

Vorwort

Das russische Reich benötigte rund ein Jahrhundert, um das Vorland Kaukasien an seiner südlichen Peripherie zu erobern, zu befrieden und in den Staatsverband zu integrieren. Die Prozesse, die zu diesem Ende führten, geschahen gleichzeitig oder sogar in einer unerwarteten Reihenfolge, je nachdem um welchen Teil des Großraums es sich handelte, der nur an den Flanken im Westen und Osten durch Binnenmeere begrenzt ist. Bei jedem dieser Prozesse, der Eroberung, der Befriedung und der Integration, bedurfte es als wichtige Voraussetzung sicherer Verkehrswege, die in einer ausgedehnten, durch Hochgebirge bestimmten Region, die anders als etwa die Schweiz seit jeher unfriedlich war, eine weit größere Bedeutung erlangten als im Flachland der osteuropäischen Tiefebene oder in Sibirien. Begnügte man sich zunächst mit der Georgischen Heerstraße über den Kreuzbergpass als wichtigste, aber auch einzige Verbindung vom Mutterland in die annektierten Gebiete, so erwachte gegen Mitte des 19. Jahrhunderts das Bewusstsein dafür, die neuen Territorien fester im Reichsverband zu verankern, nach außen hin und gegenüber den unruhigen Bergvölkern zu sichern, und nicht zuletzt Handel und Wirtschaft in Gang zu bringen. In der zweiten Jahrhunderthälfte erreichte die Bautätigkeit ihre Hochphase und ermöglichte die vollständige Durchdringung insbesondere Südkaukasiens mittels eines Straßennetzes, das im wesentlichen heute noch die wiederum in einzelne Staaten zerfallenen Teile eines ursprünglich gemeinsamen Territoriums durchzieht. Militärische Sicherung, zivile Bedürfnisse und staatliche Integration gingen parallel mit dem so genannten Kaukasischen Krieg einher, dessen Anfang und Ende sich nicht eindeutig festlegen lassen. Die vorliegende Studie konzentriert sich dabei auf den zentralen Aspekt der Suche nach Straßentrassen, ihren Bau, die Instandhaltung und Sicherung von Verkehrswegen.

Während der Beschäftigung mit dem Kaukasus schien mir im Angesicht eines ausgreifenden Themas, das im Vergleich mit anderen kaukasischen Themen wie dem islamischen Widerstand, der georgischen Geschichte oder dem armenischen Element, die eine mittlerweile unüberschaubare Literatur hervorgebracht haben, die Frage nach der Bedeutung der Verkehrsverbindungen im Großraum zunehmend weniger nachrangig. Immer kam es mir dabei vor, vor einer hoch aufragenden Gebirgswand zu stehen, die unüberwindbar sei. Einen Weg der Bewältigung schien jedoch die Möglichkeit zu bieten, dieses Gebirge durch schmale Gänge zu durchqueren und auf der anderen Seite ein Ziel zu finden. Die scheinbar klar abgegrenzte Thematik der Verkehrswege als Mittel zur Reichsintegration eröffnete einen Lichtblick, der allerdings zeitweise durch enge Schluchten oder neue Hindernisse verdunkelt wurde. Wenngleich ich mich immer wieder auf das engere Thema zurückziehen konnte, durften neu auftretende Herausforderungen nicht vernachlässigt werden. Geholfen hat mir dabei das Studium von speziellen Karten und Plänen, und zwar modernen wie auch historischen. Ein Glücksfall war dabei, dass 2006 der detaillierte Atlas der ethnischen Geschichte Kaukasiens von Artur Cuciev erschienen war, denn die historischen russischen Karten, die mir zur Verfügung standen, bieten nicht diese Ausführlichkeit. An zweiter Stelle bezog ich geographische Kenntnisse aus dem russländischen Autoatlas für Kaukasien von 2008 (Maßstab 1 : 200 000), der außer dem Nordkaukasus auch alle wichtigen Pässe des Großen Kaukasus und die nördliche Grenzregion von Azerbajdžan umfasst. Für Georgien sei auf die Pläne und Karten der *Geoland Series* verwiesen, die überaus genau sind (Maßstäbe 1 : 50 000 und 1 : 250 000), und auf die kanadische Karte „International Travel Maps Georgia“ (1 : 610 000, Vancouver ³2007), die auch die Grenzregionen der Nachbarstaaten weiträumig abbildet, also

Türkisch-Armenien bzw. Nordost-Anatolien, das ehemalige georgische Tao-Klardžeti, Nord-Armenien, den Westen von Azerbajdžan und die südlichen Landesteile der nordkaukasischen autonomen Republiken Karatschaj-Tscherkessien, Kabardino-Balkarien, Ossetien-Alanien, Inguschien, Tschetschenien und Daghestan. Für weitere Regionen bieten die Karten des sowjetischen Generalstabs eine gewisse Hilfe. Diese Hilfsmittel vorab gesondert zu nennen scheint mir wichtig, weil Kaukasien von jeher physikalisch, orographisch, ethnographisch und nicht zuletzt politisch fragmentiert war und ist. Viele Zusammenhänge werden erst nach einem Kartenstudium offenbar. Einige Ortsbezeichnungen bleiben trotzdem unklar.

Auf dem beschwerlichen und langen Weg durch eine in Hinsicht auf Erschließung und Integration noch wenig erforschten Randzone Russlands haben mich Lehrer, Kollegen und Freunde als Weggenossen begleitet, denen ich Dank schulde. Schon lange vor Beginn des Forschungsprojekts hat mein Doktorvater Gottfried Schramm mir das Thema der kaukasischen Verkehrswege nahegelegt und mitformuliert, als er selbst an seinem entstehenden Buch „Von Puschkin bis Gorkij. Dichterische Wahrnehmungen einer Gesellschaft im Wandel“ arbeitete. Dabei zeigte er sich besonders beeindruckt von Michail Lermontows Schilderung eines alten *kavkazec*, des Kapitäns Maximytsch in „Ein Held unserer Zeit“, der Führer einer russischen Transportkolonne auf der Georgischen Heerstraße ist.

Seinem Nachfolger auf dem Freiburger Lehrstuhl für Osteuropäische Geschichte, Dietmar Neutatz, danke ich dafür, dass er dieses Thema aufgenommen und mich seither darin bestärkt und wesentlich unterstützt hat. Dass die Deutsche Forschungsgemeinschaft das Thema dankenswerterweise als projektwürdig angesehen und die arbeits- und zeitaufwändige Quellenbeschaffung in St. Petersburg, Tbilisi, Moskau, München und Berlin in großzügiger Weise gefördert hat, ist nicht zuletzt sein Verdienst. Von ihm erhielt ich frühzeitig den Hinweis auf eine reichhaltige historische Reiseliteratur zum Kaukasus.

Den Schatz russischer Quellen im Georgischen Nationalarchiv (georg.: *Saqartvelos Erovnu-li Arqivi*) hob der georgische Kollege Gotscha Saitidze (Tbilisi, vormals Departement für Geschichte Georgiens der Staatlichen Džavachišvili-Universität, jetzt Handschriftenabteilung des Nationalen Georgischen Manuskriptzentrums, Tbilisi). Er ermöglichte mir außerdem nicht nur eine unvergessliche Augenscheinnahe der Georgischen Heerstraße bis zur russisch-georgischen Grenze am Eingang der Darjal-Schlucht, die im Oktober 2009 noch geschlossen war. Er verschaffte mir auch die Gelegenheit, das im Manuskriptzentrum in Tbilisi erhaltene georgische Original des Vertrags von Georgievsk aus dem Jahre 1783 anzusehen, der zuweilen fälschlicherweise als Annexions- oder Unterwerfungsurkunde Georgiens angesehen wird. Thematisch wie chronologisch ist das „Traktat von Georgievsk“ (russ.: *Georgievskij traktat*) der Ausgangspunkt meiner Studie.

Weiterhin standen mir drei deutsche Kaukasus-Spezialisten bei, denen ich wichtige Anregungen, Rat und Hilfe verdanke. Im Jahre 2007 hatte der Basler Kollege Clemens Sidorko seine Zürcher Doktorarbeit zum Dschihad im Ostkaukasus publiziert. In mehreren Gesprächen stellte sich später heraus, dass sein Wissen keineswegs auf die Ursachen und Umstände des islamischen Widerstands der kaukasischen Bergvölker insbesondere in Daghestan beschränkt ist, sondern auf die Wirtschafts- und Sozialgeschichte des ganzen Kaukasus ausgreift, für mich eine große Hilfe bei der Sicht auf den fragmentierten Raum im langen 19. Jahrhundert, dessen ersten Hälfte ganz von der Verkehrsthematik erfüllt ist.

In Freiburg schließlich lehrte der inzwischen emeritierte Kulturgeograph Jörg Stadelbauer, der sich schon früher für eine meiner Studien zu einer russischen Peripheriezone ganz anderen Charakters interessiert gezeigt hatte. Er schärfte meinen Blick für topographische, meteorologische, aber auch wirtschaftliche Besonderheiten in Kaukasien, nachdem er die Region neben den zentralasiatischen Gebieten der Sowjetunion zu einem seiner Forschungsschwerpunkte gemacht hatte. Er unterzog das Manuskript einer sorgfältigen Lektüre, die den Text wesentlich verbessert hat, und befürwortete schließlich die Aufnahme des Werks in die von ihm betreute Reihe der Kaukasienstudien. Zu guter Letzt besorgte er auch die Vorbereitung zum Druck. Dem Tübinger Emeritus Dietrich Beyrau schulde ich Dank für ein breites Spektrum an Hinweisen zur russischen Geschichte.

Der Berliner Kaukasus-Historiker Christian Dettmering beendete eben seine Doktorarbeit zu den Inguschen und Tschetschenen (Vajnachen), als ich mit meinem Projekt begann, ein weiterer Glücksfall. Allen dreien sei weiterhin herzlich gedankt für ihre Bereitschaft, Teile meiner Studie gegenzulesen. Diplom-Ökonom Steffen Schüle (Freiburg/Brsg.), der längere Zeit in verschiedenen Teilen Kaukasien gelebt und gearbeitet hat, ließ mich von seinem Wissen zur heutigen Verkehrs- und Wirtschaftssituation profitieren und stellte mir Karten zur Verfügung. Martin Faber las Korrekturen von Teilen der Arbeit, Christopher Volle erstellte die Verkehrskarte. Konstantin Stenin und Irina Tibilova stellten die Register zusammen. Als Glücksfall des Standorts Freiburg erwies sich, dass ich die ansehnliche Kaukasus-Abteilung des Instituts für Christliche Archäologie und Byzantinische Kunstgeschichte der Universität, die zum Großteil durch Schenkungen katholischer Theologen und evangelischer Pfarrer zustande kam, uneingeschränkt nutzen konnte: Dank an Rainer Warland und sein Team.

Wenn sich der Leser über Unvollständigkeit oder Fehlerhaftigkeit meiner Darstellung wundert, so ist das mein Versagen. Zwei bewährte Hochschullehrer, Andreas Kappeler in Wien und Holm Sundhaussen in Berlin wiesen mich früh auf weitere kaukasische Besonderheiten und Netzwerke hin. Nicht immer konnte ich diesen weiter nachgehen, nicht zuletzt aufgrund familiärer Umstände und der Tatsache, dass mich der Erste Weltkrieg, eines meiner Forschungsthemen, schon vor der hundertjährigen Wiederkehr des Weltkriegsbeginns einholte.

Einen kollektiven Dank sage ich russischen und deutschen Archivaren und Bibliothekaren: der russischen Staatsarchive in St. Petersburg und Moskau, des Politischen Archivs des Auswärtigen Amtes und des Geheimen Staatsarchivs des Preußischen Kulturbesitzes in Berlin, der Staatsbibliotheken in St. Petersburg und Moskau sowie den wissenschaftlichen Bibliotheken in Freiburg, Basel und München.

Freiburg im Breisgau, März 2015