, vor allem jedoch in den Zeichnungen des Ukrainers, die Schönheit des Meeres, die heute nach dem Austrocknen nicht einmal mehr zu erahnen ist.¹

Ausgehend von Butakovs Reisetagebuch² hatte unser Oberseminar im Wintersemester 2017/18 an der Universität Konstanz eine begleitende Reiselektüre verfasst. Als Schreibwerkstatt konzipiert, entstanden in langen Lese- und Redaktionssitzungen sorgfältig bearbeitete und ausgewählte Texte. Der Stil mag unterschiedlich sein. Die Begeisterung für das Thema erfasste uns jedoch alle. Die Textarbeit war äußerst intensiv, viel musste gelesen, viel verworfen, viel umgeschrieben werden. Doch nur so gelang eine Reise zurück in das Jahr 1848/49, in das russische Asien, an die Ufer des Meeres, auf das Deck des Schoners „Konstantin“, neben die Staffelei Ševčenkos...

Unsere Ergebnisse stellen wir in diesem Dokument vor. Nicht alles konnte berücksichtigt werden. Einzelne Skizzen bleiben unveröffentlicht. Das Thema ist außerdem viel zu groß, zu faszinierend, um schon jetzt einen Abschlussbericht vorlegen zu können. Unsere Arbeiten sollen zum Weiterforschen anregen und Impulse für andere Schreibwerkstätten geben.

Als Dozent werde ich das Thema der Erstbeschreibung in neuen Kursen aufgreifen und dieses Dokument stetig erweitern. Besonders mir hat die Arbeit mit den Studierenden große Freude bereitet. Ihnen sage ich von Herzen Danke. Wir sind zu einer Gemeinschaft geworden, die wöchentlich drei Zeitstunden über unser Thema, Butakovs Reisetagebuch und letztlich unsere Schreibarbeit diskutierte. Wir wurden zu „Aral-Reisenden“.

Anregungen sind ausdrücklich erwünscht und an eine der folgenden Email-Adressen zu senden:

Joern.Happel@uni-konstanz.de // Joern.Happel@unibas.ch

Viel Spaß beim Lesen wünschen

Andreas Bär (ab)

Vladimir Gerasimov (vg)

Jörn Happel (jh)

Maria Pashuk (mp)

Steffen Reinbold (sr)

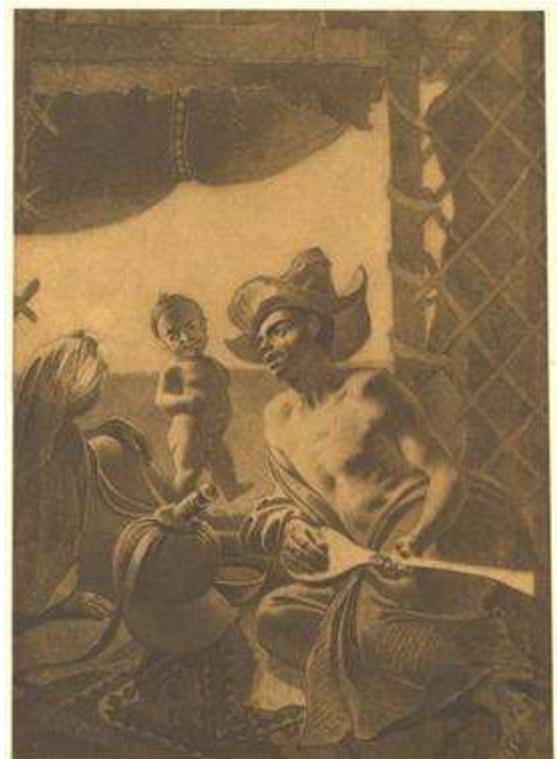
Valeriia Zakharycheva (vz)

¹ Die Zeichnungen und Gemälde Ševčenkos dienen hier der Illustration unserer historischen Reisedokumentation. Sie sind alle folgender Website entnommen: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA_%D1%80%D0%B8%D1%81%D1%83%D0%BD%D0%BA%D0%BE%D0%B2_%D0%B8_%D0%BA%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B8%D0%BD_%D0%A2%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%B0_%D0%A8%D0%B5%D0%B2%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE [9. Februar 2018].

² Butakov, Aleksej I.: Tagebuch der Aralsee-Expedition 1848/49. Hg. und übers. von Max-Rainer Uhrig, Zell 2008.

Inhaltsverzeichnis

Freidenker unter Segeln. Kapitän Butakov und die Erstbeschreibung des Aralsees (1848/49) [jh].....	4
Leinen los! Das Schiff als Ort des Neuanfangs [ab].....	10
Die Erwartung des Fremden Die Expedition und die Steppennomaden [jh].....	16
Mit dem Tagebuch unterwegs Über die historische Zuverlässigkeit eines Genres [mp].....	20
In den Augen seiner Zeitgenossen Taras Ševčenko auf der Aralsee-Expedition [vz].....	23
Die weiße Sonne der Wüste Die Eroberung Mittelasiens [vg].....	25
Sonne, Sand und toter Fisch Vom Untergang einer sowjetischen Utopie [sr].....	30
Blick hinter den schmutzigen Schleier Die aktuelle Situation im Aralseegebiet [sr].....	40
Der Aralsee und die geheime Wasserwirtschaft in der Steppe [vz].....	43



„Das Lied des jungen Kasachen“ 1851-57

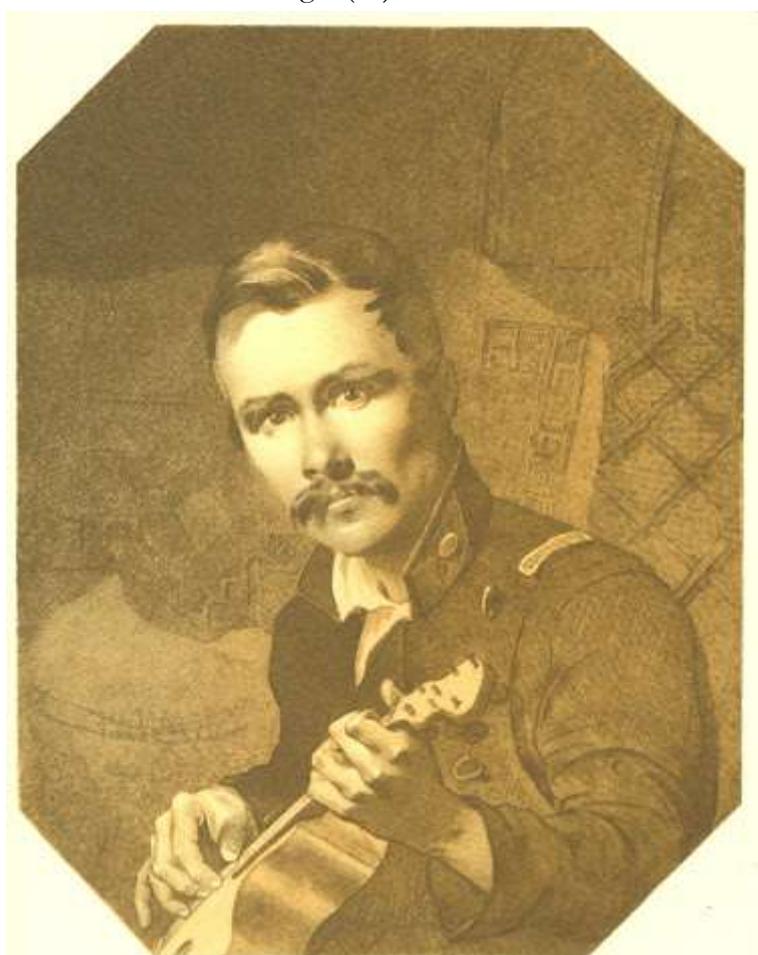
Freidenker unter Segeln

Kapitän Butakov und die Erstbeschreibung des Aralsees (1848/49)

(jh) Als sich Kapitän Aleksej Ivanovič Butakov zu Vermessungsarbeiten an das Ufer rudern ließ, dort die Dünen oder die Steilküsten erklimm, offenbarte sich ihm die Schönheit des Meeres. Wie er in seinen Berichten festhielt, strahlte ihm das blaue, unendlich wirkende Meer entgegen. Es lud ihn förmlich ein, sich dem „unbeschreiblichen Reiz“ [Basiner] auszusetzen.

Mit Butakov erkundete erstmals ein Seeoffizier den, im Russischen Aralmeer (*Aral'skoe more*) genannten, See und erstellte eine sehr exakte Karte. Als Seemann, der bereits alle Weltmeere befahren hatte, nahm er, jenseits der Anmut der lieblich scheinenden Wasserfläche, auch die ihr innewohnende Gefahr wahr:

„Insgesamt gesehen aber ist das Aralmeer eines der unruhigsten Gewässer, das den Seeleuten nicht e i n e n gefahrlosen und bequemen Zufluchtsort bietet. [...] Somit ist die Seefahrt hier sehr unruhig.“ (50)



„Porträt des Unbekannten[Butakov] mit Gittare“ 1848/49

Aleksej Ivanovič Butakov wird im Jahre 1816 in Kronstadt, der Inselbefestigung vor der zarischen Hauptstadt St. Petersburg, in eine berühmte Familie hineingeboren. Sein Vater ist der Vize-Admiral Ivan Nikolaevič Butakov – am zarischen Hofe kein Unbekannter. Aleksej Ivanovič hat folglich alle Möglichkeiten, als er 1828 in den Marinedienst aufgenommen wird. Schnell macht er aufgrund seiner außerordentlichen Qualifikationen Karriere und wird 1840 als Offizier auf die Weltumrundungsreise der „Abo“ mitgenommen. An Bord genießt er unter der Besatzung und den Offizieren ein hohes Ansehen. Wie es im Nachhinein heißt, habe er die Mannschaft „menschlich und gerecht“ behandelt. Mit Kapitän Junker überwirft er sich indes sehr schnell. Menschlich und fachlich ungeeignet, ist der Kapitän der „Abo“ nicht in der Lage, die richti-

gen Entscheidungen zu treffen. Als nach 468 Tagen das Schiff nach Kronstadt zurückkehrt, sind 23 von 82 Seeleuten an Krankheit und Erschöpfung verstorben.

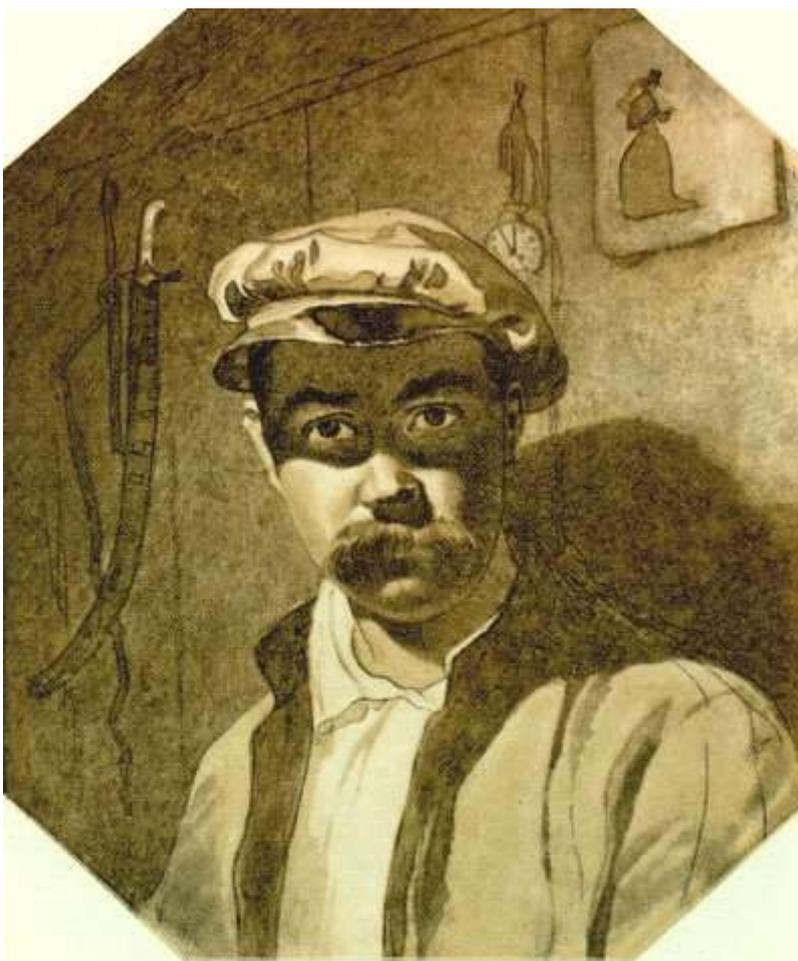
Die Erlebnisse auf der „Abo“ haben Butakov geprägt. Auch während seiner Asienmission waren das Überleben und die Versorgung seiner Besatzung seine wichtigsten Prinzipien. Lieber verzichtete er auf die Einhaltung des Zeitplans, als auf die gute Stimmung unter den Soldaten. Die Sorge um seine Männer füllt seitensweise sein Logbuch.

Bereits auf der „Abo“ war Butakov für die Menschen eingetreten und verzichtete damit auf eine steile Karriere. Nach der Rückkehr strengte er eine Untersuchung gegen den unfähigen Kapitän an. Doch Hofkreise verhinderten ein Verfahren; Butakov konnte deswegen im Zentrum des Imperiums keine Karriere mehr machen. Sein Vater erwirkte immerhin Butakovs Ernennung zum Leiter einer Aralsee-Expedition. Nicht 300 Soldaten wie auf einer Fregatte standen nun unter seinem Kommando, sondern gerade einmal 27.

Kapitän Butakov war ein belesener Mann. Französisch, Englisch und Italienisch sprach er fließend, Deutsch etwas schlechter. Noch vor seiner Weltumsegelung hatte er sich viel für Literatur interessiert. Er hatte italienische Geschichten für die Zeitschrift „Syn otečestva“ übersetzt und dort eine eigene Erzählung über „Drei Jachten“ (*tri jachty*) veröffentlicht. Als er in Asien eintraf, staunte er: In der Festung Orsk befand sich Taras Grigorevič Ševčenko.

Russland befand sich im Jahre 1848/49 außen- und innenpolitisch in der Krise. Die Revolutionen in Europa hatten auch Auswirkungen auf die Autokratie. In Polen und in der Ukraine mehrte sich der nationale Widerstand gegen die russische Verwaltung. Zar Nikolaj I. griff entschieden durch. Revolutionäre wurden an die asiatische Grenze verbannt.

Der ukrainische Nationaldichter Ševčenko wurde wegen seiner Mitgliedschaft in einer revolutionären Vereinigung 1847 zum Dasein als Soldat verurteilt. Er bekam vom Zaren persönlich Schreib- und Malverbot



„Taras Ševčenko. Selbstporträt“ 1848/49

aufgelegt und wurde nach Asien relegiert. Butakov kannte Ševčenkos Gedichtsammlung „Kobsar“ und wie spätere Äußerungen nahelegen, verehrte der Russe den ukrainischen Dichter. Kurzerhand beschloss der Kapitän, den Soldaten Ševčenko als Maler – entgegen des zarischen Malverbots – auf seine Expedition mitzunehmen. Er konnte es nicht ertragen, dass einer der wichtigsten zeitgenössischen Dichter Europas als Soldat in einer Grenzfestung seine Zeit absaß. Ševčenko profitierte von Butakovs Begeisterung und wurde auf eine Fahrt ins Ungewisse mitgenommen, bei der neue Welten erschlossen wurden. Im Zuge dieser Expedition inszenierte er sich selbst als Reisender mit scheinbar beflügelten Schuhen und einem ihn umbauschenden Segeltuch in der Bleistift-Zeichnung: Ševčenko wurde mit Stab, Tasche, Hut und Schuhen zu Hermes, dem Götterboten.



„Taras Schewtschenko. Selbstporträt. Nackt“ 1848/49

Butakovs Besatzung ist ein Abbild des Vielvölkerstaats und zugleich Ausdruck der revolutionären Verbannung. Die drei Offiziere und der Feldscher sind Russen. Alle anderen sind keine Großrussen: Einige Tataren dienen vor allem als Dolmetscher auf den Schiffen. Der Rest sind Ukrainer und Polen sowie mindestens ein Deutscher – offenbar alles Verbannte. Butakov nimmt Ševčenko mit, obwohl er an Bord eigentlich keinen Platz für ihn hat und sie sich die einzige Kajüte teilen müssen: Der Kapitän und der einfache Soldat – während die anderen Offiziere bei der Mannschaft schlafen müssen.

Ševčenko und Butakov freunden sich schnell an. Der Dichter ist begeistert von der Belesenheit des Offiziers, wie er in einem Brief bekennt, und malt ihn mehrfach. Kurz darauf geht es los: Am 25. Juli 1848 lichten der Schoner „Konstantin“ und der kleinere Begleit-Schoner „Nikolaj“ ihre Anker.

An Bord ist das Leben rau. Nahrungsmittel wie Brot und Käse verderben schnell, das Trinkwasser ist knapp, die Arbeit hart. Ungeahnte Strömungen und unkalkulierbare Fallwinde fordern Butakovs Seefahrerkunst heraus. Tagelang kreuzen die Schoner gegen den Wind, ohne nennenswert auf dem See voran zu kommen. Der Kapitän selbst navigiert das Schiff, allerdings meist nicht von achtern, sondern von der Mastspitze aus, um Untiefen zu erkennen – doch allzu oft hilft bei plötzlichen Stürmen nur noch das Beten. Am 10. August 1848 rollt „aus der Tiefe des Meeres“ eine Welle nach der anderen gegen die „Konstantin“, die zu kentern droht. Noch dazu treibt die Dünung das Schiff unaufhaltsam gegen die Küste. Der Kapitän ist verzweifelt, sein Schiff kaum noch zu retten. Seinem Tagebuch vertraut er später an: „Ich ging ins Unterdeck hinunter, um nicht vor der Mannschaft als unruhig zu erscheinen und ihr nicht die Zuversicht zu nehmen, aber an Schlaf war nicht zu denken.“(33)

Als der Wind nach Stunden plötzlich für einen kurzen Moment dreht, nutzt der erfahrene Seemann die Gelegenheit, um sich auf offenes Wasser zu retten. In das Logbuch notiert Butakov nach Aufzählung der zahlreichen Schäden mit nicht versiegtem Galgenhumor auf Französisch: „J'ai dormi comme une marmotte bienheureuse.“ (33)

Sobald das Wetter gut ist, kann sich der Kapitän seinem Auftrag und seinen persönlichen wissenschaftlichen Leidenschaften widmen. Begeistert vermisst er, mit der Pegellatte in der Hand, die Tiefe des Amu-Darja-Deltas, stapft bis zum Hals im Wasser durch die Mündungsarme, seinem Fähnrich die Tiefen zurufend. Ebenso lösen Entdeckungen Begeisterung aus: Mitten im Meer trifft die Besatzung auf unbekannte und mitunter sehr große Inseln, die der Kapitän nach den Mitgliedern der Zarenfamilie benennt. Hier lässt er die erschöpfte Besatzung mehrere Tage lang rasten und nimmt sich Zeit für ausgedehnte Spaziergänge, sowie seine alltägliche Vermessungsarbeit.



Taras Ševčenko unter die Besatzung der Konstantin an der Aralseeküste“ 1848/49

Die Arbeit an der wissenschaftlichen Erschließung des Sees wird von Ševčenko auf dieser Zeichnung festgehalten: das Bestimmen des Ortes mithilfe des Sextanten und die Vermessung mit einem Winkelprisma. Nicht nur der Blick über das Territorium ist wichtig, die dargestellten Apparate objektivieren die Landschaft noch dazu – ein Besitzanspruch wird suggeriert. Gleichzeitig wird, auf dem in Besitz genommenen Küstenstreifen liegend, gezeichnet und notiert: Man schreibt sich so im wahrsten Sinne des Wortes in eine fremde Welt ein. Der Maler selbst ist in der Darstellung Teil dieses Prozesses und doch nimmt er für sich nur die Position des Beobachters in Anspruch. In der leicht erhöhten Perspektive seiner Zeichnung wird das Aneignungsprinzip jedoch deutlich gemacht: Alles ist im Blick, alles wird vermessen, bestimmt und gezeichnet werden, alles in Wissensbestände europäischer Kategorien überführt.

In der Nähe eines ihrer Uferlager sichtete man am 20. November 1848 einen Tiger, dem kurzerhand nachgestellt wurde. Vier Tage später schilderte Butakov seinen Eltern aufgeregt die Erlebnisse: „Der Soldat, [...], lud von neuem seinen Stutzen; kaum war er damit fertig, als auch schon wieder der Dschulbars [verballhornend für kas. Tiger: жолбарыс] aus dem Schilfdickicht hervorkam und sich auf die Vorderpfoten niederließ, um ihn anzuspriegen; der Soldat kam jedoch dem Tiger zuvor [...]. Das Fell wurde selbstverständlich mir überlassen. Ich ließ es von einem kirgisischen Freund gerben und der Kopf des Dschulbar [...] hängt nun über meinem Bett. [...] In

meinen Mußbestunden freue ich mich darüber. [...] Sein Fleisch schmeckte ziemlich gut. Als wißbegieriger Reisender versäumte ich es nicht, mir aus dem Tigerfleisch Koteletts machen zu lassen.“ (106 f.) Ševčenko zeichnete das Tier seinem Freund und schenkte ihm anschließend dieses Bild.



„Tiger“ 1848

Der in Ungnade gefallene Offizier und der verbannte Dichter: Unfreiwillig an der Peripherie gestrandet, trafen sie hier zusammen, um fernab von den Hauptstädten Russlands die Freiheit zu genießen. Ševčenkos Begeisterung spricht aus seinen Werken: 200 Zeichnungen und Skizzen fertigte er an. Alle diese besprach er im Winter 1849/50 mit Butakov, als dieser mit Ševčenko zusammen in der Festung Raim lebte und dort seinen Schlussbericht verfasste. Kurzerhand entschloss sich der Kapitän dazu, die schönsten fertiggestellten Zeichnungen des Dichters als Illustrationen seinem Bericht beizulegen, um dadurch möglicherweise Ševčenko zu helfen und dessen Befreiung zu erwirken.

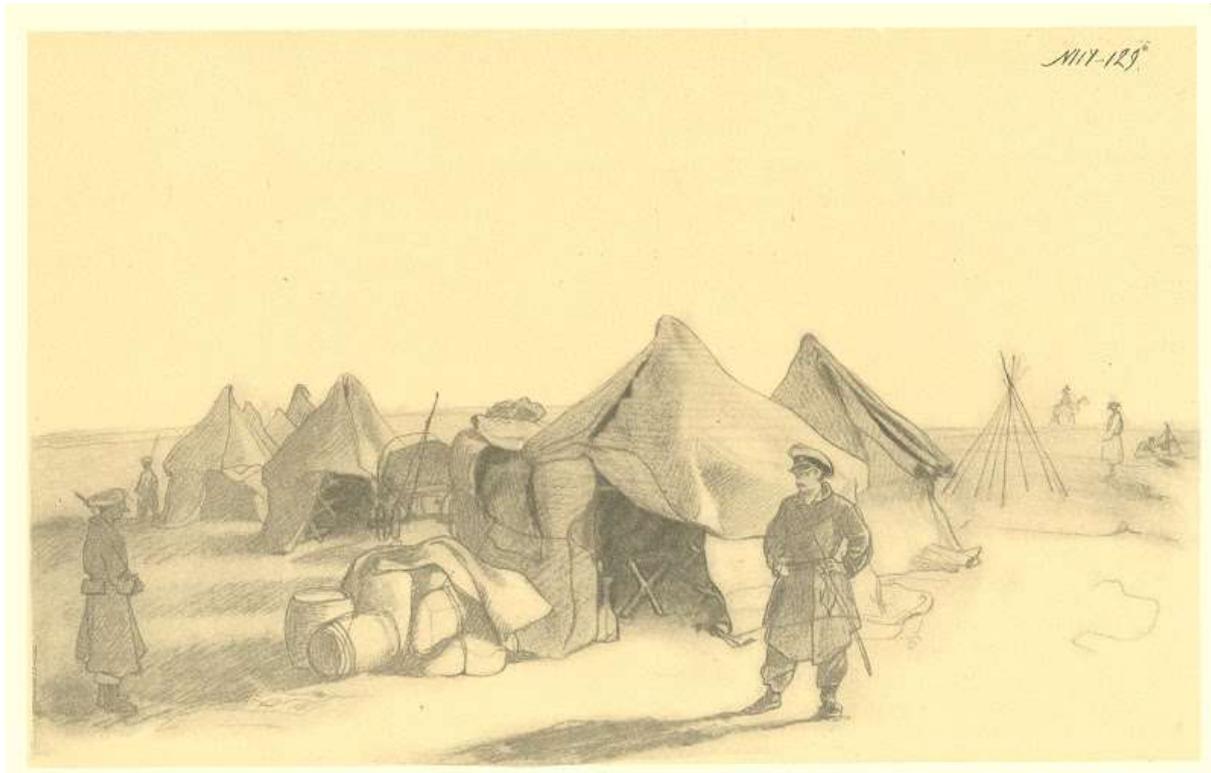
Als Bericht und Zeichnungen in Petersburg eintrafen, löste die hier dargestellte Schönheit allerdings keinen Jubel aus. Im Gegenteil verfügte der Zar persönlich, dass Ševčenko noch strenger zu behandeln sei: Niemals wieder dürfe er einen Strich zeichnen, nie mehr auch nur eine Zeile verfassen. Der Dichter wurde inhaftiert. Butakov gegenüber zeigte sich der Monarch milder, die Leistung für sein Imperium anerkennend. Drei Jahre lang erhielt der Kapitän Berufsverbot, ohne auf Bezüge verzichten zu müssen. Eine Rückkehr in das Zentrum blieb ihm jedoch verwehrt.

Hofkreise erwirkten im Herbst 1857 die Freilassung Ševčenkos. Dieser machte sich sofort auf den Weg zu seinem, wie er ihn mittlerweile offiziell nannte, Freund, dem er in einem Brief seiner „herzlichen und brüderlichen Zuneigung“ versicherte: Zwei Wochen verbrachte er im Frühjahr 1858 bei Butakov und dessen Ehefrau Olga.

Der Kapitän wurde schließlich durch das Ausland rehabilitiert – das Zarenreich musste auf die Ehrungen reagieren. Alexander von Humboldt schätzte die Seekarten so sehr, dass er Butakov als Ehrenmitglied in die Geographische Gesellschaft in Berlin aufnehmen ließ.

Die Anerkennung durch den großen Gelehrten Humboldt war der Wendepunkt in Butakovs Karriere. Ihm kam nun die Aufgabe zu, eine Aralsee-Flotte aufzubauen. Die Suche nach geeigneten Kanonenbooten führte ihn um die Welt: nach Schweden, England, in die USA. Die vier von ihm geplanten und im Ausland gebauten Kriegsschiffe waren maßgeblich an der Eroberung

Zentralasiens beteiligt. Spät erhielt Butakov dafür den Lohn. Er wurde Konter-Admiral und durfte nach Petersburg zurückkehren.



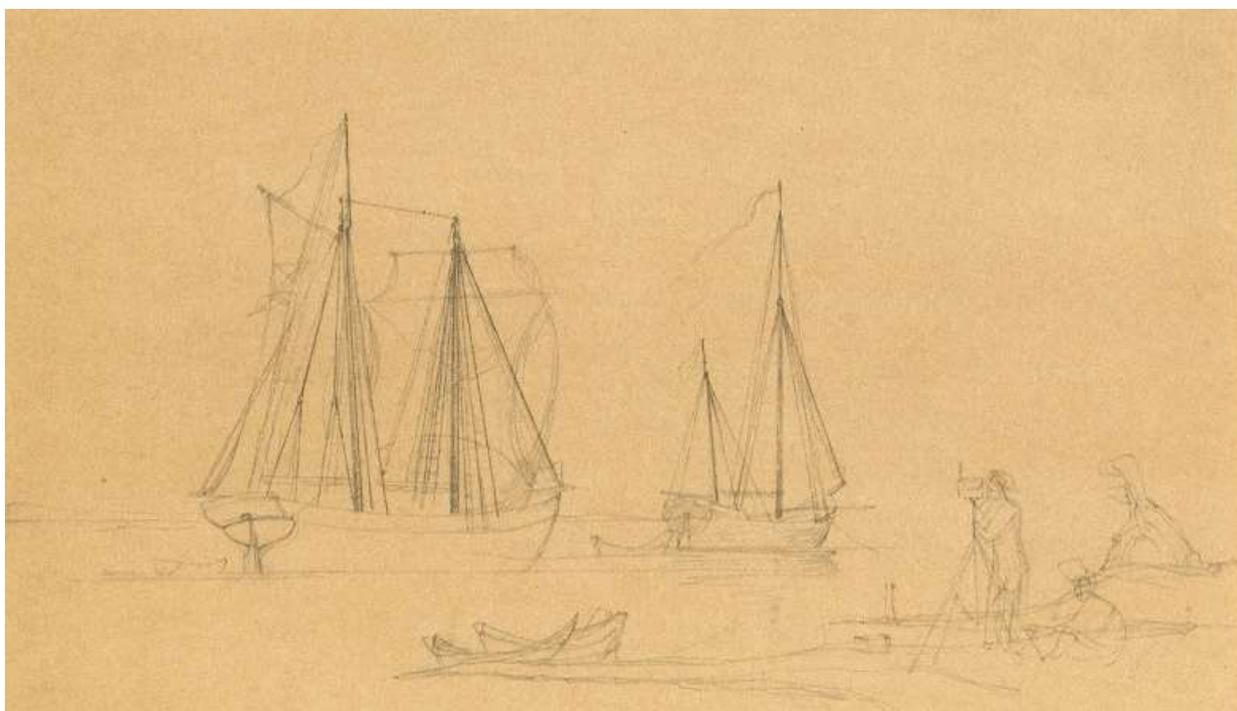
„Expeditionslager in der Steppe“ 1848



„A. Butakov und Feldscher A. Istomin im Winter. In der Kos-Aral Festung“ 1848/49

Leinen los! Das Schiff als Ort des Neuanfangs

(ab) „In den Zivilisationen, die keine Schiffe haben, versiegen die Träume.“³ sagt Foucault und dies nicht ohne Grund. Denn seit der Mensch zur See fährt, bilden Schiffe die Projektionsfläche fernwehgenährter Fantasie: Die salzige Luft des Meeres, die den Rumpf umspielende Gischt, der Erwartungen erweckende Horizont, der Drang nach Entdeckung, Abenteuer und Exotik, sowie die Neugier auf das Fremde sind nur einige der romantisierenden Assoziationen. Insbesondere Schiffsbesatzungen beflügelten die Imagination. Ihnen eilte oftmals der Ruf einer bunten, glücksspielenden, rauffreudigen und trinkenden Truppe voraus, die weiblicher Gesellschaft nicht abgeneigt war. Gepresste, Kriminelle, sowie soziale Außenseiter stellten in der Tat einen signifikanten Anteil der Schiffsbesatzungen des 18. und 19. Jahrhunderts dar.⁴ Aber auch hochkompetente Fachleute wie Nautiker, Astronomen, Soldaten, Kartographen und viele weitere angesehene Seeleute waren fester Bestandteil an Bord.⁵



Im rechten Vordergrund werden Vermessungen vorgenommen. Links im Hintergrund die „Konstantin“ und das Begleitschiff „Nikolaj“. (Taras Ševčenko, Skizze 1848/49).

Die Besatzung der Aralsee-Expedition Aleksej Ivanovič Butakovs 1848/49 auf dem Schoner „Konstantin“, war ebenfalls so divers wie sie nur sein könnte.⁶ Beginnend mit dem Kapitän aus angesehener Familie mit langer Marinetradition selbst: Butakov genoss eine vielversprechende seemännische Ausbildung, die ihm im Grunde den Rang eines Admirals als endgültiges Ziel in Aussicht hätte stellen sollen.⁷ Doch entpuppte sich Butakov bereits in seiner Zeit als Oberleutnant, auf

³ Foucault, Michel: *Von anderen Räumen*, in: ders.: Schriften in vier Bänden. Dits et Ecrits, Bd. III. 1976-1979, hg. v. Daniel Defert u.a., Frankfurt am Main 2003, S. 942.

⁴ Vgl. Angster, Julia: *Erdbeeren und Piraten. Die Royal Navy und die Ordnung der Welt 1770-1860*, Göttingen 2012, S. 32.

⁵ Vgl. ebd. S. 28-32.

⁶ Vgl. Butakov, Aleksej I.: *Tagebuch der Aralsee-Expedition 1848/49*. Hg. und übers. von Max-Rainer Uhrig, Zell 2008, S. 8-11.

⁷ Vgl. ebd.

der Weltreise des Transportseglers „Abo“, in den Jahren 1840-1842, als eine von der Norm des willenslosen militärischen Gehorsams abweichende Persönlichkeit.⁸ Aufgrund dessen stieß er teils auf Ablehnung seitens der Obrigkeit. Gleichsam wurde ihm jedoch auch Anerkennung für seine seemännischen Erfahrungen, sowie sozialen Kompetenzen zuteil, was in seiner Ernennung zum Kommandanten der Aralsee-Expedition gipfelte.⁹ Der befehlshabende Kapitän der „Konstantin“ blickte auf eine bewegte Vergangenheit zurück. Auf seine Mannschaft traf dies aber gar in erschwerendem Maße zu. Betrachtet man die Zusammensetzung ebenjener, ließe sich für Butakov beinahe ein Herz für *Outlaws* attestieren. Es seien als exemplarische Besatzungsmitglieder Taras Ševčenko, kein geringerer als der bedeutendste ukrainische Dichter, sowie Tomasz Werner aufgeführt. Beide wurden aufgrund angeblicher revolutionärer Umtriebe auf Lebenszeit verbannt, zum Soldatendasein verurteilt und mit zahlreichen weiteren Verboten bestraft.¹⁰ Aber nichtsdestotrotz durften sie Teil der Aralsee-Expedition werden. Und zwar auf persönlichen Wunsch Butakovs.¹¹ Seine Beziehung zu Ševčenko mündete darüber hinaus gar in eine regelrechte Freundschaft.¹² Er nahm den Dichter und Maler mit, obwohl an Bord eigentlich kein Platz mehr für ihn war. Sie mussten sich die einzige Kajüte teilen: Der Kapitän und der einfache Soldat – während die anderen Offiziere bei der Mannschaft nächtigten.



Taras Ševčenko, wie er vermutlich Kapitän Butakov in der Gemeinschaftskajüte der „Konstantin“ malt. (Taras Ševčenko, Gemälde 1848).

⁸ So setzte sich der humane, gerechte, fachlich hoch qualifizierte, moralisch anspruchsvolle und bei der Mannschaft beliebteste Offizier, für die Rechte seiner Kameraden nach Beendigung der verlustreichen Weltreise ein. Butakov wagte es, sich gegen den drakonischen sowie inkompetenten Kapitän der „Abo“ zu stellen und ihn gar der Unterschlagung zu verdächtigen. Ohne Erfolg. Stattdessen verhinderten Hofkreise das Verfahren gegen den Kapitän und Butakovs Karriere nahm einen Wendepunkt. (Vgl. ebd. S. 10.).

⁹ Vgl. ebd. S. 10-11.

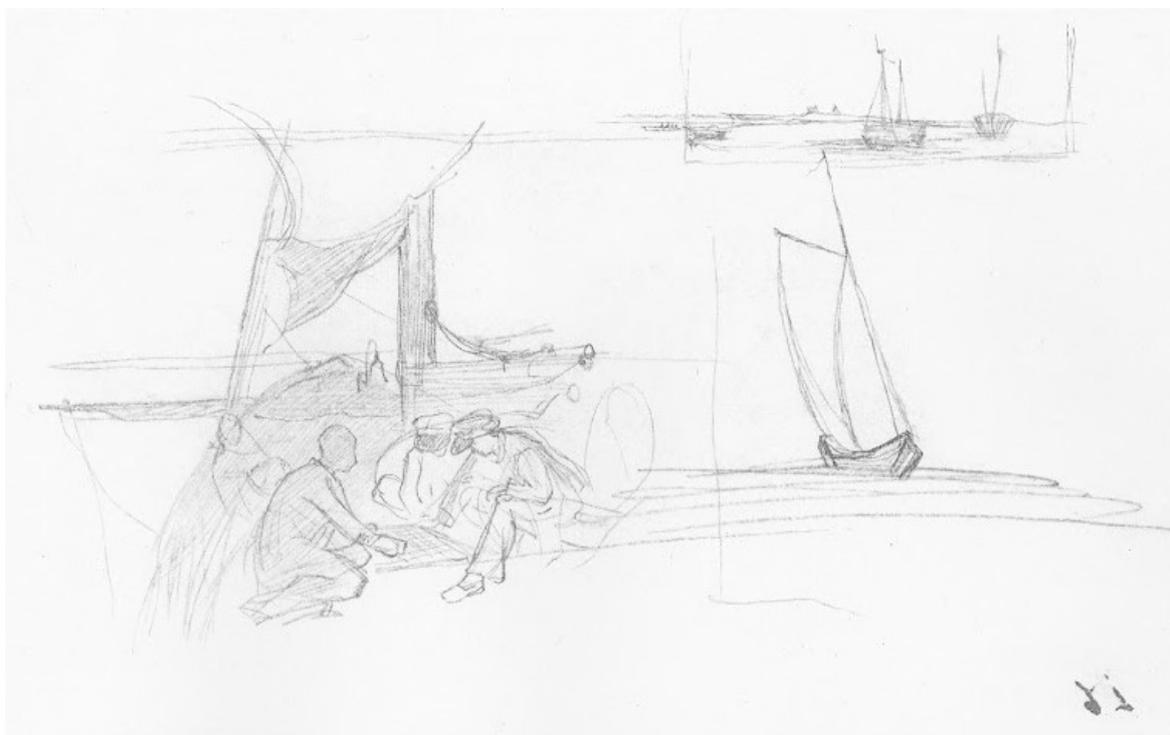
¹⁰ Vgl. ebd. S. 30.

¹¹ Ebd. S. 30.

¹² Vgl. ebd. S. 7-25.

Doch selbst angesichts dieser bezeichnenden Beispiele, ist noch bei weitem nicht die Diversität der Besatzung eingefangen. Tatsächlich fand der Vielvölkerstaat des Zarenreiches im Mikrokosmos des Schiffes seine personelle Repräsentation. So sind auf der Mannschaftsliste der „Konstantin“ unter anderem deutsche, russische, ukrainische und sogar tatarische Namen nachzulesen.¹³ All diesen Herkunftsländern und Orten stand das Zarenreich dabei völlig unterschiedlich gegenüber. Die drei Offiziere und der Feldscher waren Russen. Alle anderen waren keine Großrussen. Einige Taren dienten vor allem als Dolmetscher auf den Schiffen. Den Rest der Besatzung stellten Verbannte. Wie konnte die Mannschaft in einer solchen Konstellation, unter kaiserlich-russischer Flagge, überhaupt von der Obrigkeit abgeseget werden und darüber hinaus auch noch funktionieren? Wäre dies mit einer Erkundungsmannschaft zu Lande ebenfalls realisierbar gewesen? Die Antworten auf beide Fragen liegen in den Verhältnissen des Schiffes verborgen.

Ein Schiff stellt einen besonderen Raum dar. Sobald es auf See ist, ist es von der Außenwelt abgeschnitten und in jeder Hinsicht auf sich allein gestellt. Der Tagesablauf wird dann nur von den Wachabfolgen und den täglichen Arbeiten strukturiert. Besonders sind im Fall der Aralsee-Expedition lediglich die Landgänge und Stürme. War kein Landgang, beziehungsweise keine andere Aktion, wie Vermessungen und dergleichen geplant, war der Schoner vom Ablauf der Zeit, sowie der Außenwelt losgelöst.¹⁴ So sind Schiffe ganz im foucaultschen Sinne „ein Stück schwimmenden Raumes [...], Orte ohne Ort, ganz auf sich angewiesen, in sich geschlossen und zugleich dem endlosen Meer ausgeliefert[...] die Heterotopie[n] par excellence“.¹⁵ Eine Heterotopie stellt nach Foucault also eine realisierte Utopie in Form eines Gegenortes dar. Doch wie wirkte sich diese besondere Art des Raumes auf die Teilnehmer der Aralsee-Expedition aus?



Im linken Bildrand vertreiben sich Mannschaftsmitglieder die wenige freie Zeit mit Spielen an Deck. Rechts oben eine Skizze der ankernden Schiffe, darunter das Schiff unter Segeln.

¹³ Vgl. ebd. S. 26.

¹⁴ Vgl. Angster, *Erdbeeren und Piraten*, S. 42.

¹⁵ Foucault, *Von anderen Räumen*, S. 942.

Für Butakov und seine Besatzung hätte die "Konstantin" ein Stück schwimmendes Russland, auf dem ländliches Gesetz und Hierarchie gilt, sein sollen. Und zwar unabhängig davon, wie weit sich das Schiff auf dem Binnenmeer befindet, oder auf welchem Territorium die Mannschaft gerade aktiv ist. Ganz wie auf dem russischen Festland, hätten Vorgesetzte und Befehlsempfänger in sich geschlossene, sich gegenüberstehende Gruppen bilden sollen. Doch das war nicht der Fall. Die räumlichen Gegebenheiten des Schiffes erlaubten es schlicht nicht. An Bord war Privatsphäre, außer für den privilegierten Kapitän und Ševčenko, ein Ding der Unmöglichkeit. Man aß, schlief, arbeitete, hielt Wachen und erkundete neue, fremde Orte und Menschen zusammen. Man kannte seine Kameraden, unabhängig von deren Rang und baute unweigerlich zwischenmenschliche Beziehungen zu ihnen auf.



Besatzung führt in ihrer Freizeit traditionellen Kasačok an Deck auf.

Insbesondere in Extremsituationen, wie dem unerbittlichen Sturm am 10. August 1848, waren die Männer der "Konstantin" gegenseitig auf ihre fachlichen Expertisen angewiesen und schafften nur gemeinsam das gefährliche Ereignis zu überstehen.¹⁶ Das Unwetter war so schrecklich, dass Kapitän Butakov in seinem Aralsee-Tagebuch folgendes dazu festhielt:

Die ganze Nacht über legten sich weder Wind noch Wellengang und ich erwartete jede Minute, das Unwetter könnte mich vom Anker losreißen und auf die öde Felsenküste werfen. Die Nacht war qualvoll und in solcher Weise kritisch, dass ich mir schon die Schilderung des Schiffbruchs vorwegnahm und erwog, woraus und auf welche Weise ein Floß zu

¹⁶ Vgl. Butakov, *Tagebuch der Aralsee-Expedition*, S. 32-33.

bauen wäre [...]. Ich ging ins Unterdeck hinunter, um nicht vor der Mannschaft als unruhig zu erscheinen und ihr nicht die Zuversicht zu nehmen, aber an Schlaf war nicht zu denken.¹⁷

Die Besatzung des Schoners blickte in jener Nacht vom 10. auf den 11. August dem Tod ins Auge. Selbst der erfahrene Seemann Butakov musste mit der Fassung ringen und sah sich gezwungen, Gebrauch seiner Rückzugsmöglichkeit zu machen um durchzustehen zu können. Doch er und seine Männer schafften es. Das schweiß zusammen.

Strikte Organisation und Effizienz waren unerlässlich um den Gefahren des Aralmeeres zu trotzen. Die Besatzung einte das Band der See. Es verlangte die reibungslose Zusammenarbeit aller Menschen an Bord, unabhängig von deren sozialen und hierarchischen Status. Dabei ging es ums Überleben. Allerdings soll diese Ränge überwindende gegenseitige Angewiesenheit aufeinander nicht über die Tatsache hinwegtäuschen, dass hierarchische Strukturen, klare Regeln, Disziplin und Autorität das Bordleben prägten. Es handelt sich also normativ um ein System der Ungleichheit in einem Raum, der alle Individuen, die sich in ihm befinden, ob Kapitän, Matrose, oder Verbannter, in einer Art Schicksalsgemeinschaft, zu Gleichen macht. Demnach eröffnet sich ein Spannungsfeld zwischen hierarchisch geprägter Autorität und schicksalsgemeinschaftlicher Kameradschaft. Die Komplexität sowie Verwobenheit der Machtbeziehungen wird hiermit ersichtlich und macht verständlich, weshalb die Mannschaftskonstellation der „Konstantin“ nur auf einem Schiff funktionieren konnte.

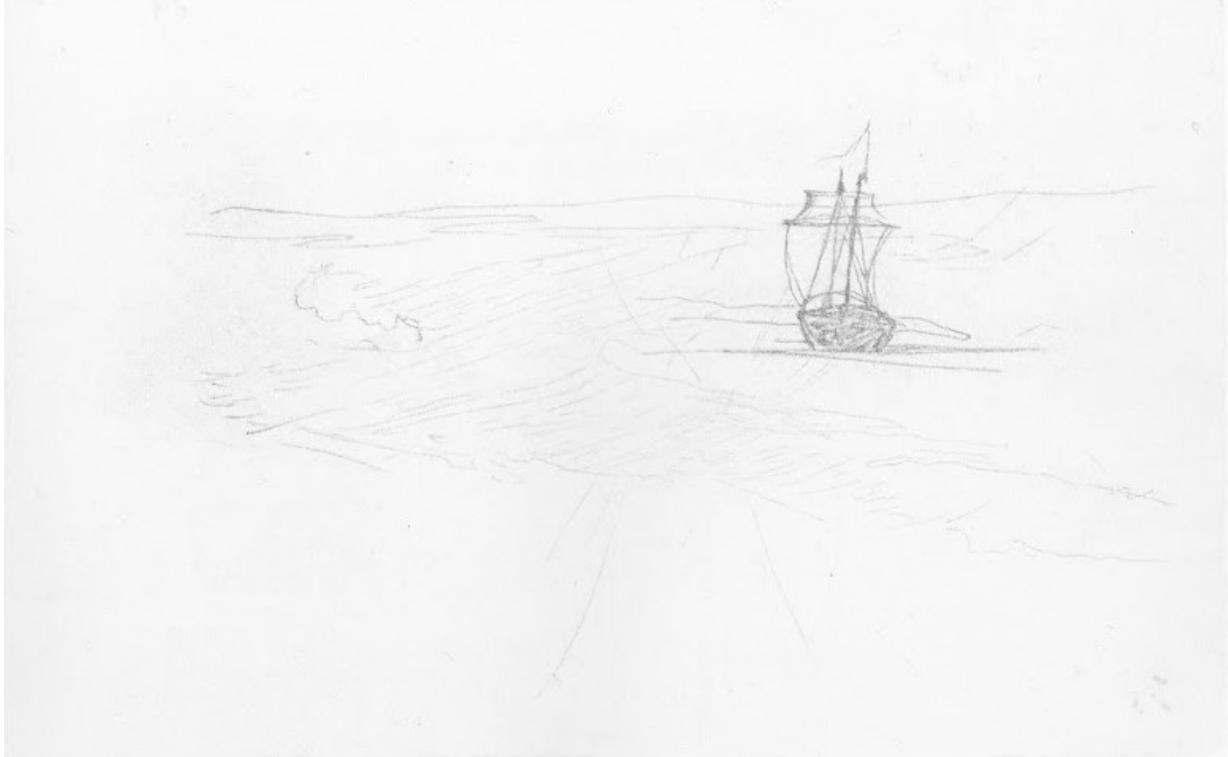


Detailliert skizzierte Momentaufnahme des typischen Bordlebens. Links vorne eine an der Bordwand befestigte Kanone, rechts daneben Besatzungsmitglieder, die unter Anleitung eines Vorgesetzten einer Arbeit (wahrscheinlich dem Segelflicken) nachgehen. Erkennbar ist auch hier der enge Raum des Schoners, ebenso, wie Teile der Takelage und diverse Alltagsgegenstände.

Der Gegenort des Schiffes, in sich geschlossen, doch losgelöst vom Rest der Welt, bietet den perfekten Raum für einen Neuanfang. Mit dem Loswerfen der Leinen wird man Teil einer

¹⁷ Ebd. S. 33.

wahrgewordenen Utopie, einer neuen Welt, setzt die Segel zum Aufbruch und reist neuen Horizonten entgegen. Die Besatzung der Aralsee-Expedition war ebenfalls Teil einer solchen Welt und Kapitän Butakov und Taras Ševčenko trugen mit ihren fantastischen Text-, Karten- und Bildzeugnissen persönlich dafür Sorge, dass ein Einblick in ihre eigene Utopie für die Nachwelt erhalten blieb.



Die „Konstantin“ segelt mit günstigem Wind majestätisch gen Horizont.

Literatur

Angster, Julia: *Erdbeeren und Piraten. Die Royal Navy und die Ordnung der Welt 1770-1860*, Göttingen 2012.

Foucault, Michel: *Von anderen Räumen*, in: ders.: *Schriften in vier Bänden. Dits et Ecrits*, Bd. III. 1976-1979, hg. v. Daniel Defert u.a., Frankfurt am Main 2003.

Die Erwartung des Fremden

Die Expedition und die Steppennomaden

(jh) Aleksej Ivanovič Butakov hatte im Beiboot Platz genommen. Gemeinsam mit seinem Fähnrich Akišev und einigen fähigen Männern wollte er von der Küste aus die Position der „Konstantin“, seines Schiffes, ebenso bestimmen, wie die gewaltige Küstenlinie mit ihren Steilufern vermessen. Seinen Matrosen schärfte er Wachsamkeit ein, während sie bei ruhiger Dünung dem Festland entgegen ruderten. Im Süden des Aralmeeres waren die Russen nicht sicher, wie ein Zusammentreffen mit den Steppennomaden ausgehen könnte. Ihre Gewehre hatten sie geladen. In der Erwartung des Fremden wollten die Russen um Butakov doch lieber den Nomaden aus dem Weg gehen.

Mit jedem Ruderschlag, der das kleine Boot sanft über die Wellen ans Land führte, wurde es ruhiger an Bord. Die Männer konzentrierten sich auf die Küstenlinie. Sahen sie Menschen? Nein. Konnten sie sicher sein? Nein. Es knirschte, das Boot setzte auf, die Männer sprangen heraus, zogen es auf den Strand. Von der „Konstantin“ winkten freudig ihre Kameraden. Eine hohe Düne war zu erklimmen. Butakov kletterte voran, dicht gefolgt von den anderen. Oben angekommen offenbarte sich ihnen beim Blick auf das Wasser die Schönheit des Meeres, des endlos wirkenden Sees, über dem die Sonne hochstand und die weißen Segel des Schoners aufleuchten ließ. Sie drehten sich um. Sie erschrakten.

Wir dürfen uns diese Szene im Herbst 1848 in etwa so vorstellen. Butakovs Reisebericht über seine Erstbeschreibung des Aralmeeres betont die Schönheit des Gewässers, verweist aber auch auf die Angst, die die Russen an Land haben mussten. Nur allzu leicht hätten sie dort Beute von Nomaden, die sie als Sklaven in die Chanate von Chiva, Buchara oder Kokand weiterverkaufen, werden könnten. Ein lukratives Nebengeschäft.

Ihre Gesichtszüge erfroren. Vor ihnen lag auf der endlosen Steppe ein riesiger Aul, ein Nomadenlager. Dutzende Jurten blitzten in der Sonne, Vieh blökte, Männer schrien, ihre Herden zusammentreibend. Staub wirbelte auf. Vielleicht haben die Nomaden die Russen noch nicht erblickt? Butakov denkt darüber nach zurückzuweichen, als er Reiter in der Ferne wahrnimmt, die sich schnell nähern. Die Matrosen nehmen die Gewehre zur Hand, der Kapitän befiehlt abzuwarten. Die Russen werden unruhig.

Im Nomadenlager gingen alle ihren Tagesgeschäften nach, als ein Mädchen plötzlich auf die Steilküste zeigte. Dort standen Fremde. Hier waren diese Männer nicht zu erwarten. Was wollten die, die aus der Ferne wie Russen aussahen? Schnell beschloss man, sich die Sache näher anzuschauen. Unbewaffnet bestiegen einige der Stammesältesten die Pferde. Sicherem Schrittes, aber mit Unbehagen, ritten sie auf die Russen zu, deren blinkende Metallgegenstände und Waffen ihnen früh auffielen. Eine Umkehr hätten die Fremden jedoch als Schwäche auslegen können. Sie ritten energisch weiter.



„Kasachenlager am Kos-Aral“ 1848/49

Kasachen und Russen wussten voneinander. Im Norden des Aralmeeres gab es schon seit Jahren Beziehungen friedlicher Art: Handel wurde getrieben. Einige Nomaden waren sogar schon zum Ackerbau übergegangen. Im Süden des Sees wusste man voneinander, Kontakte waren jedoch selten. Misstrauisch beäugte man sich. Butakov wusste um diese heiklen Situationen, weshalb er selbst zur Vorbereitung seiner Mission einige kasachische Ausdrücke erlernt hatte. Er wollte einen friedlichen Kontakt, um die Expedition nicht zu gefährden.



„Der Reiter“ 1848/49

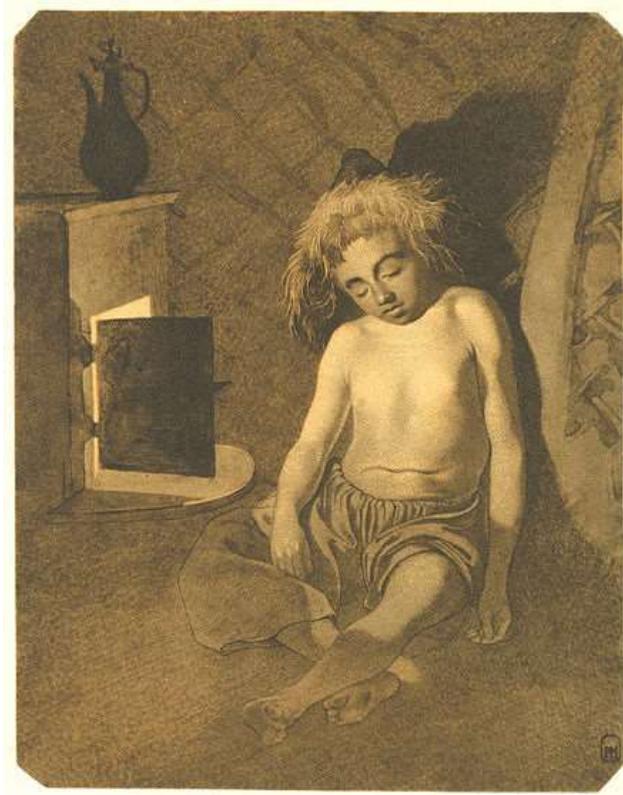
Die Pferde kamen zum Stehen. Sand wirbelte auf und ließ die Russen die Augen zu kneifen. Der Kasache rief seinen Namen und verwies auf seine Begleiter, die in friedlicher Absicht kämen. Der Kasache fragte, wer ihm gegenüberstehe. Balytschki, antwortete Butakov – Fischer. Er bat die Kasachen zu einem Gespräch und tauschte mit ihnen Tabak. Auch einige Matten machte er ihnen zum Geschenk. Man besprach sich über das Klima, die Herden und die Küste, das Leben. Misstrauisch schauten die Kasachen auf die Waffen und die seltsamen blitzenden Geräte der Fremden. Der Anführer lud Butakov und die Russen zu einem Hammel ein, den man morgen offerieren wolle.

Butakov hatte schnell gelernt, wie in der Steppe Verhandlungen verliefen. Man saß zusammen, rauchte und trank gemeinsam Tee. Es wurde Belangloses und wenig Wichtiges besprochen. Man beäugte und beschnupperte sich. Dem Gewohnheitsrecht der Steppe gemäß, sprachen die Kasachen eine Gegeneinladung aus, bei der traditionell ein Hammel geschlachtet und die besten Stücke den Fremden gegeben werden würden. Das Folgende aber überrascht Historiker bis heute.

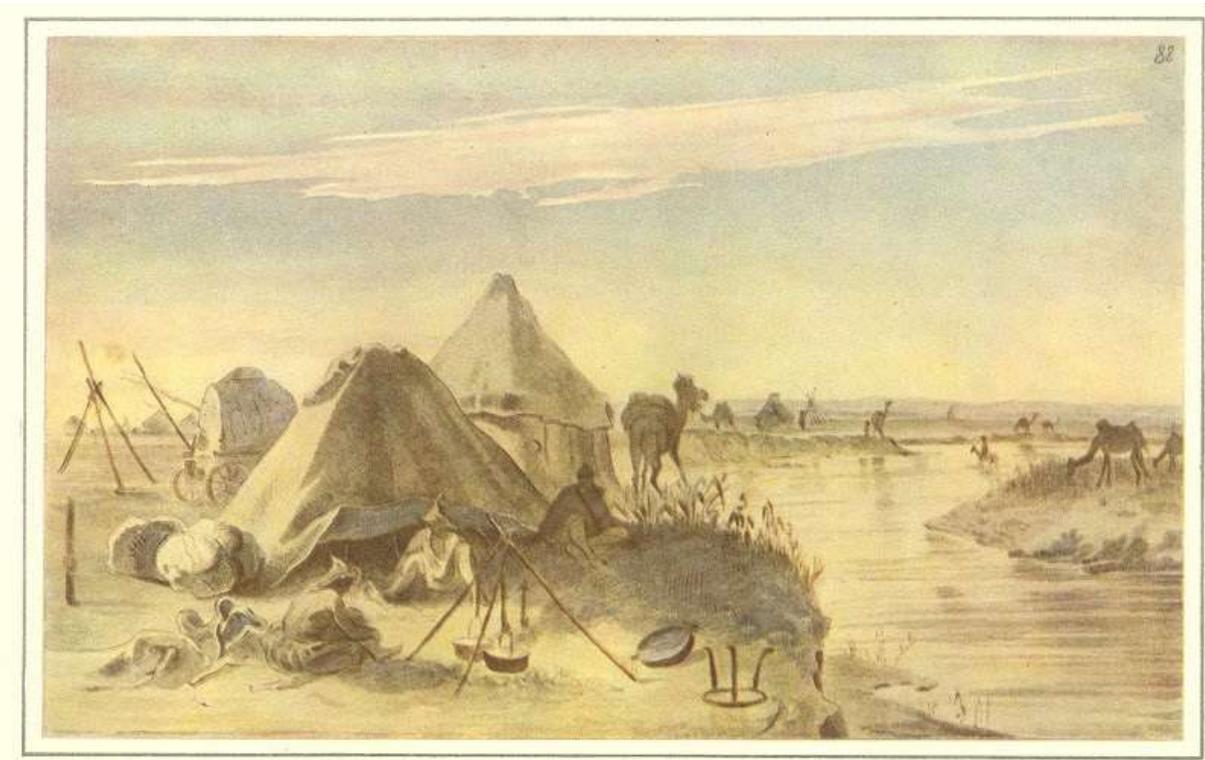
Die Kasachen saßen auf. Grußlos ritten sie von dannen. Butakov beschloss, trotzdem noch einige Daten zu erheben und Vermessungen anzustellen. Beide Seiten beobachteten sich genau. Am Abend kehrten die Russen auf ihren Schoner zurück. Glück gehabt. Am nächsten Morgen war auch der Aul aufgebrochen. Die Kasachen brachen ihr Gastversprechen und zogen wohl aus Angst lieber weiter.

Russische Militärs und Beamte erwarteten, in Zentralasien auf Fremde zu stoßen. Sie bereiteten sich vor, lernten die Sprachen und Gewohnheiten. Kam es zu einem Kontakt, waren sie auf sich gestellt. Erwartungen mussten in Erfahrungen umgemünzt werden. Das Fremde galt es zu kategorisieren, um es für weitere Zusammentreffen verstehbar und den Eigenen zuhause erklärbar zu machen. Doch auch die Nomaden mussten ihre Erfahrungen machen, verstehen, wie sich ihre Heimat durch die Ankunft der Russen zu verändern begann. Russen, die das Land vermaßen, es besiedelten und den See besegelten.

Aus der Distanz des Lehnstuhlreisenden ließen sich Erwartungen leicht formulieren. In der Steppe hingegen mischte sich in die Freude auf das Zusammentreffen mit dem Fremden die Angst vor ihm. Butakov und seine Männer taten gut daran, stets auf Kampfhandlungen vorbereitet zu sein. Die Nomaden ihrerseits zogen es im Beispielfalle vor, den Russen lieber auszuweichen. In Butakovs Männern sahen sie zurecht keine Fischer. Diese Lüge hatten sie durchschaut – es fehlten Netze und Angeln. Vielleicht entwickelte diese falsche Behauptung Butakovs bei den Nomaden eine negative Erwartung auf zukünftige Treffen mit Russen, die sie fortan als Lügner ansehen mussten. Erwartung löst Zukunftshandeln aus, wie auch Erfahrung die Erwartung relativiert.



„Ein Kasachenjunge schläft neben dem Ofen" 1848/49



„Ein Lager in der Steppe" 1848/49

Mit dem Tagebuch unterwegs Über die historische Zuverlässigkeit eines Genres

(mp) Das Tagebuch ist ein Fenster in die Vergangenheit. Aber manchmal liegt der Wert dieser Quelle nicht nur in seiner Einzigartigkeit und Subjektivität, sondern darin, dass sie oft die einzige Informationsmöglichkeit über ein historisches Ereignis ist. Dies betrifft auch Butakovs Tagebücher. Trotz ihres literarischen Wertes ermöglicht ihr Inhalt eine Beschäftigung mit der ersten Erforschung des Aralsees.

Das Studium von Tagebüchern als historische Quelle weist etliche Besonderheiten und Komplexitäten auf. Die wichtigste Aufgabe des Tagebuchs besteht darin, Vergangenes zu ordnen, Informationen für die Analyse in der Zukunft zu sammeln und Wichtiges zu bewahren. Dies führt zu einer besonderen Textart, deren strukturelle Einheit die tägliche Aufzeichnung ist.

Ist es möglich, vom Wahrheitsgehalt eines Tagebuchs auszugehen? Die Quelle selbst gibt keine Antwort auf den tatsächlichen Hergang der Dinge. Das Tagebuch ist aus einer subjektiven Perspektive verfasst: Manchmal werden Tagebücher zum Vergnügen ihrer Autoren geführt, manchmal, um sich vor zukünftigen Generationen zu rechtfertigen, manchmal liegen Reisenotizen vor. Stets sind diese Aufzeichnungen sehr persönlich – oft genug sollen die Eintragungen nicht publiziert werden. Deshalb ist es wichtig, mit Tagebüchern zu arbeiten, da diese normalerweise keine redaktionelle Überformung erlebt haben. Die Subjektivität wird als einer der Hauptvorteile dieser Art historischer Quellen erkannt. Verlässlichkeit oder Lüge, vorsätzliche Verfälschung oder Fiktion: Das alles ist oft sehr schwierig zu beurteilen. Wir können jedes Tagebuch als Quelle seiner Zeit verstehen und analysieren, aber es liegt an jedem Forscher selbst zu entscheiden, ob er die in diesem Tagebuch enthaltene Information akzeptiert.

Im Blickfeld unserer Studie befanden sich die einzigartigen Tagebücher des späteren russischen Admirals Alexej Ivanovič Butakov. Nicht nur ihr Inhalt, sondern auch ihre Überlieferungsgeschichte, sind äußerst interessant. Dies steht im Mittelpunkt der folgenden Überlegungen.

Die Tagebücher wurden zwei Handschriften entnommen, die in den Jahren 1848-1849 und 1849-1852 entstanden waren. Das eine Manuskript befindet sich in der staatlichen und öffentlichen Bibliothek der Ukraine in Kiew, das zweite in der staatlichen und öffentlichen Bibliothek in Taškent (Usbekistan).

Zusätzlich zu den täglichen Aufzeichnungen, die Butakov während der Fahrt niederschrieb, gibt es in beiden Tagebüchern noch viele weitere Materialien: Papiere und private Briefe. Sie sind in einigen Fällen sehr wichtig, um die Geschichten um die Erforschung des Aralsees zu erklären, sowie um einige wichtige biographische Informationen über den Autor selbst zu erfahren.

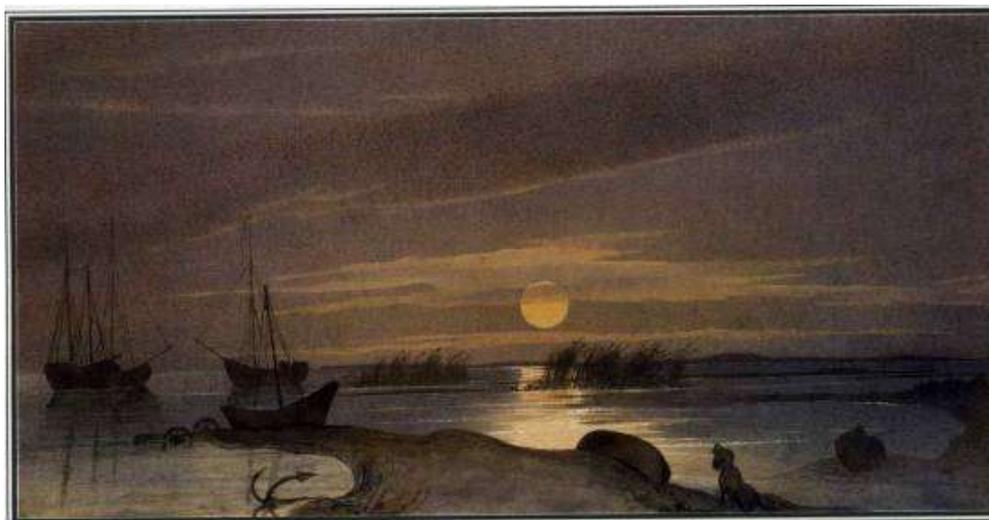
Die Originalmanuskripte sind in einer eleganten, zarten und sehr charakteristischen Handschrift verfasst, sehr klein und auf den ersten Blick fast unleserlich. Zudem sind im Tagebuch viele Abkürzungen, unverständliche Wörter, unvollendete Wörter und Zusätze. Russische Forscher, die sich mit dem Leben und der Arbeit Butakovs beschäftigten, haben eine bemerkenswerte Tatsache herausgefunden. Sie fanden im veröffentlichten Manuskript ganze Textteile, die sie schon einmal gesehen hatten. Nach einer langen Suche erkannten sie die Passagen wieder: im Bericht des Stabskapitäns A.I. Makšeev „Opisanie Aral'skogo morja [Beschreibung des Aralsees]“. Etwa zehn solcher Wiederholungen wurden in den Handschriften von Kiew und Taškent gefunden. Makšeev schrieb in der Einleitung eines Artikels, dass dieser auf der Grundlage der Aral-Expedition

1848/49 zusammengestellt wurde – Butakovs Namen nennt er jedoch nicht. Auch verschweigt er, dass die Verwendung von Butakovs Manuskripten bei der Herstellung eines Teils seiner „Beschreibung“ nicht mit dem Wissen und der Zustimmung des Autors erfolgt war. Es ist bekannt, dass Butakov und Makšeev sich in Orenburg im Winter 1849/50 getroffen haben. Es ist möglich, dass der Aral-Erforscher seine Dokumente vor Makšeev nicht verheimlicht hatte. Später brachen zudem alle wissenschaftlichen Hoffnungen Butakovs in sich zusammen, denn gegen ihn ermittelte die Dritte Abteilung (Vorläufer der politischen Polizei) und Zar Nikolaj I. selbst wandte sich gegen den Kapitän, weil dieser ein Freund Ševčenkos war.

Butakov hatte Ševčenko aus der Verbannung herausgenommen und ihn als Maler auf seine Expedition mitgenommen. Dies war eine Verletzung des „höchsten“ Befehls – Nikolaj I. hatte dem Ukrainer verboten, noch einmal etwas zu malen oder zu schreiben. Trotz seiner großen wissenschaftlichen Leistungen, wurde Butakov deswegen benachteiligt. Dies hinderte ihn daran, seinen Bericht direkt an Nikolaj I. zu senden, und verwehrte ihm den Kontakt zu den Wissenschaftlern im Zentrum des Imperiums. Butakovs Hoffnungen auf eine feierliche Anerkennung seiner Verdienste durch die russische geographische Wissenschaft blieben zunächst unerfüllt. Und Ševčenko? Ihn traf es wesentlich schlimmer: Er wurde nach Mangišlak verbannt.

Vielleicht nutzte Makšeev Butakovs Kaltstellung aus und beschleunigte so seine Arbeit an der „Beschreibung des Aralsees“. Wir können festhalten: Makšeevs Arbeiten basieren fast ausschließlich auf den Ergebnissen der Expedition Butakovs, mit einer Reihe von fast wörtlichen Zitaten. Unfairerweise wurde Makšeevs Studie allgemein wissenschaftlich anerkannt – als die erste Arbeit zur Erforschung der damals fast vollkommen unerforschten Region.

Butakov gelang es drei Jahre nach dem Ende seiner Expedition, einen Bericht an die Gesellschaft für Erdkunde zu verfassen und veröffentlichte diesen im Jahre 1853. Kein Wort verliert er über Makšeev oder dessen „Beschreibung“. Anscheinend war der gelehrte Seemann durch die Tat seines ehemaligen Begleiters tief verletzt, fest entschlossen, ihn in der Zukunft nicht zu zitieren.



„Die Nacht am Aralsee“ 1848/49

Der Literat Butakov und der Maler Ševčenko

Alexej Butakov war nicht nur ein talentierter Marinekommandant (er stammte aus einer Dynastie von Seeleuten: darunter 121 russische Offiziere, 19 Admirale und 14 Kapitäne des ersten Ranges), sondern auch einen begabten Schriftsteller. Die große Menge an Informationen, die wir aus den

Tagebüchern erhalten, gibt uns eine gute Gelegenheit, das Wunder der Natur zu erforschen, das jetzt leider nicht mehr existiert. Butakov hatte mit dem Schoner „Konstantin“ den Aralsee befahren, eine Inselgruppe entdeckt und benannte sie nach der Zarenfamilie. Seine Karte war zudem besonders wichtig. Diese Werke Butakovs wurden in die „Notizen der kaiserlich russischen geographischen Gesellschaft“ aufgenommen. Zar Alexander II. verlieh ihm für die Beschreibung des Aralsees den Orden des Heiligen Wladimir vom vierten Grade und eine Rente in Höhe von 157 Rubel pro Jahr.

Der spätere Admiral verwendete eine hohe russische Sprache, was nicht nur das Studium seiner Tagebücher als historische Quelle, sondern auch als Quelle für das Studium der Literatur und der russischen Sprache des 19. Jahrhunderts ermöglicht. Er beschäftigte sich nicht nur mit den alltäglichen Aspekten seiner Reise, sondern beschrieb detailliert Flora und Fauna, die Bewohner der Aralküste und deren Alltag, sowie die Naturmerkmale des Aralseegebietes.

Dank Taras Ševčenko verfügen wir auch über eine visuelle Darstellung der Expedition. Ševčenko skizzierte und malte zahlreiche Bilder während der Reise. Bis heute sind etwa 100 Skizzen und Bilder Ševčenkos erhalten. Olga Butakova, die im Frühling 1849 an der wilden Küste des Aralsees ihren Ehemann besuchte, lernte dort Ševčenko kennen und betrachtete seine Zeichnungen. Die junge Frau war von der Arbeit des Soldaten so begeistert, dass sie sofort ihre Fähigkeiten durch das Kopieren seiner Landschaftszeichnungen unter Beweis stellte. Ihre Kopien der folgenden Werke Ševčenkos sind bekannt: „Transport in der Kirgisen-Steppe“, „Festung von Kos-Aral“, „Die Küste der Insel Nikolaj“ und „Die Bergbank des Aralsees“.



„Beladung der Schoner“ 1848

In den Augen seiner Zeitgenossen Taras Ševčenko auf der Aralsee-Expedition

(vz) Was bedeutet uns heute Taras Ševčenko? Der bedeutendste ukrainische Lyriker, Künstler, Prosaschriftsteller, Ethnograph? Der Künstler, dessen Kreativität die Grundlage für die moderne ukrainische Literatur war? Die Persönlichkeit der ukrainischen nationalen Wiedergeburt? Das Mitglied einer idealistisch-revolutionären Vereinigung, der „Kyrill-und-Method-Bruderschaft“?

Ševčenko war ein Tausendsassa. In die Geschichtsbücher und Literaturgeschichten ist er als Dichter, Maler und verbannter Revolutionär eingegangen. Oft wenig beachtet wird seine Zeit in Zentralasien, als er in einer besonders schwierigen Lage war. Vieles über Ševčenko erfährt man aus seiner Autobiografie. Doch besonders interessant scheint uns, wie ihn seine Zeitgenossen sahen: die Mitarbeiter, die Genossen und die Anhänger seiner Werke.

Ein großer Teil der überlieferten Aufzeichnungen und der Erinnerungen an Ševčenko stammt aus der Zeit, als der Dichter 1847 zum Dasein als Soldat in Orenburg verurteilt worden war. Bis dahin hatte er viele bekannte und künstlerisch tätige Menschen kennengelernt, die ihn in ihren schriftlichen Hinterlassenschaften beschrieben.

Seit 1848 nahm Ševčenko in der Aral-expedition unter der Führung von Aleksej Butakov teil. Der Kapitän

wollte, dass Ševčenko als Maler die Erforschung des Aralsees begleitete – speziell für die Zeichnung der Küstenlandschaften. Wie ein enger Weggefährte Ševčenkos (M. M. Lazarevskij) berichtet, war der Künstler offiziell als Matrose Teil dieser Expedition. Verboten blieb ihm jedoch offiziell das Malen und Schreiben von Gedichten und Erzählungen.

Während der Expedition lernte Ševčenko zwei polnische Verbannte kennen, die ebenfalls als Matrosen an Bord ihren Dienst verrichteten: Salesski und Turno.

Der Stabskapitän Aleksej Ivanovič Makšeev sieht Taras Ševčenko als fröhlichen Menschen, der sich über die Lebensumstände niemals beklagte, der viel über die Kindheit und die kleinen Schwierigkeiten erzählte, sich aber stets über die großen politischen Probleme in Russland ausschwig. Während der Expedition lebten Makšeev und Ševčenko oft in einer Jurte zusammen. Hier malte der Ukrainer den russischen Offizier. Diese Zeichnung wurde jedoch nie beendet. Das Porträt



Taras Ševčenko. Fotografie 1859

stellte später ein Kosake fertig. Makšeev erinnert sich: „Während der Fahrt auf dem Syr-Darja und der Erkundung des Aralsees habe ich mit Ševčenko 4¼ Monate gewohnt. Und ich sah ihn stets munter und lustig die ganze Zeit. An alle Unannehmlichkeiten der Lage hat er sich leicht gewöhnt und das Leben vollkommen nüchtern geführt.“

Ševčenko's Bruder Varfolomej Grigorevič schrieb in seinen Memoiren, dass Taras wegen seines langen Barts von einem Offizier als Pope wahrgenommen worden sei. Auch Fähnrich Erast V. Nudatov bemerkt, dass der Künstler mit dem Bart eher wie ein freiheitsliebender Priester als ein gewöhnlicher Soldat gewirkt habe.

Trotz des Malverbots saß Taras Grigorevič oft an der Staffelei und malte zur Aufbesserung seines mageren Soldatengehalts die Offiziere in der Festung, mit denen er auch Austausch pflegte.

Im Jahre 1889 erinnerte sich E. Kosarev, der Ševčenko's Mitarbeiter gewesen war, dass Aleksej Butakov mit der Arbeit des Ukrainers sehr zufrieden gewesen sei; auch weil sich der Maler während der Expedition tadellos benommen habe, viel malte und ohnehin sehr fleißig arbeitete.

Lazarevskij bemerkte über den Dichter:

Ševčenko und seine Kameraden wohnten in einer Wohnung mit Butakov in voller Freiheit. Dank des Einflusses von Butakov verbesserte sich Ševčenko's Leben erheblich: Er kommunizierte viel, malte und schrieb, und fertigte Porträts an, um Geld hinzu zu verdienen. Nach Butakov's Abreise nach St. Petersburg im Januar 1850 zog Ševčenko in die Wohnung des Obersten Gern um, wo er gut leben konnte.

Doch die Freiheit wehrte nicht lange. Als der Zar von Ševčenko's Tätigkeiten erfahren hatte, war er außer sich. Der ukrainische Dichter und Maler wurde in Festungshaft genommen...

Insgesamt gesehen bemerkten die Menschen, die mit Taras Grigorevič gut vertraut waren, dass der Dichter eine sehr interessante Persönlichkeit gewesen ist: humorvoll, fröhlich, begabt und aufgeschlossen.



„Taras Schewtschenko. Selbstporträt“ 1847



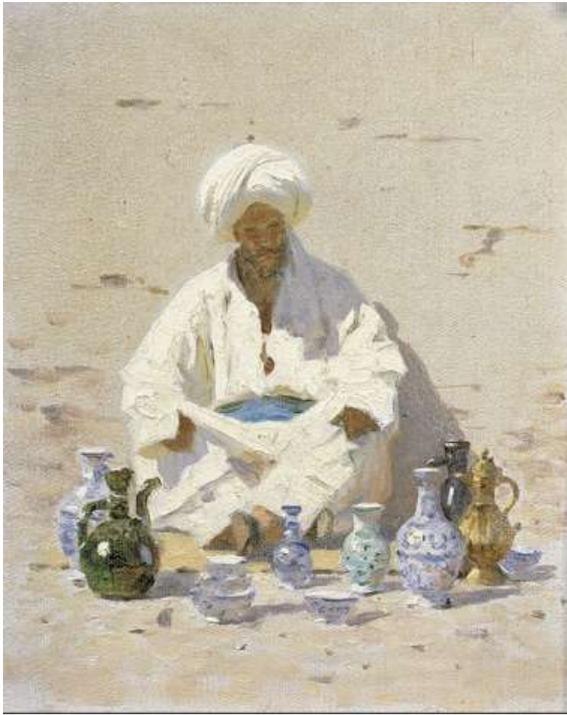
„Die Hauptstraße in Samarkand am frühen Morgen. Aussicht von der Festung“ (1871-1873) *wikipedia*

Die weiße Sonne der Wüste Eroberung Mittelasiens

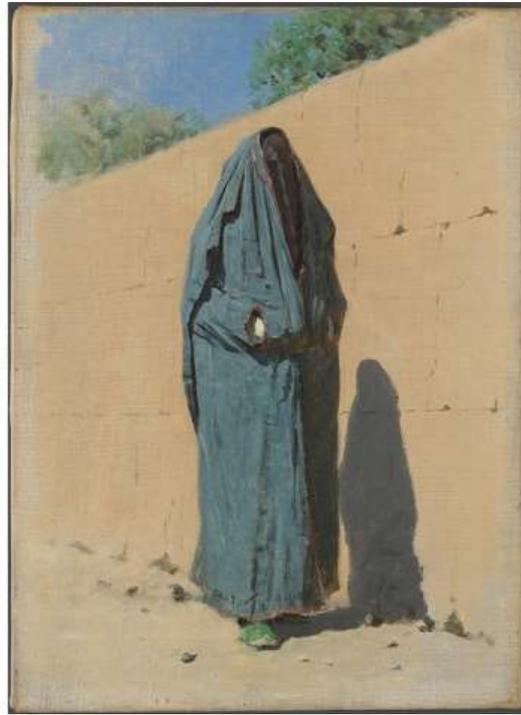
(vg) Die weiße Sonne der Wüste. Der azurblaue Himmel, die drückende Hitze und der heiße Sand auf den trockenen Lippen. So fühlte sich die Landschaft Mittelasiens seit Jahrhunderten an. Doch wieder und wieder lockte Mittelasien mit seinen reichen, alten Städten, lärmigen Märkten, geheimnisvollen weißhaarigen Weisen die Forschungsreisenden, Kaufleute und Eroberer an. Mittelasien hat Hunderte, Tausende gar verführt; Dutzende großer oder kleiner Feldherren und Fürsten verschlungen...

Diese heiße, kriegerische und mystische Atmosphäre eines Wüstenlandes spiegeln die Bilder des bedeutenden russischen Kriegsmalers Vassilij Vereščagin wider. Seine Werke gelten als wichtige und anschauliche Quelle über die russische Eroberung Mittelasiens. Der Maler nahm als Fähnrich des russischen Heers nach einer persönlichen Einladung Konstantin von Kaufmanns, des Generalgouverneurs von Turkestan, an dem Feldzug teil. Dieses gefährliche Abenteuer hat den 27-jährigen Vereščagin russlandweit bekannt gemacht. Später gelang es Vereščagin, fast bei allen bedeutenden Kriegen Russlands der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dabei zu sein. Vereščagin war als Maler und tapferer Mann immer in der Mitte der Ereignisse. Er starb tragisch beim Untergang des Flaggschiffs „Petropawlowsk“ während des Russisch-Japanischen Kriegs. Das Schiff sank am 13. April 1904 im Gelben Meer innerhalb von zwei Minuten, nachdem es auf eine Mine gefahren war und die Munitionskammer explodierte. Vereščagin und der bedeutende russische Admiral Markow gehörten nicht zu den wenigen Überlebenden. Vereščagins letzte Arbeit, ein Bild eines

Kriegsrates unter dem Vorsitz des Admirals, wurde nahezu unbeschädigt aus dem Wasser geborgen.



„Der Usbeke. Geschirrsverkäufer“ (1873) *wikipedia*



„Die usbekische Frau in Taškent“ (1873) *wikipedia*



„Der tödlich Verwundete“ (1873) *wikipedia*

Seinen Zeitgenossen und Vorgängern entgegen, die den Krieg eher als Parade darstellten, spiegelten die Bilder von Vereščagin die grausame, todbringende Seite des Krieges wider. Sein Werk „Der tödlich Verwundete“ ist weltweit bekannt und gilt noch heute als eines der Symbole des Pazifismus.



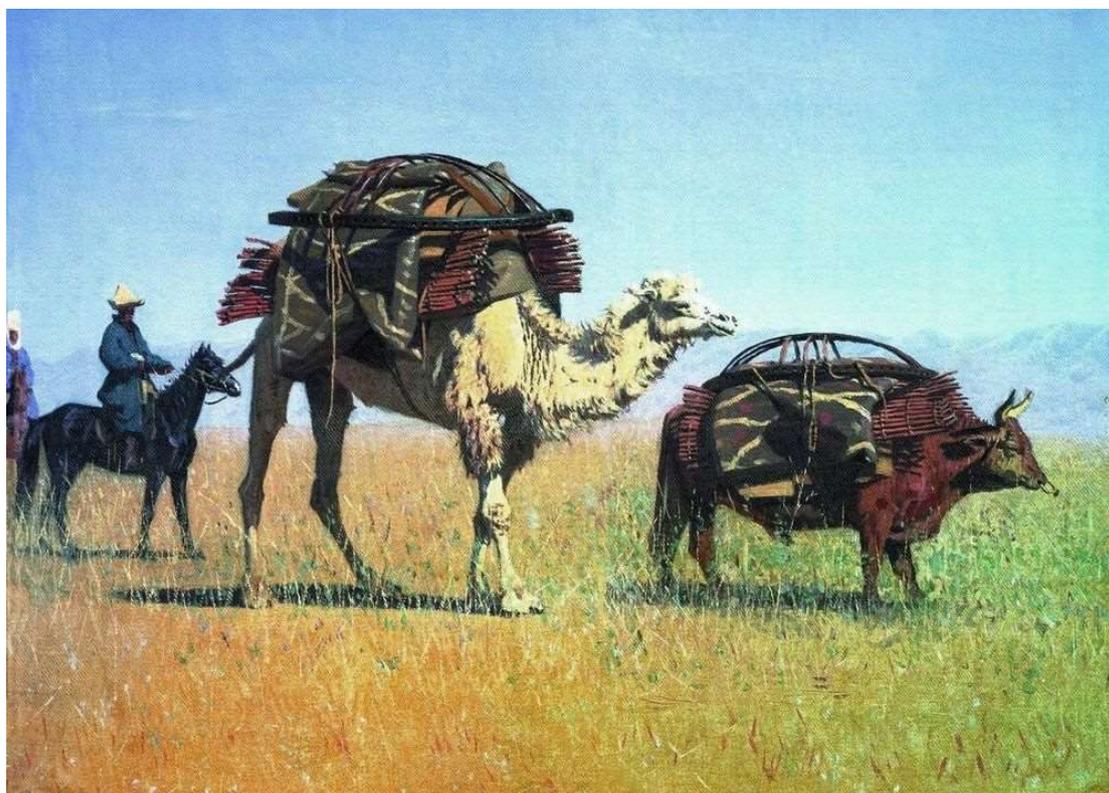
„Die Apotheose des Krieges“ (1873) *wikipedia*

Das Bild „Apotheose des Krieges“ mit seiner Widmung - „Allen Eroberern, den vergangenen, heutigen und künftigen“ – ist eine Warnung an alle Kriegstreibenden. Man warf Vereščagin in Russland oft vor, dass er unpatriotisch malte. Immerhin war und blieb er nicht nur ein echter Patriot und tapferer Soldat, sondern ein Mensch, dem Mitleid und Nächstenliebe nicht fremd waren.



„Mullah Rahim und Mulla Kerim streiten sich zum Markt unterwegs“ (1873) *wikipedia*

Seine Bilder lassen uns die Atmosphäre und Schwierigkeiten eines Feldzugs erahnen. Die Gefahr ist überall. Die Verbündeten am Tage verwandeln sich in brutalen Feinde in der Nacht. Gleichzeitig findet ein ganz anderes friedliches Leben der Menschen statt, die täglich mit einem Esel zum Markt reiten oder sich zum Morgengebet versammeln. Diese Kontraste, die so authentisch sind, demonstriert Vereščagin auf seinen Bildern eindrücklich.



„Der Umzug der Kirgisen“ (1873) *wikipedia*

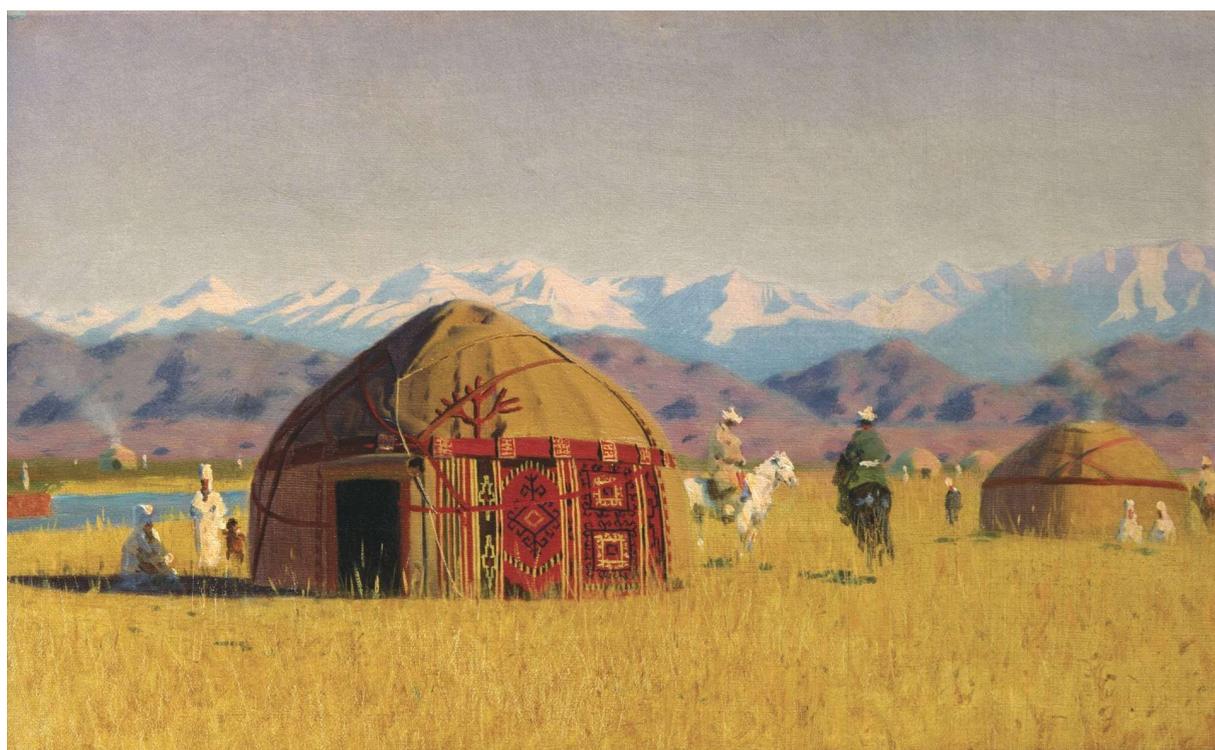
Die Ausdehnung Russlands in Mittelasien, die Anfang des 18. Jahrhunderts begann, lässt sich aus zwei Blickwinkeln betrachten. Zum einen wurde sie durch eine russische „Sickerwanderung“ (Carsten Goehrke) verursacht. Das von den russischen Zaren und Zarrinnen angetriebene schrittweise Vordringen in die Kasachen-Steppe dauerte bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts an und wurde von einer halbwegs erfolgreichen und friedlichen Siedlungskolonisation begleitet. – Zum anderen im Rahmen des sogenannten „Großen Spiels“ (*Great Game*), eines historischen und geostrategischen Interessenkonflikts Russlands und Großbritanniens um die Vorherrschaft in Zentralasien. Letzteres betrifft die russischen Expeditionen südlich des Aralsees, um die russischen Ackerbausiedlungen oder die Verbündeten Russlands, die Kasachen und Kirgisen, von den räuberischen Überfällen der Khanate Mittelasien zu schützen. Die teils von den britischen Agenten, teils von Gier nach Macht und Reichtum gegen die Russen aufgehetzten Khanate – Kokand, Chiva und Buchara – lebten von Sklavenhandel und räuberischen Überfällen auf die Nachbarn.

Die Ergebnisse der Aufklärungsmission unter der Führung von Aleksej Butakov, dessen Tagebücher von großer Bedeutung für die Geschichte Mittelasien sind, lagen der ersten Aralsee-Karte zugrunde. Der russische Einfluss in der Region konnte ausgedehnt werden und es gelang in der Folgezeit, die räuberischen Khanate erfolgreich zu bekämpfen. Butakov steht auch am Anfang des Baus einer Aralsee-Flotte. Die ersten Dampfer „Perovskij“ und „Obručev“ wurden nach Auftrag

der russischen Marine unter Butakovs Aufsicht aus Schweden geliefert und in der Festung Raim wieder zusammengebaut – eine logistische Meisterleistung.

An den weiteren russischen Militärexpeditionen in Mittelasien nahm einer der Mitreisenden Butakovs teil – der Kapitän des Generalstabes A. Makšeev, der sechs Jahre in Orenburg und später weitere Jahre in Turkestan diente und bedeutende Werke über die russische Eroberung verfasste.

Nach der russischen Eroberung, die größtenteils kurz von der Jahrhundertwende abgeschlossen war, blieb die sozio-politische Struktur der eingegliederten Staaten erhalten. Lediglich der Sklavenhandel wurde verboten. Emire und Khane herrschten weiter ohne Einschränkungen über ihre Untertanen. Der Islam blieb die Grundlage der Gesellschaft. Russen, die in Turkestan hauptsächlich als Beamte oder Ingenieure die Eisenbahnwege errichteten und die für die russische Wirtschaft stark benötigte Baumwolle anbauten, wurden von den Einheimischen (*tuzemcy*) getrennt. Zusammen mit den von dem Sklavenhandelsverbot verursachten Abnahme des Einkommens der Elite und infolge erhöhter Steuern kam es jedoch zu Aufständen, die manchmal auch von den muslimischen Geistlichen unterstützt wurden. Wegen der großen kulturellen, religiösen und wirtschaftlichen Unterschiede zwischen dem Russischen Reich und den mittelasiatischen Staaten wurde die russische *mission civilisatrice* nur ansatzweise vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges durchgesetzt.



„Kirgische Jurten am Fluss Čuj (1869-70)“ *wikipedia*

Sonne, Sand und toter Fisch

Vom Untergang einer sowjetischen Utopie

(sr) Ein Meer in der Wüste: Der Aralsee. Obwohl es in einer Salz- und Wüstengegend liegt und auf den ersten Blick wenig Wirtliches an sich hat, ist das Aralsee-Gebiet in sowjetischer Zeit ein



„Festung Irgis-Kala“ 1848-50

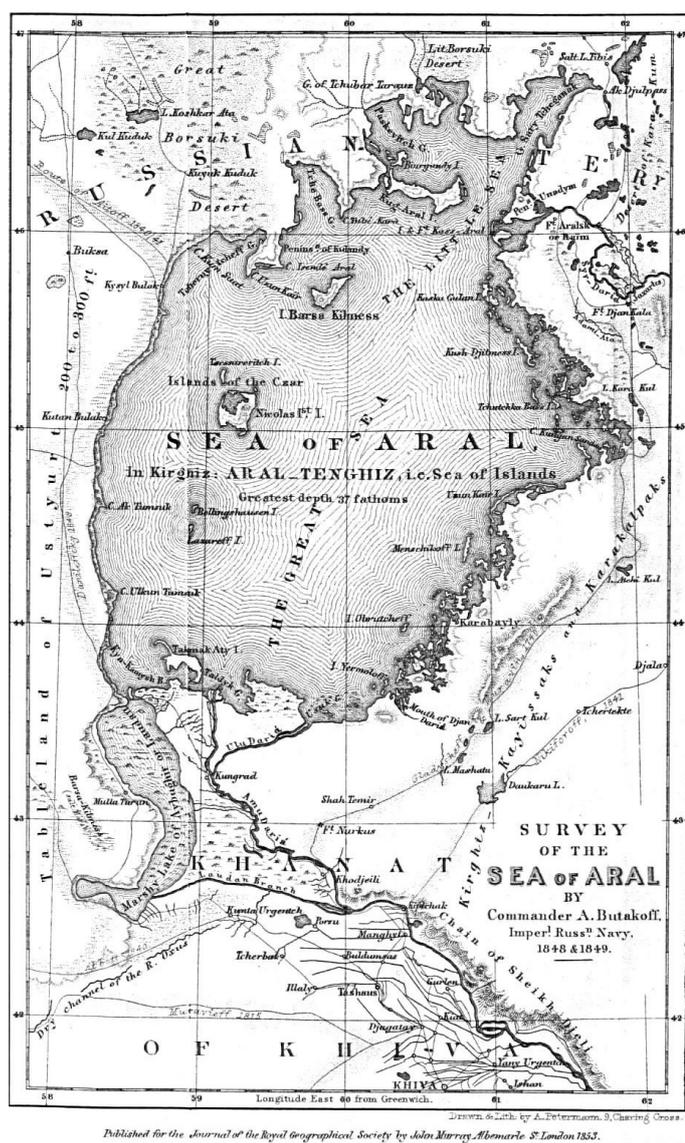
wirtschaftliches und agrarisches Zentrum sowie ein Ort der Fischfangindustrie.

Der Aralsee liegt inmitten einer Wüstensenke, der Senke von Turan, die sich von Orenburg im Norden bis hinunter nach Tashkent zieht. Einen großen Teil der Senke machen spärlich bewachsene Steppen sowie die Wüste „Kara-Kum“ (=„Schwarze Wüste“) südlich des Sees und die Wüste „Kysyl-Kum“ (=„Rote Wüste“) östlich davon aus. Auf der Westseite liegt, am Ufer steil abfallend, das „Ust-Urt-Plateau“, welches das Aralsee-Becken mit dem Kaspischen Meer verbindet. Der Aralsee ist nach dem Kaspischen Meer der zweitgrößte See in einer solchen Senke.

Die beiden Zuflüsse des Sees, der Syr-Darja im Nord-Osten und der Amu-Darja im Süden, sind für die gesamte Region von äußerster Wichtigkeit. Aufgrund der Wüstenlage mit stark kontinentalem Klima, ist das Wasser der entscheidende Faktor für Gedeih und Verderb des Lebens. Die Ufer sind sehr fruchtbar, wohingegen der Rest wüst und leer ist.

Obwohl man es sich auf den ersten Blick kaum vorstellen kann, ist die Senke von Turan wirtschaftlich durchaus reichhaltig, besonders an Bodenschätzen. Dies bemerkt schon Kapitän Butakov, der

am 9. August 1848 den Fund von einer Kohleschicht „von einem Fuß Stärke und vortrefflicher Qualität“¹⁸ sowie das Vorkommen von Erdöl und damit zusammenhängenden Stoffen beschreibt. In sowjetischer Zeit erweisen sich besonders die Gebiete südlich des Aralsees (in der Turkmenischen SSR) reich an Bodenschätzen. 1970 werden in diesen Gebieten ca. 8.5 Millionen Tonnen Kohle gefördert. Erdgas nimmt in der Wirtschaft des Aralsee-Gebiets ebenfalls einen wichtigen Rang ein. Hier sind vor allem die Gasfelder um Buchara, dem alten Chanat, von überregionaler Bedeutung. Verbunden mit dem Rest der Sowjetunion sind diese Lagerstätten mit langen Pipelines, die in den 50er Jahren großflächig ausgebaut werden. Neben den Vorkommen der fossilen Energieträger, sind in der mittelasiatischen Region zahlreiche weitere Bodenschätze wie Blei, Zink, Gold und Kupfer zu finden.



Karte des Aralsees auf Basis der von Kapitän Butakov vorgenommenen Messungen: *Royal Geographical Society* 1953.

Besonders die Chemische Industrie (Düngemittel, usw.) findet in den mittelasiatischen Sowjetrepubliken gute Voraussetzungen. Zum einen sind Vorprodukte wie Kalisalz, Schwefel und Brom

¹⁸Butakov, Aleksej I.: Tagebuch der Aralsee-Expedition 1848/49. Hg. und übers. von Max-Rainer Uhrig, Zell 2008. S. 31

in größeren Mengen vorhanden, zum anderen liegt in dem schier unendlichen Vorrat an Energieträgern, seien es fossile Brennstoffe oder bedingt durch die Gebirge und Flüsse, Elektrizität durch hydrodynamische Kraftwerke, ein weiterer Grund dafür. Der einzig Makel der industriellen Entwicklung, besonders der Schwerindustrie, liegt am Fehlen von größeren und einfach zugänglichen Eisenerzvorkommen.

In der Landwirtschaft dominiert seit jeher der Bewässerungsfeldbau. Durch die kontinentale Klimalage sind ergiebige und planbare Niederschläge oft nicht vorhanden, sodass das fruchtbare Land mithilfe von Kanälen und Beregnungsanlagen mit Wasser versorgt werden muss. In kleineren Mengen findet auch Trockenfeldbau statt. Spielt dieser in der Kasachischen SSR nördlich des Sees eine große Rolle, so sind es rund um den Aralsee und in den mittelasiatischen Regionen nur Randbereiche. Hier wird vor allem an den Rändern der Gebirge und in Gebieten mit ergiebigeren Niederschlägen Weizen angebaut.

Die Vieh- und Weidewirtschaft ist in den mittelasiatischen Sowjetrepubliken nur schwach ausgeprägt. Durch die geografischen Gegebenheiten ist eine sinnvolle Nutzung als Weideland nur in kleinem Umfang möglich, beispielsweise mit Schafen und Ziegen in gebirgigen Gegenden, oder mit Kamelen in den Trockensteppen.

Führend in den mittelasiatischen Republiken ist der Bewässerungsfeldbau. Auf ihn fallen zwei Drittel aller Anbauflächen, auch sind in ihm die meisten Menschen beschäftigt. Hauptsächlich bauen die Kolchosen und Sowchosen in den mittelasiatischen Regionen Weizen und Baumwolle an. Nebenerzeugnisse sind jedoch auch Wein sowie Zitrusfrüchte, die besonders in der Region um Taškent prächtig gedeihen.



„Pflugarbeit und das Sähen von Baumwolle“, Postkarte um 1900 (DG Uni Basel, TURKLA0018a)

Die Hauptanbaupflanze der mittelasiatischen Landwirtschaft bleibt aber die Baumwolle. Obwohl in der Region nicht heimisch, hat der Baumwollanbau in Mittelasien eine relativ lange Tradition. Schon Mitte der 1850er wird in Teilen Mittelasien mit Baumwollpflanzen experimentiert. Die

Anbauflächen vergrößern sich von 64.000 Hektar 1890 auf über 400.000 Hektar um 1910. Da die Baumwolle für die junge Sowjetunion ein lohnendes Exportgut darstellt (immerhin wurden 15% - 20% der Devisen damit verdient), wird in den kommenden Jahren ihr Anbau stark forciert. Zwar wird 1931 auf 1.650.000 Hektar Weizen angebaut und nur ca. 780.000 Hektar bewässertes Land trägt Baumwolle, die Nahrungsmittelproduktion stellt aber in den künftigen Plänen nur einen nachrangigen Faktor dar. Dies führt bald zu großer Abhängigkeit der mittelasiatischen Republiken von den Nahrungsmittelimporten aus anderen Regionen.

Durch den großflächigen Ausbau der Bewässerungssysteme schnellen die Baumwollerträge in den 1950ern erstmals in die Höhe. Wie Statistiken zeigen, ist der Höhepunkt der Erträge wohl im Jahre 1979, seitdem gehen diese wieder zurück. Ein längerfristiges Wachstum des Baumwollertrags hat mehrere Gründe: Zum einen konnte der Aufbau von chemischen Industrien für die Düngerproduktion nicht mit der Nachfrage an Dünger mithalten. Somit wurden maßgebliche Chancen für die Steigerung der Erträge verpasst. Zum anderen ist die Baumwollpflanze sehr sensibel gegenüber Versalzung. Die Zusammensetzung der Böden, die von Haus aus schon recht viel Salz in sich hatten, bedingten eine erhöhte Versalzung. Das Auswaschen der im Boden gebundenen Salze durch das zur Bewässerung eingesetzte Wasser, welches ohne fehlende Drainagesysteme selbst tiefere Schichten erreichen konnte, erhöhten den Salzgehalt drastisch. Bedingt durch die poröse Struktur der Böden konnte das geflößte Salz aufsteigen und die oberen Bodenschichten mit den Wurzeln erreichen. Die Technik des „Flushing“, also das Spülen durch eine Überflutung der Felder, brachte durch die nicht vorhandene Drainage oft den gegenteiligen Effekt. Man schätzt, dass ca. 80% der bewässerten Anbauflächen in Mittelasien von der Versalzung bedroht oder schon dadurch zunichtegemacht wurden.

Schon seit jeher wurden in dieser Gegend Bewässerungssysteme gebaut und die Felder so bewirtschaftet. Dabei blieben die Bewässerungssysteme aber nicht immer bestehen. So wurden sie oftmals aufgelassen und zu späterer Zeit wieder neu aufgebaut. Besonders während der Eroberung durch Timur im 14. Jahrhundert werden viele Dämme und Gräben zur Bewässerung zerstört, jedoch bald wieder in Stand gesetzt.

Schon kurz nach der Eingliederung der Gebiete in das zarische Russland liegt der Fokus auf der Vervollkommnung der Bewässerungssysteme. So werden 1887 alte, aufgelassene Systeme in der Oase von Merv wiederhergestellt und das Gelände als Privatgut des Zaren verwaltet. Die daraus resultierenden Erfolge und Erfahrungen lassen die Erweiterung und den Ausbau der Systeme als ein lohnendes Ziel erscheinen. Jedoch gibt es auch hier, wie so oft im zarischen Russland, große Unterschiede zwischen Planung und Umsetzung. So spricht der russische Gelehrte Wojekow 1914:

Der Baumwollanbau in Turkestan hat eine sehr schöne Zukunft, jedoch will ich mich nicht in der Hoffnung wiegen, dass man ihre Verwirklichung bald sehen könnte. Denn die Regierung will oder kann die großen Bauten nicht angehen; und was die Privatinitiative angeht, so weiß die Bürokratie sie zu behindern.¹⁹

Diese Zeilen fassen die weitere Entwicklung der Landwirtschaft bis zur Oktoberrevolution gut zusammen. Die Revolution von 1905 und der verlorene Krieg gegen Japan 1905/6 schlagen sich in einem massiven Haushaltsloch nieder. So sind 1925 erst 130.000 Hektar der ursprünglich geplanten 500.000 Hektar, die bis 1915 hätten erschlossen werden sollen, wirklich erschlossen.

¹⁹ Létolle, René / Mainguet, Monique: Der Aralsee. Eine ökologische Katastrophe, Berlin Heidelberg New York 1996. S. 212-213 Anm. 156.

In der Sowjetunion wird der Ausbau der Bewässerungssysteme, der lange den Vorstellungen zurückblieb, forciert. So wird im Oberlauf des Syr-Darja im Ferghanatal in der Usbekischen und Tadschikischen SSR zwischen 1938 und 1941 der große Ferghanakanal angelegt. Für dieses sozialistische Großprojekt werden bis zu 160.000 Arbeiter eingesetzt, die den 350 km langen Kanal teils in Handarbeit graben. So verliert der Syr-Darja schon im Oberlauf eine erhebliche Menge an Wasser. Später kommen im Bereich des Ferghanatals noch weitere Kanäle und Staubecken hinzu, so dass etwa ein Drittel des ursprünglichen Wassers für die Landwirtschaft abgezweigt wird.



Der Große Ferghanakanal in der Nähe von Andijon *Wikipedia*

Das mit Abstand größte Bauvorhaben aber war der Karakum-Kanal, der vom südlich in den Aralsee mündenden Amu-Darja bei Kelif an der sowjetisch-afghanischen Grenze ausgeleitet wird. Er führt durch die Wüste und sollte die alten Bewässerungssysteme von Murgab und Tedzhen sowie die Oasen von Ashkhabad und Kizel-Arvat mit Wasser versorgen. Dieser über 1000 Kilometer lange Kanal war eine der stalinistischen Großbauten des Kommunismus und sollte hunderttausende Hektar unfruchtbares Wüstenland für die Landwirtschaft nutzbar machen. Getrieben von der Idee, die Natur nach ihren Vorstellungen zu verändern und zu kontrollieren, treiben die Ingenieure den Ausbau des Kanals ab 1954 voran. Etwaige Befürchtungen über die negativen Folgen dieses Eingriffes für den See werden dabei nicht berücksichtigt oder als nichtzutreffend deklariert. Davon, dass sich dieses Vorgehen noch bitter rächen würde, gingen die Ingenieure nicht aus. Als der Kanal 1988 seine endgültige Länge von 1445 Kilometer erreicht hatte, hatte er sich in seinen Grundzügen schon wieder überholt und war nur von zweifelhaftem Wert.

Der wirtschaftliche Aufstieg der mittelasiatischen Regionen hing nicht nur mit dem Wasser und dem Vorhandensein der Bodenschätze, sondern auch maßgeblich mit dem Ausbau der Eisenbahn

zusammen. Da der Aralsee und die fruchtbaren Bewässerungsgebiete durch eine ca. 800 km breite Wüsten- und Steppenzzone vom Rest des russischen Imperiums getrennt waren, gestalteten sich Handelskontakte in die abgelegenen Provinz schwierig.

Bei dem Vordringen der Russen nach Sibirien zeigte sich die enorme Kraft, die die Eisenbahn auch in entlegenen Gebieten entfalten konnte. Nicht zuletzt nennt die russische Geschichtswissenschaft die Methoden der Konsolidierung der im Osten neu gewonnenen russischen Gebiete mithilfe der Eisenbahn den „russischen Eisenbahnimperialismus“: Die Eisenbahn bringt nicht nur ökonomischen Aufschwung und Verbindung zum Zentrum, sondern auch eine effektivere Art der Kontrolle. Denn nicht nur Waren, sondern auch militärische Einheiten können innerhalb kurzer Zeit auf gleichem Weg in die Provinz geschickt werden. Die Eisenbahn bringt nicht nur eine bessere Anbindung der Peripherie an das Zentrum, sondern auch eine Erhöhung der Kontrolle durch die Zentralmacht. Deshalb war der Bau von Eisenbahnstrecken für die Imperien des 19. Jahrhunderts auch ein so wichtiges Unterfangen.



Transkaspische Eisenbahn, Station Kaakcha, Postkarte um 1900 (DG Uni Basel TURKTY001a)

In den mittelasiatischen Gebieten wurde deshalb schon relativ bald nach der Eingliederung in das zarische Russland über den Bau von Eisenbahnstrecken nachgedacht. Neben den Gründen der besseren Kontrolle und der Ausbeutung der Ressourcen, war ein dritter Punkt von maßgeblicher Wichtigkeit: In einer Zeit der beginnenden Globalisierung sah man die mittelasiatische Region als eine maßgebliche Transitzone für den Handel zwischen Europa und Indien an. Zwar bildeten Schiffe, die großenteils noch mit Segeln fuhren und ohne den erst 1869 eröffneten Suezkanal noch die lange Route um Afrika herum nutzen mussten, für den Welthandel das Rückgrat, doch sah man in einer gut ausgebauten, durchgehenden Eisenbahnverbindung zwischen Europa und Indien über Mittelasien einen Zeitvorteil. So kam es, dass zwischen 1865 und 1880 über 40 verschiedene Bahnprojekte zwischen Europa und Mittelasien zur Planung bei der russischen Regierung eingingen. Unter den Antragstellern befand sich auch der französische Ingenieur Ferdinand de Lesseps, der

schon den Suezkanal gebaut hatte und somit zu einem der großen Visionäre der Vernetzung der Welt gehörte. Er und seine größtenteils französischen Geldgeber wollten Mittelasien zu einem Zentrum des internationalen Warenumschlages machen und somit einen Gegenpol zum britisch dominierten Suezkanal schaffen.²⁰ Doch dieser 1873 eingereichte Plan sowie auch alle weiteren Pläne, die bis 1879/80 bei der Regierung eingingen, wurden verworfen.

Der zarische Kriegsminister Miljutin führte die Gründe für das Abschmettern aller Pläne so aus:

Die Länge einer solchen Bahn wäre so groß, die Schwierigkeiten ihres Baues so gewaltig und die von ihr durchquerten Gegenden so wüst, dass sich eine Strecke bis Taškent nie rechnen würde. Da es momentan so viele Bahnprojekte gibt, die für Russland unerlässlich sind, wäre es nicht an der Zeit, Vorhaben dieser Art in Erwägung zu ziehen. [...] Das Vorhaben von de Lesseps ist in solchem Maße phantastisch, dass es nicht lohnt, gründlich auf seine Vor- und Nachteile geprüft zu werden.²¹

Nachdem sich zum Ende der 1870er Jahre die Sicherheitslage in Mittelasien verschlechtert hatte und zudem England großen Einfluss in Afghanistan bekam, waren die Vorzeichen jedoch andere.



Почтовая открытка анонимного издательства. 1903 год.

Eisenbahnstation in Taškent 1903; Postkarte eines unbekanntes Verlags. *Wikipedia*

So wurde ab 1880 mit dem Bau der Transkaspischen Eisenbahn begonnen. Diese lief von Krasnovodsk (ab 1993 Türkmenbaşy) am Kaspischen Meer über Aschchabad, an der Grenze zu Afghanistan, bis nach Taškent. 1888 war dann Samarkand erreicht. Bis zur vollständigen Fertigstellung sollten dann aber nochmals 15 Jahre vergehen, ehe 1903 auch Taškent an die Bahn angeschlossen

²⁰ De Lesseps plante, eine Route von Ekaterinburg an der Transsibirischen Eisenbahn über Samarkand bis nach Indien zu bauen.

²¹ Schenk, Frithjof Benjamin: Russlands Fahrt in der Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter, Stuttgart 2014. S. 85-86.

werden konnte. Diese Bahn war insofern besonders, als dass sie eine Militärbahn war. Sie wurde von russischen Eisenbahn-Battalionen gebaut und unterstand dem Kriegsministerium. Die Bahn diente primär zur Absicherung der instabil gewordenen Randregion, ein etwaiger Warentransport lag nicht im Fokus.

Die Idee Mittelasien als Transitland für den internationalen Warenverkehr zu nutzen, kam erst wieder am Anfang des 20. Jahrhunderts auf. Der damalige Finanzminister Sergej Witte brachte eine Strecke von Saratov, zwischen Kaspischem Meer und Aralsee, vorbei bis in die Region von Buchara. Dem widersprach die Idee des Kriegsministers, der eine Bahnstrecke von Orenburg nach Taškent plante. Schlussendlich wurde die um einiges kürzere direkte Route von Orenburg nach Taškent gebaut, die 1906 ihrer Bestimmung übergeben werden konnte.

Neben diesen beiden Hauptstrecken durchzogen bald daraufhin viele kleinere Nebenstrecken die schier endlosen Wüsten- und Steppenlandschaften. In sowjetischer Zeit wurde das Netz verstärkt, primär um die Mengen an Baumwolle und anderen Produkten, besonders aus der Region um Taškent und Nukus, am Unterlauf der Amu-Darja, kurz vor der Mündung zu transportieren.

Doch auch der Aralsee an sich spielte in der Wirtschaft Mittelasiens eine durchaus wichtige Rolle. So hatte der Fischfang im Aralsee eine lange Tradition. Schon Kapitän Butakov berichtet von der russisch-kasachischen Fischfangflotte. Diese war schon Mitte der 1840er auf dem See unterwegs und stellte in vielerlei Hinsicht eine wichtige Hilfe für die Expedition dar. Nicht nur, dass die Besatzungen der kleinen Schiffe der Flotte die nähere Umgebung der Mündung des Syr-Darja gut kannten und somit die eine oder andere Hilfestellung geben konnten, sondern auch die Übernahme eines der dort angestellten, orts- und kulturkundigen Kasachen, im Bericht Kirgise genannt, ist eine nicht zu unterschätzende Hilfe für Kapitän Butakov. So hilft der Kasache Butakov nicht nur bei der Navigation auf dem Gewässer und dem Benennen von Inseln, sondern auch bei Kontakten mit ortsansässigen Kasachen, warnt vor Gefahren und erklärt die dortige Fauna und Flora.

In sowjetischer Zeit war der Fischfang auf dem Aralsee der wichtigste Wirtschaftszweig der direkt am See lebenden Menschen. So wurden in den 1960er Jahren in der Konservenfabrik in Muynak, am Südufer des Sees, in direkter Nachbarschaft zum Amu-Delta, ca. 45.000 Tonnen Fisch pro Jahr verarbeitet. Jährlich verließen über 16 Millionen Konserven das Aralsee-Gebiet. Neben hauptsächlich Karpfen (60%) und Barschen (15%), die von jeher im See vorkamen und sich auf den sich ändernden Salzgehalt eingestellt hatten, gab es noch einige Hechte und Lachse. Diese waren aber im See nicht heimisch und wurden nachträglich für die Zucht eingesetzt. Ein weiterer wichtiger Fisch war der Aralsee-Stör (schip). 10% der gesamten Kaviar-Ausbeute der Sowjetunion kamen von diesem Fisch. Alles in Allem waren in der Fischindustrie rund um den Aralsee zu Hochzeiten, in den 60ern, über 30.000 Menschen beschäftigt. Durch den massiven Anstieg der Wasserentnahme infolge der Eröffnung des Kara-Kum-Kanals, begann sich der See zum Ende der 1960er zurückzuziehen. Zwar waren Schwankungen des Wasserspiegels durch den jahreszeitlich bedingten Zufluss seit jeher normal, doch hier handelte es sich nicht um natürliche Ursachen.

Doch sehen wir uns diese Ursachen einmal im Detail an: Da wäre zu allererst die massive Wasserentnahme für die Landwirtschaft. Wie oben erklärt, wurden die Wüsten um den Aralsee durch ein weit verzweigtes System an Bewässerungskanälen und Rückhaltebecken durchzogen. Bedingt durch das kontinentale Klima, was heiße Sommer und kalte Winter bedeutet, war der Wasserverlust durch Verdunstung enorm. Gleichzeitig führte der Baufehler am Kara-Kum-Kanal, welcher auf einer Länge von 600 Kilometer kein betoniertes Bett aufweist, zu weiterem enormen Wasserverlust. So musste viel mehr Wasser entnommen werden, als letztendlich auf den Feldern ankam bzw. dort überhaupt gebraucht wurde. Dies alles führte zu einer um bis zu 20 km³/Jahr verkleinerten

Wassermenge im Amu-Darja. Nicht zu vergessen sind dabei die Wasserentnahmen am Oberlauf des Syr-Darja, die die im Aralsee ankommende Wassermenge ebenfalls empfindlich verringerte.



Verrostende Schiffe auf dem Trockenen nahe Aralsk, Kasachstan. (UNESCO 2006)

Wie schon Kapitän Butakov berichtet ist der Aralsee ein sehr flaches Gewässer. Durch die Verringerung des Eintrags der beiden Flüsse fiel der Wasserspiegel zwar nur um knappe 10 Meter, doch dies reicht schon aus, um eine Verlandung großer Regionen zu verursachen. Die Verlandung war beispielsweise in Muynak, das direkt an der Küste lag, so extrem, dass schon 1969 eine Fahrrinne vom Hafen zur neuen Küstenlinie gegraben werden musste. Einhergehend mit der Verkleinerung des Seevolumens infolge der Verlandung stieg der Salzgehalt merklich an. Dies führte dazu, dass bis 1975 fast alle der 20 Fischarten, die einmal den See bevölkert hatten, verschwunden waren. Neben Krabben und Krebsen überlebten einzig eigens aus dem Kaspischen Meer eingesetzte Arten, die besser an den höheren Salzgehalt angepasst waren. Der Fischfang brach dadurch drastisch ein, bis 1975 war er praktisch zum Erliegen gekommen. Zwar kamen in den Deltaseen und Rückhaltebecken sowie im Sary-Kamysch-See, welcher südlich des Aralsees in der Wüste liegt, noch Fische vor, diese waren aber durch den ständigen Eintrag von Pestiziden und Düngern nur noch ein Bruchteil der im Aralsee vorkommenden Menge und von minderer Qualität.

Um die große Konservenfabrik bei Muynak trotzdem noch zu nutzen, wurde in den 1980ern Fisch aus der Ostsee und dem Pazifik bei Waldivostok zur Verarbeitung geliefert. 1990 musste die Fabrik dann schließen.

Von den über 30.000 Menschen, die einst vom Fischfang lebten sind heute nur noch ein paar wenige übrig. Das „Boomtown“ Muynak liegt heute fast verlassen über 100 km von der Küstenlinie dessen, was vom Aralsee übrig ist, entfernt. Die rostigen Fischerboote, für Touristen in der Nähe

von Muynak auf dem ehemaligen Seeboden aufgereiht, sind stumme Zeugen früherer Jahre und Mahnmal zugleich.

Literatur:

- Autorenkollektiv: Sowjetunion - Regionale ökonomische Geografie. Hg.: V. V. Pokšiševskij, Gotha/Leipzig 1967.
- Baldauf, Ingeborg: Mittelasien und Russland / Sowjetunion: Kulturelle Begegnungen von 1860 bis 1990., in: Zentralasien 13. bis 20. Jahrhundert. Geschichte und Gesellschaft, Hg. v. Bert Frager / Andreas Kappeler, Wien 2006.
- Baranski, Nikolai N.: Die ökonomische Geografie der UdSSR. Übersetzt von Fritz Heinzmann, Heinrich Täubert, Alexander Böltz und Sigrid Stoß, Berlin 1957.
- Breschnew, Leonid I.: Fragen der Agrarpolitik der KPdSU und die Erschließung der Neulandgebiete Kasachstans. Ausgewählte Reden, Berlin 1957.
- Gestwa, Klaus: Die Statischen Großbauten des Kommunismus. Sowjetische Technik- und Umweltgeschichte, 1948-1967, München 2010.
- Glazovsky, Nikita F.: Aral Sea, in: Anatoly F. Mandych (Hg.): Enclosedseas and lakesofeastern Europe and middle Asia, Amsterdam 1995.
- Létolle, René / Mainguet, Monique: Der Aralsee. Eine ökologische Katastrophe, Berlin Heidelberg New York 1996.
- Létolle, René / Mainguet, Monique: The Ecological Crisis ofthe Aral SeaBasin in the Frame of a New Time Scale: The „Anthropo-Geological Scale“, in: Naturwissenschaften 84 (1997), S. 331-339.
- Loy, Thomas / Baldauf, Ingeborg: Mythos Aralsee. Das Wasser und die Bewohner des Amudarya-Deltas, in: Humboldt-Spektrum 3/2010.
- Mathieson, Raymond S.: The Soviet Union. An EconomicGeography, London/New York 1975.
- Schenk, Frithjof Benjamin: Russlands Fahrt in der Moderne. Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter, Stuttgart 2014.

Blick hinter den schmutzigen Schleier

Die aktuelle Situation im Aralseegebiet

- (sr) In der achten Klasse [1983] hatten wir einen etwas sonderbaren Lehrer. Er hörte viel Radio. Er war es, der uns zum Ersten mal etwas über den Aralsee und sein Verschwinden erzählte. Vorher hatten wir noch nie davon gehört. [...] Unser Lehrer zeigte eines Tages zum Himmel und fragte uns, was wir dort sähen. Wir sahen nichts. Der Himmel war wie immer. Dann machte er uns auf den breiten braunen Streifen aufmerksam, der damals ständig am Horizont zu sehen war. Er sagte, dass das Sand sei, den der Wind vom Boden des ausgetrockneten Aralsees aufwirbelt. Dieser schmutzige Schleier war das erste, was ich vom Verschwinden des Aralsees wahrnahm.²²



Der Aralsee 1989 und 2008. (Satelitenbild der NASA 2008) *Wikipedia*

²² So erzählt ein Anwohner seine Verbindung mit dem Aralsee im Interview mit Ingeborg Baldauf. Loy, Thomas / Baldauf, Ingeborg: Mythos Aralsee. Das Wasser und die Bewohner des Amudarya-Deltas, in: Humboldt-Spektrum 3/2010. S. 52.

An sein Verschwinden Ende der 1960er erinnern sich immer weniger. Die heutige Jugend nimmt den Aralsee nur noch als etwas mythisches, legendenhaftes wahr, über das die Alten in Ihren Geschichten reden.

Als Kapitän Butakov während seiner Expedition die artenreiche Fauna und Flora des Aralsees sieht, kommt er aus dem Staunen kaum wieder heraus. So beschreibt er am 24. Juli 1849 eine kleine Insel im Süden mit den Worten: „Die ganze Insel, insbesondere der Gipfel, sind (sic!) mit Nestern von Pelikanen und Kormoranen bedeckt. [...] Von der Höhe aus erblickten wir im Umkreis der Insel eine große Anzahl von Stören, Welsen und Karpfen.“²³ Ein anderes Mal berichtet er in einem Brief an seine Familie gar von einer Tigerjagd am See.²⁴ Der Aralsee erscheint in seinem und auch in nachfolgenden Berichten als eine blühende und von Leben strotzende, aber gleichzeitig auch äußerst gefährliche Oase inmitten trostloser und unerbittlicher Wüstensteppen.

Doch von der einstigen Schönheit, die Kapitän Butakov beschreibt und Taras Ševčenko in seinen Bildern verewigt hat, ist heute kaum mehr etwas übrig. Die schier endlose Wasserfläche ist einer ebenso endlosen Salzwüste gewichen. Mit der rigorosen Umgestaltung der Zuflüsse durch die Sowjets verschwand der See beinahe vollständig. Waren es in den 1960er Jahren noch über 65.000 km², so sind es heute in guten Jahren nur noch knapp 8.000 km². Fischfang gibt es nicht mehr und auch der Baumwollanbau, dessen Ausbau hauptverantwortlich für das Verschwinden des Sees war, ist heute durch die Versalzung großer Anbauggebiete nur noch in verringertem Maße möglich.



Seeansicht, Kasachstan 2003 *Wikipedia*

²³Butakov, Aleksej I.: Tagebuch der Aralsee-Expedition 1848/49. Hg. und übers. von Max-Rainer Uhrig, Zell 2008. S. 70.

²⁴ Ebd., S. 105 - 107.

Auch wenn der See als Ganzes unwiederbringlich verloren ist, so gab es dennoch Bemühungen zumindest einen Teil zu retten. Im Zuge der negativen Entwicklung im Aralseegebiet, werden schon in den 1960-er Jahren verschiedene Gegenmaßnahmen entwickelt. Da ist zum einen der Plan, die großen Flüsse Sibiriens über ein Kanalsystem mit den Zuflüssen des Aralsees zu verbinden. Diese Pläne sehen große Kanäle und Pumpwerke vor, um ein Teil des Wassers der Flüsse Irtysh und Ob in den Syr-Darja und Amu-Darja umzuleiten. Ebenso werden Pläne für eine Kanalverbindung zwischen der Wolga, dem Kaspischen Meer und dem Aralsee geprüft. Aufgrund vielfältiger Probleme, der technischen Umsetzung sowie unkalkulierbaren Risiken für Wirtschaft und Ökologie der Flüsse, kommen diese Ideen nicht aus der Planungsphase hinaus.

Zum anderen gibt es Ideen, das Schrumpfen des Sees durch Dämme und Stauwehre zu stoppen. Demnach hätte der See durch Dämme in mehrere Sektionen, die jeweils als Wasserrückhaltebecken dienen, geteilt werden sollen, um so der Verteilung des Wassers auf größerer Fläche und der damit einhergehenden stärker auftretenden Verdunstung, entgegen zu wirken. Auch diese Pläne wurden niemals umgesetzt.

Heute hat sich der See in einen langgezogenen, in südlichen und in einen nördlichen Teil, rund um die Mündung des Syr-Darja, verwandelt. Dazwischen befinden sich tausende Quadratkilometer ausgetrockneter Seegrund, dessen Oberfläche größtenteils aus Salzablagerungen besteht. Da der südliche Teil über keinen Zufluss mehr verfügt, der Amu-Darja versandet über 100 Kilometer vor seiner alten Mündung, schwankt seine Ausdehnung jährlich.

Neben der Austrocknung des Sees und der damit verbundenen Arbeits- und Hoffnungslosigkeit, sind die Anwohner noch mit einer dritten Gefahr bedroht: der höheren Sterblichkeit durch die Verseuchung der Landschaft. Durch die große Nutzung von Pestiziden und dem nur spärlich funktionierenden Drainagesystem, sind viele Quadratkilometer von Pestiziden verseucht. Seit den 1960er Jahren registriert man für die Region Karakalpakistan einen unnatürlichen Anstieg an Gallensteinen, chronischer Gastritis, Nierenentzündungen und Kehlkopfkrebs. So ist alleine die Wahrscheinlichkeit an Gallensteinen zu erkranken sechs mal höher, als bei Sowjetbürgern aus anderen Regionen. Bei Kehlkopfkrebs ist diese sogar um das Sieben bis Zehnfache erhöht. Alles in Allem wird über eine Zehnjahresfrist eine etwa um das 15-fache erhöhte Sterberate ermittelt.²⁵

Doch nicht nur die Pestizide vergiften die Umwelt. Als der Aralsee noch als See zu erkennen war, richtete die Rote Armee 1948 auf der „Insel der Wiedergeburt“ ein Chemieforschungslabor ein. Dort wurde unter anderem am chemischen Kampfstoff „Milzbrand“, auch bekannt unter dem amerikanischen Namen „Anthrax“, geforscht. Die einstige Hochsicherheitseinrichtung liegt heute verlassen und massiv verseucht auf der 2002 teilweise, ab 2008 vollständig zum Festland gehörenden Insel und ist ohne größere Sicherheitsvorkehrungen zugänglich. Zwar wurde 2002 mit Hilfe amerikanischer Experten ein Großteil der chemischen Kampfstoffe vernichtet, die Bedrohung einer Verbreitung durch Tiere über die nun entstandene Landbrücke ist aber immer noch akut.

Literatur:

Glazovsky, Nikita F.: Aral Sea, in: Anatoly F. Mandych (Hg.): Enclosed seas and lakes of eastern Europe and middle Asia, Amsterdam 1995.

Létolle, René / Mainguet, Monique: Der Aralsee. Eine ökologische Katastrophe, Berlin Heidelberg New York 1996.

Loy, Thomas / Baldauf, Ingeborg: Mythos Aralsee. Das Wasser und die Bewohner des Amudarya-Deltas, in: Humboldt-Spektrum 3/2010.

²⁵ Vgl. Glazovsky, Nikita F.: Aral Sea, in: Anatoly F. Mandych (Hg.): Enclosed seas and lakes of eastern Europe and middle Asia, Amsterdam 1995. S. 138.

Der Aralsee und die geheime Wasserwirtschaft in der Steppe

(vz) Viele Gelehrte teilen weltweit die Meinung, dass der Aralsee aufgrund der Wasserverschwendung abgestorben ist. In der Mitte des 20. Jahrhunderts wurde ein großer Teil der Flüsse Amu-Darja und Syr-Darja zur Bewässerung von Feldern abgezweigt. Seit den 1960er Jahren begann der Aralsee zu schrumpfen. Zu diesem Zeitpunkt verlor der See 90 Prozent seiner Fläche. Von dieser ökologischen Katastrophe waren zwei Länder besonders betroffen: Kasachstan und Usbekistan. In der sowjetischen Zeit, bis 1985, schwieg man über die Situation des Aralsees. Das Meer verringerte schnell seine Ausdehnung, während sein Abbild auf allen geographischen Karten unverändert blieb. Was tatsächlich geschah wussten nur die Einheimischen, ein enger Kreis von Beamten und Gelehrten. Dabei hatten alle großen Forschungsinstitute der Sowjetunion den Aralsee untersucht – ihre Ergebnisse wurden jedoch geheim gehalten.

Im Jahre 1974 veröffentlichte die Akademie der Wissenschaften der UdSSR eine Broschüre (für den Dienstgebrauch), in der die ökologischen Katastrophen benannt wurden. Im Dokument hieß es, dass die hemmungslose Verschwendung des Wassers zur Bewässerung der Baumwoll-Felder keine spürbare Zunahme der Produktion bewirke, aber das Sinken des Meeresspiegels zu Veränderungen des Klimas und zur Freisetzung von Salzen führe.

In den 1950er Jahren hatte man mit dem Bau der großen Kanäle begonnen. Der größte, Kanal Karakum, führte durch den Südteil Turkmenistans. Zwischen 1956 und 1986 zwackte der Kanal 15 Prozent des Amu-Darja-Wassers ab. Dabei war der Bau nicht isoliert – die Hälfte des Wassers versickerte im Sand. Entlang des Kanals stieg dadurch das Niveau des Grundwassers stark an und das Salz begann nach oben aufzusteigen, sodass eine Salzerde entstand. Damit die Erden nicht übermäßig versalzen, fing man sie auszuwaschen. Erneut erhöhte dies den Aufwand an Wasser.



„Sajgaki“ [Antilopen] 1848



„Festung Raim. Aussicht von Syr-Darja Werft“ 1848