

1 Einleitung

Gladko bylo na bumage,
da zabyli pro ovragi,
a po nim chodit'.¹

1.1 Verkehrswege und ihre Bedeutungen

Ist die Rede vom Kaukasus, so fällt schnell auch der historische Begriff der Georgischen Heerstraße, die eine alte Kommunikationslinie zwischen dem russisch beherrschten Nordkaukasus und den jenseits, auf der Südseite des Großen Kaukasus gelegenen Ländern darstellt. Vom heutigen Vladikavkaz führt diese Straße durch die enge Darjal-Schlucht, steigt dann auf fast 2400 m zum Kreuzbergpass an, um dann, zunächst steil abfallend, in die liebliche Landschaft Kartliens zu führen. In Georgiens Hauptstadt Tbilisi, russisch „Tiflis“, endet sie. Bis heute steht die Georgische Heerstraße als Inbegriff für eine lange Geschichte, die auch in Belletristik und Kunst aufgegriffen wird. Die Georgische Heerstraße ist jedoch nicht das einzige Objekt, das die vorliegende Studie behandelt. Sie verfolgt vielmehr das Anliegen, Entwicklung und Bedeutung der Verkehrswege in Kaukasien in der Zeit der beginnenden russischen Herrschaft zu untersuchen. Dieser Raum war und ist bis heute in mehrfacher Hinsicht fragmentiert und kaum einheitlich zu fassen, selbst wenn die immer mehr ausgreifende russische Herrschaft, hier im Sinne von Schaffung und Verwaltung von Infrastruktur, dies nahe zu legen scheint. Mein Versuch, historische Prozesse aufzuzeigen, ist geprägt von der russischen Sicht auf den Kaukasus, zumal es für jene Zeit nur in dürftigem Maße Quellen zur Verkehrssituation gibt, die bei Bevölkerung und politischen Akteuren in der Region entstanden. Und diese sind dem Verfasser aus sprachlichen Gründen verschlossen. Dies wird jedoch reichlich aufgewogen durch den Umstand, dass es im betrachteten Zeitraum von etwa 1780 bis 1870 tatsächlich Russen und Westeuropäer waren, die direkt oder indirekt beim Aufbau der Infrastruktur tätig wurden. Damit steht Quellenmaterial in Gestalt von bisher nicht ausgewerteten Bauakten und oftmals wenig beachteten Reiseberichten zur Verfügung. Einwohner waren allenfalls als Bauarbeiter oder Fuhrleute mit begrenzter Perspektive beteiligt.² Aufzeichnungen, die Rückschlüsse auf ihren Alltag oder Mentalitäten erlau-

1 Nach Lapin, Vladimir V.: *Armija Rossii v Kavkazskoj vojne XVIII – XIX vv.* St. Petersburg 2008, S. 203 („Glatt schien alles auf Papier, doch vergaß man die Abgründe, aber über die muss man gehen“).

2 Ohne mich im weiteren auf eine „Orientalismus“-Debatte einzulassen und im Bewusstsein, mich dem Vorwurf auszusetzen, eine eurozentrische und nach Edward Said damit imperialistisch-kolonialistische Sicht auf die kaukasischen „Asiaten“ einzunehmen, wie die russische Verwaltung unbekümmert noch zu Ende des 19. Jh. auch Georgier und Armenier bezeichnete, sind meine Schwerpunkte kaum im Kolonialismus-Diskurs eingebettet, wie im Folgenden deutlich wird. Zu Suids „Orientalism“ und seiner Kritik vgl. Osterhammel, Jürgen: „Wissen als Macht: Deutungen interkulturellen Nichtverstehens bei Tzvetan Todorov und Edward Said“, in: Eva-Maria Auch / Stig Förster (Hgg.): *„Barbaren“ und „Weiße Teufel“. Kulturkonflikte und Imperialismus in Asien vom 18. bis zum 20. Jahrhundert.* Paderborn u.a. 1997, S. 145–169, bes. S. 153–169. Osterhammels Ausführungen machen deutlich, dass Suids Kolonialismus- und Orientalismus-Kritik nur bedingt auf den russischen Kaukasus anwendbar ist. Vgl. Brower, Daniel / Edward Lazzarini (Hgg.): *Russia's Orient. Imperial Borderlands and Peoples, 1700–1917.* Bloomington 1997, hier vor allem der Beitrag von Susan Layton, und zuletzt ausführlich die slavistische Dissertation von Krüger, Verena: *Identität – Alterität – Hybridität: zur Funktion des Kaukasus in der russischen romantischen Literatur und im Film des postsowjetischen Russlands.* Diss. Freiburg 2004, www.freidok.uni-freiburg.de/volltexte/7167, hier vor allem S. 2–29 und passim. Die Studie befasst sich vorrangig mit den Bergvölkern des Großen Kaukasus, kaum mit Transkaukasien.

ben würden, darf man nicht erwarten. Einzelne Quellen dieser Art liegen aus der Spätzeit unserer Betrachtung vor, sie sind aber für das Thema weitgehend belanglos.

In der Zeit vor dem russischen Ausgreifen nach Transkaukasien, also fast bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, hatten Passstraßen über den Großen Kaukasus nur geringe überregionale Bedeutung, allein als Verbindung zum georgischen bzw. russischen Verbündeten spielten sie zeitweise eine Rolle.³ Sie erhielten daher die Bezeichnung „Heerstraße“. Die Georgische Heerstraße wurde von Truppen erbaut und benutzt. Im frühen 19. Jahrhundert war Russlands Kaukasische Linie für den Zarenstaat noch viel wichtiger als eine hauptkammquerende Straße: als militärische Basis, Grenzmark, Verkehrsweg und Quarantäne-Kordonlinie.⁴ Die vom Kuban‘-Fluss bis an die Terek-Mündung reichende „Linie“ war eine leicht befestigte, militärisch kontrollierte Grenze und Verbindungsstraße im nördlichen Vorland des Großen Kaukasus, die im Verlauf der Eroberung neuen Territoriums immer weiter nach Süden vorgeschoben wurde.

Auch wenn diese Studie vor dem theoretisch-methodologischen Hintergrund des *spatial turn* entstanden ist, so muss doch betont werden, dass der russische Kaukasus sich in zwei Dingen von anderen Randzonen des Zarenreichs und anderen Ländern, die einen *contiguous colonialism* aufweisen, wesentlich unterscheidet. Russlands chronisches Problem von schlechten oder fehlenden Verkehrswegen ist im Kaukasus besonders virulent. Es war ein Grund für die lange Dauer der Eroberung. Dies außerdem, weil dort für rund achtzig Jahre ständiger Kriegszustand herrschte⁵ und das Zarenreich mit spärlichen Mitteln auch gegen die Wegelosigkeit kämpfte. Andererseits führte freilich der Dauerkrieg zum Bau von Straßen, wie sie etwa in den klimatischen Ungunsthöhen Sibiriens nicht entstanden. Doch welche Straßen bzw. Straßenbauten brachten dem Land auch tatsächlich Nutzen oder waren für die Kriegführung unerlässlich? Haben sich die russischen Anstrengungen und Leistungen für die am Ende der Sowjetzeit wiederum fragmentierten Teile insbesondere Transkaukasiens gelohnt, d. h. stellten oder stellen sie einen gewissen Fortschritt für diese Länder schon im 19. Jahrhundert dar? Letztere Frage kann vorab schon bejaht werden, denn dort, wo man zu Beginn des Jahrhunderts allenfalls mit einem landesüblichen Fahrzeug, einer Arbe, einem von Ochsen oder Pferden gezogenen einachsigen Karren, langsam vorankam, fuhren zu Ende des Jahrhunderts schon Autos und Eisenbahnen, bestand ein Telegraphennetz. Die Industrialisierung setzte zeitgleich zum Ende des Krieges mit dem Abbau von Buntmetallen und der Erdölförderung ein, verbunden war damit die Elektrifizierung. Der Tourismus entwickelte sich als zartes Pflänzchen.

Diese Gedanken machen deutlich, dass historische Verkehrsstrukturen oder die reine Erschließung von Territorien nicht allein das Thema dieser Arbeit sind. Im Falle des Kaukasus geht es um die Integration einer eigenständigen und vielfältigen Großregion, die nicht einfach wie eine Kolonie zu behandeln war. Anliegen der Arbeit ist es zu zeigen, dass diese Integration in dem naturräumlich schwierigen Gebiet zu einem beträchtlichen Teil über die Schaffung von belastbaren Verkehrswegen geschah, derer fast der gesamte Kaukasus um 1800 entbehrte. Straßen wurden nicht nur für die russischen Truppen gebraucht, die das Territorium erobern und

3 Kverenc̆hiladze, Roman Il.: *Geografičeskie problemy transporta Gruzii*. Tbilisi 1976, S. 35.

4 Vgl. Khodarkovsky, Michael: „From Frontier to Empire: The Concept of the Frontier in Russia, Sixteenth-Eighteenth Centuries“, in: *Russian History* 19 (1992), S. 115–128 und LeDonne, John P.: „The Frontier in Modern Russian History“, in: *Russian History* 19 (1992) 143–154, hier vor allem S. 148–152.

5 Fuller, William C.: *Strategy and Power in Russia, 1600–1914*. New York 1992, S. 276–279. Auch führt Russland mit Nachbarstaaten und indigenen Völkern, die es zu „kolonisieren“ sich anschickt, über das ganze 19. Jh. häufig Krieg, so dass die Bindung personaler Kräfte und finanzieller Mittel an anderen Schauplätzen zu Buche schlägt. Nachfolgend zur Dauer des Kaukasischen Krieges.

sichern sollten. Sehr bald stellten sich auch zivile Bedürfnisse ein, die teilweise dem russischen Kolonialismus entsprangen, der hier spät einsetzte.

Es erhebt sich die Frage, wie die Integration mittels Verkehrswegen über einen langen Zeitraum bewirkt wurde und welche Folgen das gehabt hat: zunächst für die Verknüpfung der einzelnen Landesteile untereinander, aber auch vor dem Hintergrund der letztlich engen Bindung an Russland. Welches Interesse hatte das Zarenreich an der Integration? Wann wurde diese weitgehend erreicht? Dabei können freilich nicht alle Auswirkungen des Verkehrswegebbaus für die Integration Transkaukasiens in sich *und* mit dem Zarenreich betrachtet werden, denn viele davon liegen bereits nach unserem Betrachtungszeitraum, als das Verkehrsnetz zunehmend vielfältig wurde. Weiterhin ist zu beachten, dass der Kaukasus keine typische Peripherie des Zarenreichs in seiner expansiven Epoche ist:⁶ Erstens sind dort bereits alte (christliche) Kulturen ansässig, von denen eine, die georgische, über eine lange staatliche Tradition im abendländischen Sinne verfügt. Dass dieses Staatswesen immer wieder gefährdet, ja, zeitweise sogar vernichtet oder zumindest infolge seiner Vasallität aufgehoben war, findet zweitens seinen Grund darin, dass es als *contested territory* in den sich überschneidenden Interessenssphären zweier Großmächte lag, Persiens und des Osmanischen Reiches, die beide „alte“ Ansprüche auf dieses Gebiet erhoben. Unter Katharina II. von Russland trat das Zarenreich als dritte, aufstrebende Großmacht hinzu.⁷ Verschärft wurde die nun neue Situation durch den Umstand, dass insbesondere das mittelalterliche georgische Königreich, das teilweise noch im 18. Jahrhundert die Unterwerfung muslimischer Chanate (vor allem im Osten Transkaukasiens) erreichte, als historischer, aber schwächelnder Machtfaktor auf dem kaukasischen Isthmus lag, der wiederum nach Norden, zu einem potentiellen Verbündeten, durch eine Gebirgsbarriere abgetrennt war.⁸ Das erhöhte die Begehrlichkeit der benachbarten Großmächte.

Das schon vor der Annexion des ostgeorgischen Königreichs Kartlien-Kachetien einsetzende russische Ausgreifen nach Transkaukasien ist im Kontext der gemeinsamen Konfession anzusetzen. Zunächst ist kaum von Kolonialismus auszugehen, nicht nur, weil bestehende Herrschafts- und Rechtsverhältnisse zum beträchtlichen Teil unangetastet blieben. Auch später bediente sich der russische Kolonialismus in den verschiedenen Teilen Kaukasiens oft der indirekten Herrschaft, gerade auch in den islamischen Landesteilen. Insgesamt wurde vor allem entscheidend, dass Russland auf völlig unterschiedliche Teilregionen mit unterschiedlichsten Ethnien stieß: bergnomadische Talgesellschaften im Gebirge, Nomaden und Sesshafte in Flussebenen, Steppen und Hochebenen. Es fand eine Vielzahl von religiösen Orientierungen wie auch Identitäten und Loyalitäten vor. Ein kleiner gemeinsamer Nenner verband diese Gemeinschaften durch ihre vormodernen, oft islamisch geprägten Lebenswelten, die im Gebirge kriegerisch und auf Beute-

6 Anregende Gedanken zur Expansion Russlands an seinen Randgebieten bei LeDonne, John P.: *The Russian Empire and the World, 1700–1917: The Geopolitics of Expansion and Containment*. New York 1997.

7 Eine gute Übersicht über das Spannungsfeld dieser Großmächte bei Sidorko, Clemens P.: *Dschihad im Kaukasus. Antikolonialer Widerstand der Dagestaner und Tschetschenen gegen das Zarenreich (18. Jahrhundert bis 1859)* (= Kaukasienstudien Bd. 10). Wiesbaden 2007, S. 31–86.

8 Dazu Hassert, Kurt: *Allgemeine Verkehrsgeographie*. Berlin/Leipzig ²1931, Bd. 2, S. 161: „Als Vermittler wichtiger Landverkehrslinien sind die Isthmus-, Durchgangs- oder Passageländer begehrte Ziele der Politik und werden [...] leicht zum Zankpfel zwischen den interessierten Staaten. Denn der Besitzer einer Landenge überwacht den über sie gehenden Landverkehr und hat zugleich die Möglichkeit, eine künstliche Wasserstraße durch sie hindurchzulegen und zu kontrollieren“. Ganz trifft diese Analyse allerdings nicht für den Kaukasus zu, da der zentrale Kaukasus Verbindung eben verhinderte, ganz zu schweigen von einer Wasserstraße zwischen Schwarzem und Kaspischen Meer, die aber zeitweise erörtert wurde. Vgl. unten.

machen ausgerichtet waren. Für einige der indigenen Gebirgsethniken waren Überfälle und Beute eine wesentliche Lebensgrundlage.

Wie der russische Militärgeschichtler und Kaukasus-Experte Vladimir Lapin betont, bestanden in Russland zunächst keine Vorstellungen, was mit diesem Kaukasus anzufangen sei.⁹ Bereits Andreas Kappeler wies darauf hin, dass die „... russischen Interessen in Transkaukasien [...] in erster Linie militärstrategischer Natur“ waren und

„... auch das Etikett des Kolonialreiches den Charakter des vormodernen russischen Imperiums nicht trifft. Zwar lassen sich koloniale Elemente aufzeigen [...] allgemein [passt] die Priorität politisch-strategischer gegenüber ökonomischen Zielsetzungen [...] allerdings nicht in das Bild eines kolonialen Imperiums.“¹⁰

Ein früher Schritt wurde mit der Elitenkooptation getan, die sich schon zuvor, bei den Teilungen Polens, als Lösung für die Integration angeboten hatte. Freilich wurden im Kaukasus nur Eliten aufgenommen, die sich der zarischen Oberherrschaft uneingeschränkt beugten und Loyalität bewiesen. Eine große Zahl von mehr oder weniger berechtigten Thronerben der verschiedenen georgischen Landesteile, die der fürstlichen Bagrationi-Familie entstammten, erleichterte es, das georgische Königshaus als politischen Faktor auszuschalten. Die Prätendenten wurden nach Innerrussland verschickt. Der übrige georgische Adel, darunter auch Zweige der Bagrationi, war nicht nur zur engen Kooperation bereit, sondern ging frühzeitig im russischen Dienst auf, überwiegend im Militärdienst. Damit war in Georgien der Weg zur Integration im Sinne eines Fürsten Cicianov geebnet, der als georgischer Adliger (georg. Cicišvili) und russischer Oberbefehlshaber in Transkaukasien die Integration in der Frühzeit der russischen Landnahme besonders nachdrücklich betrieb.¹¹ Insbesondere Ost-Georgien wurde nun die politische Ausgangsbasis für weitere Eroberungen. Nur wenige Teile Transkaukasiens konnten sich bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts ihre Unabhängigkeit erhalten. Sie befanden sich überwiegend in den Berglagen des Großen Kaukasus: Je höher und unzugänglicher der Raum, desto geringer der Grad und desto später der Zeitpunkt russischer Durchdringung.

Das macht es insgesamt schwierig, zumindest in den ersten Jahrzehnten russischer Herrschaft im Kaukasus von einem russischen Kolonialismus zu sprechen. Dies gilt umso mehr als die Prozesse zur Eroberung, Beherrschung und letztlich Erschließung in den verschiedenen Landesteilen nicht gleichzeitig, sondern in langen Abständen voneinander verlaufen konnten oder sogar unvollständig blieben. Das isolierte Swanetien galt zum Ende der Zarenzeit, ja in der Sowjetzeit und sogar noch danach als unsicher. Die Waldwildnis im Westen des Großen Kaukasus war nach der Aussiedlung der tscherkessischen Ethnien menschenleer, öd und wegelos, im Osten des Großen Kaukasus blieben staatliche Durchdringung und Integration unvollständig. Aber auch in den zugänglichen und besser erschlossenen Teilen Transkaukasiens, der Rioni- und Kuraebene, später auch im Gouvernement Erivan, wo Ergebnisse einer russischen zivilisatorischen Mission

9 Lapin: *Armija Rossii*, S. 23.

10 Kappeler, Andreas: *Russland als Vielvölkerreich. Entstehung, Geschichte, Zerfall*. München 2001 (aktualisierte Ausgabe der im Verlag C. H. Beck erschienen gebundenen Ausgabe von 1992), Zitate S. 146 und 138. Vgl. S. 142–155 eine prägnante Kurzfassung der Geschichte Transkaukasiens vom 18. bis ins 19. Jh.

11 Die komplexe Rolle des georgischen Adels in den ersten Jahrzehnten der russischen Annexion hat anschaulich dargestellt Reisner, Oliver: *Die Schule der georgischen Nation. Eine sozialhistorische Untersuchung der nationalen Bewegung in Georgien am Beispiel der „Gesellschaft zur Verbreitung der Lese- und Schreibkunde unter den Georgiern“ (1850–1917)* (= Kaukasienstudien Bd. 6). Wiesbaden 2004, S. 29–42.

greifbar waren, ist zunächst schwerlich von Kolonialismus zu reden: Russland war lange mit der Befriedung und Sicherung der eroberten Territorien beschäftigt, für die erst eine militärische Infrastruktur geschaffen werden musste. Auf einer imperialen Ebene, die neben der Kolonisierung auch „Zivilisierung“ und Europäisierung umfasst, argumentiert Jörg Baberowski, wenn er auch auf den andersartigen Kolonialismus des Zarenreichs im Vergleich zu europäischen Kolonialmächten verweist:¹²

„Integration, nicht Segregation und Ausbeutung der nichtrussischen Völkerschaften standen im Zentrum dieses Programms. Der englische und französische Kolonialismus wurden in der Mitte des 19. Jahrhunderts in Rußland als bloß ökonomische Ausbeutung unterworfenen Völker als modernisierungsfeindlich abgelehnt.“

Ein wichtiges Element des europäischen Kolonialismus, die einseitige Kanalisierung von Import- und Exportgütern und die Monopolisierung des Handels, fehlte fast bis zum Abschluss des Kaukasischen Krieges. Vielmehr musste der Staat über Jahrzehnte Menschen und Finanzmittel an die neue Peripherie zuführen, die zunächst nicht einmal imstande war, die russischen Truppen mit Brotgetreide zu versorgen. Als in den späten 1830er und in den 1840er Jahren Versuche unternommen wurden, Transkaukasien administrativ und finanzpolitisch so umzugestalten, dass tatsächlich von kolonialistischen Instrumenten und Zielen gesprochen werden könnte, erwiesen sich diese Vorstöße als Fiasko.¹³

Auf wirtschaftlichem Gebiet begann die materielle Ausbeutung im kolonialistischen Sinne erst um 1860, und sie wurde weniger von Russen vorgenommen, sondern von ausländischen Unternehmern, die auch die Profiteure waren. Gerade im Kaukasus blieb eine kulturell verstandene Kolonisierung und Zivilisierung lange aus, dann aber konnte sie von den einheimischen Völkern bzw. von deren „kolonialen Eliten“ für ihre Zwecke umgemünzt und für die nationale Emanzipation genutzt werden.¹⁴ Baberowski beschreibt dies so: „Unterentwickelte Kommunikationsnetze und eine hohe Analphabetenquote versperrten der Regierung die Möglichkeit, Imperialismus und Zivilisierungsmissionen als Integrationsideologie anzupreisen. Im westlichen Europa [...]

12 Baberowski, Jörg: „Auf der Suche nach Eindeutigkeit. Kolonialismus und zivilisatorische Mission im Zarenreich und in der Sowjetunion. Kolonialismus als Projekt der Moderne, in: *JbbGOE* 47 (1999), S. 482–503, hier S. 486 f. und 490. Vgl. dazu auch Dettmering, Christian Wilhelm: *Russlands Kampf gegen die Sufis. Die Integration der Tschetschenen und Inguschen ins Russische Reich 1810–1880*. Oldenburg 2011, S. 49–55, der das Zivilitätskonzept ebenfalls für gewinnbringender hält als den Ansatz über Kolonialismus, und anregend Barth, Boris: „Die Grenzen der Zivilisierungsmission. Rassenvorstellungen in den europäischen Siedlungskolonien Virginia, den Burenrepubliken und Deutsch-Südwestafrika“, in: Boris Barth/Jürgen Osterhammel (Hgg.): *Zivilisierungsmissionen. Imperiale Weltverbesserung seit dem 18. Jahrhundert*. Konstanz 2005, S. 201–228.

13 Dazu Sidorko, Clemens P.: „Die Eroberung Tschetscheniens und Dagestans als Fallbeispiel kolonialer Expansion des Zarenreiches im 19. Jahrhundert“, in: *JbbGOE* 47 (1999), S. 505–511, hier S. 509. Wenigstens für die erste Hälfte des 19. Jh. erkennt er keinen kolonialistischen Nutzen, vielmehr war die jahrzehntelange Eroberung Kaukasiens kostenintensiver Selbstzweck. Man könnte hinzufügen: auch aus Ruhmsucht und Eitelkeit einer sich als europäische Großmacht verstehenden Elite. In seiner Dissertation spricht er von russischer Kolonialpolitik im frühen 19. Jh. als Instrument indirekter Herrschaft, etwa bei der Elitenkooptation. Sidorko: *Dschihad im Kaukasus*, S. 87–103. Vgl. älter dazu Geyer, Dietrich: *Der russische Imperialismus. Studien über den Zusammenhang von innerer und auswärtiger Politik 1860–1913*. Göttingen 1977, hier S. 72, 82, 239 und 248 ff. Geyer betont, dass noch um 1900 allein das ostkaukasische Erdöl bzw. Naphta ein bedeutenderer Exportartikel war. Auch die Kupfer- und Manganerze hätten keine wirtschaftliche Bedeutung gewonnen.

14 Vgl. Reisner: *Schule der georgischen Nation*, S. 87–143 für die Georgier; Dettmering: *Russlands Kampf*, S. 157 ff. für die Inguschen.

übte der Kolonialismus diese Funktion aus“.¹⁵ Im Kaukasus waren die Voraussetzungen erst nach der Integration geschaffen. Dem Kolonialismus-Verständnis Baberowskis in Bezug auf Transkaukasien ist für das spätere 19. Jahrhundert zuzustimmen, als sich der Staat dort etabliert hatte und die Integration weitgehend abgeschlossen war: Dies geschah vor dem Hintergrund eines nun leidlich entwickelten Verkehrswesens.

In den ersten Jahrzehnten der russischen Präsenz im Kaukasus ist *ein* Faktor bestimmend für die Integration geworden: der Ausbau der Georgischen Heerstraße, der zunächst einzigen tauglichen Verbindung zwischen Russland und Georgien-Südkaukasien. Mehr als einheimische Kaufleute und Händler, die eher unscheinbar blieben, zogen über sie Funktionsträger des russischen Staats: zuallererst Soldaten und Offiziere, dann auch Beamte, ferner Forschungsreisende und Wissenschaftler, nicht zuletzt Verkehrsingenieure und Bautruppen, also wiederum Soldaten.¹⁶ Die Heerstraße war über Jahrzehnte das wichtigste Element zur Integration *ganz* Kaukasiens in das Russische Reich, denn ihre Sicherheit und Benutzbarkeit war vordringliche Aufgabe. Bis 1830 gelang dem russischen Staat die Integration fast ganz Georgiens, großer Teile des islamischen Ost-Kaukasus und des russischen Armeniens (zunächst: Chanat Erivan). An der Kaukasischen Linie im nördlichen Vorland des Hauptkamms bahnte sich hingegen eine Destabilisierung an, die der Georgischen Heerstraße für weitere Jahrzehnte neue, entscheidende Bedeutung verlieh. Noch auf Fotos des späten 19. Jahrhunderts ist zu sehen, dass es sich im Gebirge dabei um eine einfach ausgestattete, schmale Straßentrasse handelte, die nicht chaussiert war.¹⁷

Insbesondere nach den Friedensschlüssen Russlands von Turkmančaj (1828) mit Persien und Adrianopel (1829) mit dem Osmanischen Reich trat Transkaukasien und damit Russlands Kaukasus-Politik in das engere Blickfeld der europäischen Politik und des wissenschaftlichen Interesses.¹⁸ Gleichzeitig begann ein intensives politisch-wirtschaftliches Interesse des russischen Staates an seinem nun völkerrechtlich gesicherten neuen Territorium. Diese Jahre beschließen die zweite Phase der russischen Integration Kaukasiens, nachdem als erste, noch diffus-tastende Phase die gut 30 Jahre von 1769 (erster russischer Feldzug südlich des Hauptkamms) bis zur endgültigen Annexion Ostgeorgiens im September 1801 anzusehen wären. Die dritte Phase ab 1830, die von Infrastrukturmaßnahmen im engen Zusammenhang mit der Unterwerfung der noch unbotmäßigen Bergvölker bzw. des aufflammenden Muridismus charakterisiert ist, endete

15 Baberowski: Suche nach Eindeutigkeit, S. 497 sowie S. 493 zur Kolonisation Transkaukasiens durch russische Neusiedler in der Reformepoche. Doch auch da war sie nur punktuell und nie geschlossen, wie etwa im Nordkaukasus. Dass russische Bauern in jener Zeit die Rolle von Kulturträgern „in der Wildnis“ erfüllten, bleibt dabei zweifelhaft, zumindest in Georgien und Armenien. Vgl. hierzu die Karten 10, 11 und 12 in Cuciev, Artur: *Atlas étnopolitičeskoj istorii Kavkaza (1774–2004)*. Moskau 2006 und ein gegenteiliger Befund für Tschetschenien/Inguschien bei Dettmering: *Russlands Kampf*, S. 158–163.

16 Baberowski, Jörg: „Vertrauen durch Anwesenheit. Vormoderne Herrschaft im späten Zarenreich“, in: Baberowski, Jörg / David Feest / Christoph Gumb (Hgg.): *Imperiale Herrschaft in der Provinz. Repräsentationen politischer Macht im späten Zarenreich*. Frankfurt/M. – New York 2008, S. 17–37, hier S. 31 zu „den patrimonialen Anwesenheitsgesellschaften im Kaukasus“, in denen der Kulturdualismus erhalten blieb. Handel und Wirtschaft auf den Verkehrswegen sind allerdings in den russischen Quellen wenig beleuchtet!

17 Hierzu Fochler-Hauke, Gustav: *Verkehrsgeographie*. Braunschweig 4. Aufl. 1976, S. 70: „Die modernen Verkehrswege haben der Kulturlandschaft immer neue und wesentlichere Elemente eingefügt. Die Landverkehrswege waren einst überwiegend schmal, aus örtlichem Baustoff errichtet, dem Gelände angepaßt, in der Landschaft verschwindend. Seit dem vorigen Jahrhundert aber sind die Straßen immer breiter geworden [...] als sie [...] durch Tunnels, Riesenbrücken und Viadukte, Dämme und Einschnitte das Gelände verändern.“

18 Vor allem der britischen Kolonialmacht. Hierzu die Studie von Bitis, Alexander: *Russia and the Eastern Question: Army, Government and Society, 1815–1833*. Oxford 2006.

nach dem Krimkrieg, der für Russland insgesamt eine Katastrophe bedeutete, aber im Kaukasus zu einer Verfestigung der russischen Herrschaft, zur weitergehenden Befriedung und vertieften Integration führte. Drei Jahre nach dem Krimkrieg war der wichtigste Widerstandsherd im Ost-Kaukasus endgültig gebrochen, so dass drei Viertel des Großraums in das Reich integriert waren. Das Ende der dritten Phase liegt zwischen 1859 und 1864, als ein Großteil der als nicht integrationsfähig wahrgenommenen tscherkessischen Gruppe ins Osmanische Reich ausgesiedelt, der Rest in die Kuban'-Ebene umgesiedelt wurde. Für die Zeit ab der Jahrhundertmitte spricht Lapin dem Zarenreich eine zivilisatorische Mission im Kaukasus zu,¹⁹ die mit einem spezifischen Kolonialismus einhergeht.

Die vorliegende Studie konzentriert sich auf die beiden mittleren Phasen von 1800 bis etwa 1860, in denen die wesentliche Umorientierung stattfindet: von der reinen Sicherung der transkaukasischen Besitzungen Russlands durch die Sicherung der Hauptverbindung bis zur allmählich vielfältigen Erschließung ganz Kaukasiens, durch infrastrukturelle, politische, soziale und wirtschaftliche Maßnahmen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Schaffung, Erhaltung und Ausbau der Verkehrswege. Verkehrswege in Kaukasien schufen somit nicht nur Kommunikation, sondern dort mehr als in anderen Teilen des Russischen Reichs Sicherheit. Damit ermöglichte dieses wichtige Instrument der Modernisierung die Integration des Raums im russischen Staat. Im Reichsverband wurde damit die Voraussetzung für eine moderne und friedliche Entwicklung der Gesellschaft geschaffen.

1.2 Erschließung und Integration – Maßnahmen russischer Behörden

Das Reich schuf sich nicht nur Straßen, sondern eroberte immer neue Gebiete, die es erschließen und verwalten musste. Neben der Überwindung der Widerstände und Hindernisse in Kaukasien selbst hatte Russland auch das Ausland im Blick zu behalten. England als frühe Kolonialmacht im 19. Jahrhundert trat als besorgter Rivale der russischen Expansion in Asien auf den Plan, und die 1830er Jahre führten zu besonders starken Spannungen mit Russland, gerade wegen dessen Neuerwerbungen am Oberlauf der Kura und am Arax. Darüber hinaus engagierte England sich zunehmend am Ostufer des Schwarzen Meeres, d. h. im Westkaukasus, wo Russland den Küstenstreifen noch nicht beherrschte, weil die unabhängigen Tscherkessen es mit türkischer Hilfe verstanden, sich den Zugang zum Meer und die Verbindung mit dem Osmanischen Reich offen zu halten.

Im Innern war die Integration des russisch beherrschten Kaukasien in den späten 1830er und frühen 1840er Jahren von Verwaltungsreformen gekennzeichnet, die als Experimente bezeichnet werden müssen. Schon Paskevič hatte nach Abschluss der Kriege gegen die südlichen Nachbarn die innere Lage der nun nach außen gesicherten Territorien als unbefriedigend bezeichnet, wor-

19 Lapin: *Armija Rossii*, S. 261 f. In der russischen Intelligenz des 19. Jh. war der Missionsgedanke auch mit dem Wunsch verbunden, nichtchristliche Bergvölker zu christianisieren; vgl. Gordin, Jakov A.: *Začem Rossii nužen byl Kavkaz. Illjuzii i real'nost'*. St. Petersburg 2008, S. 15 ff. (Fadeev und Katkov, Dostoevskij). Dort auch zur Bedeutung des Kaukasus für die weitere Expansion Russlands nach Zentralasien. Russlands Zivilisationsmission spielte etwas später eine Rolle in den neu erworbenen zentralasiatischen Territorien. Vgl. Neutatz, Dietmar: *Träume und Alpträume. Eine Geschichte Russlands im 20. Jahrhundert* (= Europäische Geschichte im 20. Jahrhundert). München 2013, S. 22 ff. und passim. Erst mit der Niederlage im Russisch-japanischen Krieg 1904/05 erfuhr diese Selbstzuschreibung einen Einbruch.

unter er auch die dürftigen Verkehrsverbindungen verstand.²⁰ In den 1830er Jahren wandte sich Petersburgs Sorge verstärkt auf Kaukasien im Allgemeinen, und im Besonderen auf die Schaffung verkehrstüchtiger Wege.²¹ In dieser Zeit kamen zwei Senatoren zur Revision nach Tiflis, Graf Kutaisov und der vormalige Leiter des Berginstituts Katharinas II., Senator Mečnikov.²² Sie blieben mehrere Jahre in Transkaukasien. Ihre Tätigkeit, eine kritische Untersuchung der althergebrachten Rechtsbräuche und des Abgabewesens, mündete 1837 in eine zentralistische, dabei ganz moderne und aufgeklärte Verwaltungsreform des Senators Paul von Hahn, der eine Zivilverwaltung anstrebte.²³ Bald erkannte man, dass dieser Versuch scheitern würde, und experimentierte weiter. Neben dem Staatssekretär Posen kam auch der militärisch glücklose Oberbefehlshaber Kaukasiens, General von Neidhardt, zum Zug, bis 1845 mit der Berufung des Generalgouverneurs von Neurussland, Graf Michail S. Voroncov, in die neu geschaffene Stellung eines Statthalter von Kaukasien eine vielversprechende Tür aufgestoßen wurde.²⁴ Nach Ėsadze bewirkte das Chaos zu Beginn der 1840er Jahre, dass der äußerst beunruhigte Zar seinen Kriegsminister Černyšev im Frühling 1842 zu einer ausgiebigen Inspektion nach Kaukasien schickte, wobei er keineswegs nur militärische Angelegenheiten untersuchen sollte.²⁵ Graf Černyšev war mehr als der Finanz- oder Innenminister mit der staatlichen Integration von Russlands kaukasischen Besitzungen befasst, und zwar nicht nur in seiner Eigenschaft als Kriegsminister. Er präsierte von April 1840 bis mindestens 1847 dem Kaukasischen Komitee, das im Zuge der Reformtätigkeit dort 1840 in Petersburg eingerichtet wurde.²⁶ Der nach einer blendenden militärischen und staatlichen Karriere dem Zaren nahe stehende Černyšev, im April 1841 zum Fürsten erhoben, annullierte die Reformen des Senators Hahn bezüglich der Bauernbefreiung in Transkaukasien und sorgte damit für eine engere Anbindung und Loyalität insbesondere des georgischen Adels.²⁷

Für die etwa fünfjährige Episode seit der Senatoren-Revision bis zu Voroncovs Berufung zum kaukasischen Statthalter ist hinsichtlich der Verkehrsthematik als Angelpunkt dieser Studie festzuhalten, dass die verschiedenen Gesetzesprojekte und Vorstöße kaum verkehrshistorisch

-
- 20 Ėsadze, Semen: *Istoričeskaja zapiska ob upravlennii Kavkazom*. 2 Bde. Tiflis 1907, hier Bd. 1, S. 66–83 sowie S. 66 zum Paskevič-Bericht vom April 1830. Es handelt sich um Dokument Nr. 47 in *AKAK* Bd. 7, S. 35–39, einen Bericht an den Zaren, in dem Paskevič die verworrenen Steuer-, Rechts- und Verwaltungsverhältnisse in den historischen Einzelgebieten Transkaukasiens rügte. Das wurde Auslöser einer ausgreifenden Verwaltungsreform, die 1837 Baron von Hahn durchführte. Zu deren Bewertung vgl. Baberowski, Jörg: „Nationalismus aus dem Geist der Inferiorität. Autokratische Modernisierung und die Anfänge muslimischer Selbstvergewisserung im östlichen Transkaukasien 1828–1914“, in: *Geschichte und Gesellschaft* 26 (2000), S. 371–406, hier S. 377 f.
- 21 RGVIA F. 38 op. 5 (Departament General'nogo štaba) d. 20 *O dorogach v Gruzii i Zakavkazskom krae* (1836–1845).
- 22 Nach *AKAK* Bd. 7, S. 23, Nr. 39 (23. Aug. 1829) *Kutajsov*. Die Senatoren waren schon 1829 für die Revision bestimmt. Vgl. ebd. S. 53, Nr. 64 (28. April 1831).
- 23 Ėsadze: *Istoričeskaja zapiska*, S. 68 ff. Ein wesentlicher Mangel dieses Versuchs war die Entfernung einheimischer, landständischer Elemente. Vgl. zu Hahn auch ausführlich Koch, Karl: *Reise in Grusien, am Kaspischen Meere und im Kaukasus*. Weimar 1847, S. 27–53.
- 24 Nach Schattenberg, Susanne: *Die korrupte Provinz? Russische Beamte im 19. Jahrhundert* (= Campus Historische Studien, 45). Frankfurt / New York 2008 *passim* galt Voroncov als einer der wenigen wirklich fähigen Gebietsverwalter in Russland.
- 25 Zum historischen Hintergrund in der Verwaltungspraxis vgl. ebd. S. 138 f.
- 26 Eine Akte des RGVIA legt anschauliches Zeugnis vom vielseitigen Interesse der Zentrale an der Reise des Kriegsministers ab: F. 38 op. 7 *Kavkazskie dela* (1831–65) d. 90: *Obzor i predloženiija po Kavkazu voennogo ministra Černyševa i imperatora Nikolaja I.*
- 27 http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_biography/16443 (Aufruf am 20.03.2013). Allerdings war auch Černyšev nicht vor der zarischen Ungunst bzw. Willkür gefeit. 1844 war er als Kandidat für das Statthalteramt in Kaukasien im Gespräch. Seine Karriere verlief weiterhin ungebrochen, 1848 wurde er Vorsitzender des Reichsrats.

oder -geographisch fassbare Auswirkungen oder Einflüsse hatten. Dies verhielt sich anders mit speziellen verkehrspolitischen Maßnahmen zur Entwicklung Kaukasiens, die nachfolgend dargelegt werden. Eine der sichtbarsten Folgen waren immerhin mehrere Gebietsreformen und neue Grenzen der transkaukasischen Verwaltungseinheiten. Das hatte aber weit geringere Bedeutung als etwa in der Sowjetzeit, da in der Zeit der Oberbefehlshaber des Kaukasischen Korps und der Statthalter von Kaukasien bis zum Ende des Zarenreichs die Region einen einheitlichen Verwaltungs- und Verkehrsraum bildete, auch wenn dieser nicht durchgehend gleichmäßig erschlossen und verwaltet war. Er reichte sogar über den Hauptkamm in das nordkaukasische Vorland. Selbst wenn der Nordkaukasus in der vorliegenden Studie nur geringen Raum einnimmt, sollte das nicht vergessen werden.

Nur Monate vor Beginn des Ersten Weltkriegs analysierte der deutsche Staatswissenschaftler Franz Quadflieg in seiner Doktorarbeit zur russischen Expansion im 19. Jahrhundert auch Russlands Auftritt im Kaukasus.²⁸ Er war Kind eines Hochimperialismus, der sich auch als wirtschaftlicher Imperialismus ohne Erwerb von Kolonien und Territorien äußern konnte, und so lief seine Betrachtung konsequenterweise auf den britisch-russischen Gegensatz in Asien hinaus. Quadflieg vertrat die Meinung, dass Russland weiter in das unaufhaltsam zerfallende Osmanische Reich und nach Persien ausgreifen werde, um ein Weltreich zu werden. Diese Prognose war von deutschen Beobachtern bereits nach dem Krimkrieg gestellt worden, da man Russlands Vordrängen als natürlichen Trend begriff. 1877 begann dann ein neuer Waffengang mit dem Osmanischen Reich, der ein letztes Mal Russlands Territorium im westlichen Kaukasien erweiterte.

Seit der Russischen Revolution 1917 ist jedoch die Geschichte gänzlich anders verlaufen als von Quadflieg erwartet. Bemerkenswert ist hier eine Auffassung von der Geschichte Russlands, die seit der frühen Neuzeit als ein Narrativ ungebremster Expansion verstanden wird. Diese Expansion ist etwa seit der Zeit Katharinas II. zusätzlich mit Anspruch und Triebkraft einer zivilisatorischen Mission Russlands gegenüber barbarischen, despotischen Reichen des (Vorderen) Orients verknüpft.²⁹ Quadflieg unterscheidet immerhin in tatsächliche und vorgebliche Ziele Russlands, die zwar zum selben Ergebnis führten, aber sich moralisch unterschieden. Wichtig scheint hier, dass der Autor in seiner geopolitischen und -strategischen Betrachtung als Russlands Ziel die Erlangung von bzw. das Streben nach „natürlichen Grenzen“ auffasst, was Russland im 19. Jahrhundert immer weiter nach Südkaukasien trieb,³⁰ nachdem es die natürliche Barriere des Großen Kaukasus überschritten hatte. Quadflieds durchaus anregende Konstruktionen und Deutungen, etwa gerade auch zum Schicksal der Armenier als Spielball in der russischen Kaukasus-Politik des 19. Jahrhunderts, sind oftmals vor dem hochimperialistischen Hintergrund und den darwinistischen Weltreichsideen seiner Zeit überspannt oder überzogen, in Details auch schlicht falsch. Sie sind heute nur als zeitgenössische Quelle anzusehen. Die Arbeit stellt jedoch einen wichtigen Versuch dar, aus einem Abstand von etwa einem halben Jahrhundert Russlands Ausgreifen über den Kaukasus im Rahmen europäischer und Weltpolitik begreifen und deuten zu wollen.

Der zweite Schritt Russlands war die zivile und kommerzielle Integration mittels staatlicher Maßnahmen, die seit den 1820er Jahren eingeführt wurden. Mitte der 1960er Jahre betonte der georgische Historiker Zurab Ančabadze in seiner gründlichen Studie zur Wirtschaftsgeschichte Georgiens bis zum Abschluss des Kaukasischen Krieges, dass ein wesentlicher Grund für das

28 Quadflieg, Franz: *Russische Expansionspolitik im neunzehnten Jahrhundert*. Diss. Zürich 1914.

29 Ebd. S. 10 f.

30 Ebd. S. 17 f., 23 f. und *passim*. Zu Kaukasien ebd. S. 34–36 und 97–148.

schwache Handelsleben und die dürftige Wirtschaftsleistung des Landes im fehlenden oder mangelhaften Transportwesen lag.³¹ Bis zum Krimkrieg war Kaukasiens Wirtschaft durch einen Importüberschuss gekennzeichnet, Einfuhren waren doppelt so hoch wie der Export. Schlechte Straßen führten sogar dazu, dass der Transport von Gütern ein eigenständiger Erwerbszweig der bäuerlichen Unterschichten wurde. Da dieser Gütertransport – auf landesüblichen *Arben* – bei kleinen Mengen nur eine geringe Wirtschaftsleistung erbrachte, war die georgische Wirtschaft in der ersten Jahrhunderthälfte stark von Subsistenz und Tauschhandel der unteren Schichten, und vom Import von Luxus- und Komfortwaren für den Adel und die bürgerlichen Städter (Kaufleute, Handwerker, Beamte etc.) geprägt. Gleiches kann uneingeschränkt für die übrigen transkaukasischen Territorien unter russischer Hoheit gelten. Der Straßenbau durch die Russen war daher *zunächst* wesentlich strategisch begründet. Erst nach dem Krimkrieg konnte von einer guten Chaussee zwischen Tiflis und Poti gesprochen werden. Die Georgische Heerstraße wurde gar erst 1862 „fertig gestellt“, 1863 schritt man im Hochgebirge an den Bau von Schneeschutz-Galerien.

Die andauernde Unvollkommenheit der Wege in Georgien war mit ein Grund, weshalb in der frühen Zeit der russischen Herrschaft der Handel in die Türkei auf die „Straße von Erzurum“ (i.e. Trapezunt – Erzurum – Täbriz) auswich. Ein weiterer, wichtiger Grund lag in der Aufhebung der zehnjährigen Zollfreiheit Transkaukasiens, die von 1821 bis 1831 bestand. Die Umorientierung der Handelswege war danach vollkommen, zum Schaden der Kaufleute in Kaukasien, die in den Jahren zuvor verstärkt auf der Leipziger Messe eingekauft hatten.³² Der Handel befand sich darüber hinaus überwiegend in den Händen von Armeniern und Juden, doch litt er insgesamt daran, dass zu wenig produziert wurde und kein Absatzmarkt bestand: im letzteren Falle etwa für den kachetischen Wein (der von Armeniern bis nach Vladikavkaz und Temir-Chan-Šura gehandelt wurde), während die Getreideproduktion nicht einmal für die russischen Garnisonstruppen reichte, die als inländische Abnehmer in immer größerer Zahl im Lande waren. Deutsche, russische und andersnationale Kolonisten vermehrten zwar seit 1820 etwas die Gartenkultur, änderten aber nichts am Gesamtbild. Blieb das Gouvernement Kutaisi bis nach dem Krimkrieg besonders weit zurück, so entwickelten sich dort immerhin ein wenig die lokalen Jahrmärkte in Kutaisi, Ozurgeti und Choni.

Auch die Hafenstädte Redut Kale und Poti müssten eigentlich zu einer gewissen Belebung des Handels in dem Gouvernement geführt haben. Doch die Zeitgenossen bewerteten das Handelsleben, und zwar auch den Transithandel, während der meisten Zeit als recht bescheiden. Um der Verkümmern des transkaukasischen Handels seit den 1830er Jahren entgegenzuwirken,

31 Ančabadze, Zurab V.: *Očerki ékonomičeskoj istorii Gruzii pervoj poloviny XIX v.* Tbilisi 1966, S. 99 ff. Vgl. zum Wirtschaftsleben Transkaukasiens allgemein und vornehmlich auf die spätere Sowjetzeit bezogen Stadelbauer, Jörg: *Studien zur Agrargeographie Transkaukasiens. Subtropische Landwirtschaft im gesamtsovjetschen Rahmen* (= Osteuropastudien der Hochschulen des Landes Hessen Reihe 1, Giessener Abhandlung zur Agrar- und Wirtschaftsforschung des europäischen Ostens, Bd. 121). Berlin (West) 1983. Als nennenswerte Exportgüter kamen nach dem Krimkrieg fast nur Seide (ebd. S. 123 f.) und Wein (S. 179–198) in Betracht. Ein früher deutscher Reisender erkannte allerdings schon 1825 ein großes wirtschaftliches Potential Transkaukasiens, wenn die Straßen verbessert würden: Jäger, B.: *Reise von St. Petersburg in die Krim und die Länder des Kaukasus im Jahre 1825. Versuch einer Darstellung des natürlichen Reichtums, der Größe und Bevölkerung der russischen Länder jenseits des Kaukasus.* Leipzig 1830, passim und S. 64. Jäger hatte vor allem den Getreide- und Weinanbau im Blick.

32 Ančabadze: *Očerki*, S. 100 f. und 109 f. Besonders dürftig war das Straßennetz in Westkaukasien (i.e. Westgeorgien). Der Kreis Achalchiche war infolge intensiven Getreideanbaus etwas reicher, dort war der Tauschhandel zugunsten des Geldverkehrs wenig ausgeprägt.

führte Fürst Michail Voroncov als kaukasischer Statthalter, vom Zaren dafür mit weitgehenden Vollmachten ausgestattet, 1846 eine Herabsetzung der Transitzölle herbei, die bis 1850 galt.³³

Schon einer der frühen kaukasischen Oberbefehlshaber, General Ermolov, tat viel, um den Handel zu entwickeln. Das ist wohl sein größter Beitrag zur staatlichen Integration. Er kümmerte sich um Regulierung und Erleichterungen, was sich deutlich in der Dokumentensammlung *Akty, sobrannye i izdannie Kavkazskoju Archeografičeskoju Kommissiju* (nachfolgend: *AKAK*) Bd. 6 Teil 1 (S. 212 ff.) niedergeschlagen hat, vor allem ab 1819. Unter ihm wurde die Zollbefreiung für Transitgüter durch Transkaukasien per Zarenukas am 8. Oktober 1821³⁴ eingeführt, die vor allem Finanzminister Kankrin seit 1824 missbilligte, da die Träger des innerrussischen Handels, insbesondere die Kaufleute von Nižnij Novgorod, Einnahmeeinbußen hinnehmen mussten.³⁵ Dass Graf Kankrin in langen Stellungnahmen Paskevič nach dessen Übernahme des Oberbefehls über Kaukasien die großen Nachteile der Zollbegünstigung Transkaukasiens für den innerrussischen Handel darlegte, ist *post festum* als ein Beleg für Ermolovs Verdienst anzusehen, wenngleich diese Vergünstigung ohnehin 1831 auslaufen sollte.³⁶ Für Kankrin war dabei weniger der Transitcharakter der aus Westeuropa bzw. Leipzig über Odessa eingeführten und für den persisch-asiatischen Markt³⁷ bestimmten Waren für die russische Industrie ein Dorn im Auge. Vielmehr störte ihn die Tatsache, dass russische Händler, die nach Transkaukasien und in den Orient exportieren wollten, das Nachsehen hatten. Im Juni 1831 wurde eine Liste solcher europäischer Waren erstellt, deren Import nach Russland aus Kaukasien (über Häfen am Schwarzen oder Kaspischen Meer) über Persien oder die Türkei verboten wurde.³⁸ Die extensiv formulierte Liste sorgte dafür, dass der Warentransit *durch* Russisch-Kaukasien zum Erliegen kam und sich rasch einen neuen Weg über Trapezunt – Erzurum nach Persien schuf. Diese Trasse bestand allerdings schon früher als eine südliche Trasse des später als Seidenstraße bezeichneten Bündels von Handelswegen. Eine ebenso alte Trasse war die Route von (Baku – Gandža –) Tiflis – Kutaisi – Poti/Redut-Kale.

Als früher Einwand gegen Kankrins Pläne ist eine Mitteilung des Generaladjutanten Sipjagin vom Februar 1828 anzusehen, der zu bedenken gab, dass die Georgische Heerstraße in ihrer Bedeutung als Handelsroute mit Russland äußerst unsicher und gefährdet war. Dies verteuere russische Waren für Georgien ungemein, daher seien auch die Seewege nach Transkaukasien über

33 Ebd. S. 111 mit der Folge, dass die stark ungleichen Bilanzen beim Import und Export sich für einige Jahre günstiger gestalteten: 1851 wurde der Höhepunkt erreicht mit 4,19 Millionen Rubel aus dem Import und 1,104 Millionen aus dem Export. In den 1860er Jahren wurde ein Verhältnis von 2 (Import) zu 1 (Export) erreicht, 1864 gar zugunsten des Exports überschritten: 7,476 Millionen Import zu 4,65 Millionen Export. Vgl. auch S. 115. Ebd. S. 112 betont Ančabadze, dass die Exportwaren in ganz Transkaukasien erzeugt wurden und Georgien vor allem am Transithandel beteiligt war. Vgl. auch Rhineland, Anthony L. H.: *Prince Michael Vorontsov, Viceroy to the Tsar*. Montreal 1990, S. 176.

34 *AKAK* Bd. 7, S. 132 f., Nr. 106 (23. Sept. 1829).

35 Zu Kankrins Finanzpolitik vgl. McKenzie Pintner, Walter: *Russian Economic Policy under Nicholas I*. Ithaca/New York 1967, S. 18 ff. und *passim*. RGADA F. 11 op. 1 d. 1182 O gruzinskom torgovle 1827.

36 *AKAK* Bd. 7, S. 120 ff., Nr. 102 ff. (Mai 1827 bis Juni 1831). Das zentrale kaukasische Handels-Depot und der Haupt-Umschlagplatz befanden sich dabei in Redut Kale, das für die transkaukasische Verkehrsgeographie trotz seiner Nachteile bis zur Jahrhundertmitte überragend war.

37 Ebd. S. 713–715, Nr. 714 (9. März 1830) zum russischen Persienhandel.

38 Ebd. S. 131, Nr. 113 (3. Juni 1831). Auch die Ausfuhr aus Kaukasien in die Nachbarländer wurde verboten.

Schwarzes und Kaspisches Meer für den Handel wichtig.³⁹ Und die wiesen neben einer Nord-Süd- auch eine West-Ost-Richtung auf, die schon früher erkannt worden war.⁴⁰

In der Mitte der 1830er Jahre wunderten sich die russische Führung und Graf Kankrin darüber, dass der russische Transkaukasien-Transithandel weitgehend zusammengebrochen war, während die vermeintlich unbequeme und gefährliche türkische Landroute von Trapezunt über Erzurum nach Persien florierte.⁴¹ Kurz vor Voroncovs Statthalterschaft wurde ein Umschwung eingeleitet, an dem Voroncov noch als Generalgouverneur von Neurussland und damit als mit Handels- und Wirtschaftsfragen im gesamten Schwarzmeerraum unmittelbar befasster Staatsfunktionär, seinen Anteil hatte. Im Jahre 1844 sprach das Kaukasische Komitee direkt von der Einbindung der unbotmäßigen Bergvölker durch Handelsbeziehungen.⁴²

Noch vor seiner Dargo-Expedition im Frühsommer 1845 legte Voroncov seinem Standesgenossen und Kriegskameraden, dem Kriegsminister Fürst Černyšev, seine „Handelsstrategie“ zur Einbindung der nicht unterworfenen Bergvölker dar, wie er sie schon zuvor, und vor ihm auch Ermolov entworfen hatte. Die Bergvölker sollten an bestimmten, vor allem für ihre Bedürfnisse eingerichteten Tauschhöfen an der Kaukasischen Linie und an der Schwarzmeer-Küstenlinie bestimmte Waren eintauschen können und damit, quasi „angefüttert“, allmählich gezähmt werden.⁴³ Zu Beginn von Voroncovs Statthalterschaft bestanden zehn solcher Tauschhöfe, als welche ursprünglich an der Kaukasischen Linie die Festungen Kizljär und Mozdok eingerichtet wurden. Zu Voroncovs Zeiten standen diese Tauschhöfe nicht mit dem überregionalen oder Transitverkehr in Zusammenhang! In der Regel waren sie russische Garnisonen oder gar befestigte Stützpunkte. Der Erfolg dieser Politik der Integration stellte sich nur bedingt ein. Der friedliche, florierende Tauschhandel auf unterer, lokaler Ebene hielt die Bergvölker, im Westen wie im Osten des Großen Kaukasus, keinesfalls davon ab, Reisende oder auch kleinere Orte zu überfallen, was ihnen bis zur Jahrhundertmitte den Ruf als falsche und hinterhältige Räuber bewahrte: Der Kosak konnte nicht wissen, ob die zum Tauschhandel nach Pjatigorsk gekommenen „friedlichen“ Bergbewohner (*mirnye gorcy*) ihn nicht außerhalb der Stadt überfallen würden.⁴⁴ Überregional erlangte der Tauschhandel dieser Art keine Bedeutung, er war vor allem strategisches Mittel zur Einbindung der Bergvölker und damit für den russischen Staat ein Zuschuss-Geschäft.⁴⁵

Dass Wirtschaft und Handel in enger Beziehung zu den Verkehrswegen bzw. zunächst einmal ihrer Anlage standen, ist insbesondere für das zweite Drittel des 19. Jahrhundert sehr bezeichnend, als unter dem Zaren Nikolaus I. der Schritt zur staatlichen Integration vollzogen wurde.

39 Ebd. S. 156 f., Nr. 117. Er wies auf das große Risiko der Kaufleute hin, die die Georgische Heerstraße benutzten.

40 Jäger: *Reise*, S. 63 ff., der allerdings von einer Achse Odessa/Taganrog – Redut Kale – Baku – Astrachan' sprach. Von 1826 bis 1828 herrschte Krieg zwischen Russland und Persien, so dass er den klassischen Handelsweg in den Orient nicht erwähnt.

41 AKAK Bd. 8, S. 169 ff., Nr. 97 ff. (März/Mai 1836). Verantwortlich für diese Entwicklung wurde hier die englische Politik gemacht, die den Verkehr umgeleitet habe.

42 AKAK Bd. 9, Teil 2, S. 665–668, Nr. 559 (13. Juni 1844) und nachfolgend, Nr. 560 (Budberg an Neidhardt, 4. Okt. 1844).

43 AKAK Bd. 10, S. 569 ff., Nr. 525 (Mai 1845). Tauschhöfe wurden schon unter Katharina II. an der Kaukasischen Linie zu diesem Zweck eingerichtet. Vgl. Sidorko: *Dschihad*, S. 41 f.

44 Lapin: *Armija Rossii* S. 142 f. Jörg Stadelbauer wies mich auf das Phänomen der „Gewaltökonomie als Überlebensstrategie“ hin. Vgl. dazu Bliev, Mark Maksimovič: *Čerkesija i čerkesy. Kratkij očerk istorii*. Moskau 2011, S. 20 ff.

45 Das erkannte auch Haxthausen, August v.: *Transkaukasien. Andeutungen über das Familien- und Gemeindeleben und die socialen Verhältnisse einiger Völker zwischen dem Schwarzen und Kaspischen Meere. Reiseerinnerungen und gesammelte Notizen*. Bd. 1–2, Leipzig 1856, Erster Teil S. 7 ff., der trotzdem die Tauschwirtschaft empfahl, um die unbotmäßigen Bergbewohner einzubinden.

Sie wurde erst unter seinem Nachfolger erreicht, als die Industrialisierung Kaukasiens rasch eine größere Bedeutung erlangte als die älteren Handels- und Wirtschaftsbeziehungen in die Nachbarterritorien. Für die Mitte des 19. Jahrhunderts wäre allerdings eine bisher fehlende Wirtschaftsgeschichte des (vornehmlich östlichen) Schwarzmeerraumes zur Erhellung der russischen Integration durch Verkehrswege eine große Hilfe.⁴⁶ Andererseits kann die vorliegende Studie wiederum einen Beitrag zu einer solchen Wirtschaftsgeschichte leisten. Denn zumindest in dieser Epoche bedingen sich Wirtschaftsbeziehungen und Integration zu einem beträchtlichen Teil.⁴⁷

Ein wirtschaftlicher Aufschwung, und zwar durch die Erzeugung von (höherwertigen!) Exportgütern in Transkaukasien, hat erst im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts stattgefunden, wie Jörg Stadelbauer unter anderem anhand des Weinbaus und der Weinproduktion aufzeigt. Diese fielen zeitlich zusammen mit dem Bahnbau und einer ausgreifenden Reblauskrise, schlossen aber neben den klassischen georgischen Weinbaugebieten in Kachetien und Imeretien auch alte Weinbaukulturen bei Šeki und sogar in der armenischen Arax-Ebene ein.⁴⁸ In den heute azerbaidžanischen „alten“ Weinbaugebieten um Šeki, bei Gandža (und auch in Berg-Karabach) wurde hingegen bis zum Ersten Weltkrieg die Weinbeere als Obst bzw. zur Herstellung von Rosinen, nicht aber für die Weinproduktion genutzt, da die Region überwiegend muslimisch war.

1.3 Die russische Verkehrsverwaltung

Weil die Verkehrswege in der schwierigen kaukasischen Topographie eine oder gar die wichtigste infrastrukturelle Aufgabe der staatlichen Integration waren, müssen die Erbauer der Straßen eines gründlichen Blickes gewürdigt werden. Vielleicht mehr als in anderen Teilen des Zarenreiches waren sie Mediatoren und auch Vollstrecker der Integration.⁴⁹ Doch beginnen wir mit dem Haupt der Hierarchie.

Eine Verkehrsverwaltung war im Zarenreich erst spät unter Katharina II. zustande gekommen. Sie war zunächst auf Wasserwege beschränkt, die in Russland im 18. Jahrhundert und bis zum Eisenbahnbau eine größere Rolle für den Güterverkehr als Straßen spielten. Für den

46 Für das 18. Jh. liegt eine kurze Studie vor, die allerdings noch keine Verkehrswege berücksichtigt. Vgl. Robert E. Jones: „Opening a Window on the South: Russia and the Black Sea 1695–1792“, in: *A Window on Russia. Papers from the V International Conference of the Study Group on Eighteenth-Century Russia*. Gargnano 1994 (Hgg. Maria Di Salvo, Lindsey Hughes), Rom 1996, S. 123–130. Vgl. Prousis, Theophilus C.: „Trading with the Enemy: Black Sea Commerce in 1809–10“, in: *A Window on Russia. Papers from the V International Conference of the Study Group on Eighteenth-Century Russia* (Hgg. Maria Di Salvo, Lindsey Hughes). Gargnano 1994, S. 139–144.

47 Der Verfasser plant eine Übersicht zur Geschichte von Wirtschaft und Seuchen-Quarantäne im nordöstlichen Schwarzmeerraum, die im russischen Staat bis in die zweite Hälfte des 19. Jh. mit dem Zollwesen eng verbunden war. Da die russische Außenwirtschaft wichtige Standorte im Süden des Zarenreichs hatte, wo an den Außengrenzen auch gefährliche Epidemien aus Südasien in das Reich eindringen, ist eine gemeinsame Betrachtung von Wirtschafts-/Handelsleben, Verkehrswegen und -erschließung sowie Quarantänepolitik sinnvoll.

48 Stadelbauer: *Studien*, S. 179–194. Ebd. S. 199 ff. zum Teeanbau, der erst um die Wende zum 20. Jh. eine gewisse Bedeutung erlangte. Für das 19. Jh. wie auch für die späte Sowjetzeit scheint allerdings die geringe Leistungsfähigkeit der transkaukasischen Genussmittel-Industrie insgesamt als Leitmotiv durch. Vgl. Eva-Maria Auch (Hg.): *‘Konkordija’: proizvodstvennyj kooperativ vinogradarej i vinodelov Gjandžinskogo rajona*. Odessa 2001 und dies.: *Öl und Wein am Kaukasus. Deutsche Forschungsreisende, Kolonisten und Unternehmer im vorrevolutionären Aserbaidžan*. Wiesbaden 2002.

49 Vgl. Schlögel, Karl: „Commentary. Mastering Imperial Spaces in the Age of Engineers“, in: *Comparing Empires. Encounters and Transfers in the Long Nineteenth Century* (Hgg. Jörn Leonhard, Ulrike von Hirschhausen) (= Schriftenreihe der FRIAS School of History, 1). Göttingen 2011, S. 137–141, der Infrastruktur und Techniker/Ingenieure als Werkzeuge imperialer Herrschaft begreift („tools of governance and rule“).