

## Schwierigkeiten bei der Durchführung eines Bewässerungs-Projekts

Dieweil wir, es ist fünf Uhr morgens, zum Bau der Hydrostation am Strom Wachsich hinausfahren, ist die Temperatur noch angenehm. Vor einigen Wochen, als wir Mitteleuropäer waren, wären uns 40 Grad Hitze zuviel gewesen.

Auf den Telegraphendrähten sitzen blaugelbe Vögel, – wo saßen sie, bevor es Telegraphen gab? Sie nehmen sich zwischen den fünf Linien wie Musiknoten aus, man könnte sie vom Blatt spielen. Der elektrisch durchzitterte Draht ist ihnen ein gewohnter Aufenthalt geworden.

Der einheimische Chauffeur nimmt, wenn er den Kühler aufschraubt, sein unablesbares Käppi in die Hand, um den öligen Deckel besser fassen zu können. Der einheimische Chauffeur muß mehr können als chauffieren, sein Handwerkzeug heißt Schaufel und Harke, sein Feind heißt: Arik.

Gestern war der Arik noch nicht da, morgen wird er nicht mehr da sein, aber heute durchschneidet er die Autostraße mindestens einen Meter breit, einen halben Meter tief. Tausend solcher Kanäle bewässern Reisfelder und Baumwollfelder und werden nach getaner Arbeit über andere Plantagen geleitet, ohne Rücksicht auf die Autos, die dieses Hindernis nicht überspringen können. Wir tragen eine Brücke mit (so wie wir alle Tankstellen mit uns tragen), aber nicht immer reicht sie.

Ein Arik! Wir steigen vom Wagen, wir leiten das Wasser ab, flachen die Böschung ab, der Chauffeur versucht durchzufahren, er gibt Gas, gibt Gas, das Rad greift im Lehmboden nicht ein, obwohl wir anschieben, hej-rup. Wir müssen hacken, schaufeln, graben, der Chauffeur gibt Gas, wir schieben wieder an, hej-rup, der Chauffeur gibt Gas, und schließlich geht es vorwärts bis . . . bis wohin? Bis zum nächsten Arik.

Mittelasiens Ströme lieben es, auch wenn sie nur 100 Meter breit sind, sich in einem Bett zu wälzen, das 1000 Meter breit ist. Von Monat zu Monat wechseln sie darin den Platz. Jedesmal Brücken über neue Flüsse zu bauen ist unmöglich, es gibt nur die Fähre, ein Floß über zwei Holzkähnen. Schwere Sache, ein Lastauto so darauf zu bugsieren, daß die Unterlage nicht allzu bedenklich schaukelt. Wenn die schwanke Fähre endlich drüben anlegt, das halbe Auto an Land gefahren ist, senkt sich das Floß vorn und die Hinterräder liegen einen halben Meter tiefer als der Strand. Zum Glück haben Chauffeur und Fährmann schon Übung, alle Passagiere müssen sich an den Bug stellen, bis die Fähre sich hinten senkt und das halbe Auto steigt.

Tierskelette liegen auf dem Weg, Pferde und Kamele, erschossen von den Banden, deren Arbeit es war, die Arbeit zu stören. Auch Kadaver neueren Datums, Opfer von Staub, Hitze, Durst und Last. Durch die geplatze Haut scheint die Sonne und läßt die Eingeweide irisieren. Geier, fast einen Meter hoch, sind in das Aas vertieft, und schenken dem Wagen kaum Beachtung.

Unser Auto überholt Passionsspiele. Da ziehet Einer mit zwölf Jüngern über Land, da schaukelt Eine tief verschleiert auf prachtvoll gesatteltem Kamel, da weidet ein Knabe aus dem Stamme Ur die Eselinnen seines Vaters, da jagt ein bärtiger Hauptmann von Kapernaum auf stolzem Roß vorbei, da reiten die drei Könige aus dem Morgenland dem Stalle zu, über dem ein roter fünffach gezackter Stern leuchtet; so klein sind ihre Eselchen, daß die Reiter die Füße hochziehen müssen, damit sie nicht im Sand schleifen.

Adler kreisen in den Lüften, manche nach der Mahlzeit (also ganz königlich und hoch oben), mit ausgebreiteten Fittichen, entschiedene Sinnbilder von Ruhe und Ordnung, manche machen tief unten Jagd auf kleine Vögel. Die versuchen ängstlich zu entfleuchen, es nützt nichts: der Adler nimmt die Flugrichtung eines Vögelchens an, saust über dieses hinweg und schon hält er es in seinen Fängen. »Klassenkampf in der Natur,« sagt einer von uns, worauf der andere das Gewehr von der Schulter nimmt und schießt. Mit lädiertem Flügel flattert der Adler davon, gar nicht königlich mehr, das Opfer hat er losgelassen, es taumelt, es kann noch nicht fassen, daß sich aus der These seiner Gefangennahme und der Antithese des noch erschrecklicheren Schusses die Synthese seiner Freiheit ergibt.

Staub, Staub. Die braunen Wolken am Weg sind die materialisierten Tritte von Pferdehufen. Hinter uns Kielwasser aus Staub. Vor uns Wogen aus Staub. Sturzwellen aus Staub brechen über Deck. Wir sehen aus wie unsere Totenmasken. Zunge, Hals und Magen sind voll vom lehmigen Mehl, Man müßte Gasmasken vorschnallen. Der »Afghanez«, der Südwind bringt neue Staubmassen durch die Lüfte und über den Strom, der Lehmsand der afghanischen Steppen verdunkelt die Sonne. Staub, Staub füllet seit den Tagen der Bibel und seit den Tagen Mohammeds diese Ebene. Warum bewässert man sie nicht? Jetzt wird man sie bewässern, im Jahre 5691 nach Erschaffung der Welt, im Jahre 1931 nach Christi Geburt, im Jahre 1309 nach der Hedschra, im Jahre 2 der Sowjetrepublik Tadschikistan.

Durch Staubmauern hindurch fahren wir in den Kampf der Arbeiter. Baracken für Menschen, Schuppen für Material, Garagen für Autos, Halden für Kohle, ein typisch umwalltes Lager von Sprengstoffen. Kooperative. Ingenieurbüro. Klub. Gerüste.

Vom Strom sehen wir nichts, spüren wir nichts, er gibt keinen Tropfen seines Wassers, keinen Hauch seiner Kühle ab. Er kommt von den Vorbergen des Pamir her, aus einer Höhe von 3360 Metern, er durchfließt die ganze Tadschikenrepublik. Nicht weit von dem Arbeitsplatz, auf dem wir stehen, vereinigt er sich mit dem Pjandsch, dem  
55 »Fünfstrom«, der die Sowjetwelt von der Welt der Kolonien und Halbkolonien trennt, und wird nun zum Amu-Darja.

Wir fahren zu der Stelle, wo der Wachs in die Ebene tritt. Die Berge, die ihm nachschauen, sind steil und felsig; ihre fernen Gipfel, zackig und prismenförmig aneinandergeschoben, sehen wie Dörfer aus. Der Wind der Wüste hat in die sandigen Bergwände Inschriften gegraben, verschnörkelte Zeichen.

Die Gesamtfläche des Tals, das sich vor uns entfaltet, beträgt 2000 Quadratkilometer, ackerbaulich gesprochen, was  
60 hier wichtig ist, 200.000 Hektar; davon können 50.000 Hektar, Sand, Stein, Geröll, nicht urbar gemacht werden. 120.000 Hektar soll der Wachs-Stroj bewässern. Ein Reis-Sowchos von 6000 Hektar und ein Gemüse-Sowchos von 2000 werden erstehen. 80 Prozent des Gebietes sind der ägyptischen Baumwolle gewidmet, dem Anbau, den Treibhäusern, den Baumwollfabriken, den Ölfabriken. Dreieinhalb Millionen Pud ägyptischer Baumwolle, 57.000 Tonnen, betrug der Import der Sowjetunion im Jahre 1926. Das vom Wachs-Stroj bewässerte Gebiet wird den  
65 Import überflüssig machen, und außerdem Licht und Kraft für das Grenzland liefern.

Anfangs schien es, als ob ägyptische Baumwolle in Tadschikistan nicht gedeihen könne. Bald aber stellte sich heraus, daß die aus dem Auslande gekommenen Samensorten vor der Absendung nicht desinsektiert und auch sonst minderwertig waren; durch dieses Manöver wurde eine Saatfläche von 2000 Hektar im Jahre 1930 beinahe vernichtet. Dieser Mißerfolg stärkte den Konservatismus der Bauern, »da sieht man, was bei all dem Neuen herauskommt«, und  
70 selbst die Spezialisten wurden skeptisch. In einem Massenaufgebot erschienen aber die Jungkommunisten von ganz Mittelasien auf dem Plan, sie rodeten die aus dem Feindesland eingeschmuggelten Pflanzen aus, neue Sorten konnten eingesetzt und 50 Prozent der Ernte gerettet werden.

Vier Kilometer von der Stelle, an der wir stehen, vier Kilometer von der Stelle, die den Eintritt des Stromes in die Ebene bedeutet, fängt man ihn auf, bevor er sich in Arme zu teilen vermag. Hier beginnt der 45 Kilometer lange  
75 Hauptkanal. Noch ist er ein trockener steiniger Hohlweg, wir durchwandern ihn. Rechts eine 18 Meter hohe Wand, die bald rechtes Ufer heißen wird, links eine 18 Meter hohe Wand, die bald linkes Ufer heißen wird. Das Netz der kleinen Kanäle wird Tausende von Quadratkilometern baumwollträchtigen Gebietes umfassen.

Dort, wo der Magistralkanal vom Strom abzweigt, ist eine Schleuse mit neun Pfeilern im Bau. Sie hat dem einlaufenden Wasser das Gefälle zu nehmen und es mit einer Geschwindigkeit von 154 Kubikmetern in der Sekunde  
80 weiterzuleiten, am 25. Kilometer wird eine Hydrostation von 42.000 PS errichtet.

Vor uns, auf Schienen fährt der Bagger, der unseren Weg geschaffen hat und ihn unausgesetzt verlängert. Sein Maul ist riesengroß, er beißt sich mit seinem einzigen Zahn bis zum Oberkiefer ins steinige Erdreich, und wenn sich der stählerne Drache zur Seite dreht, um den Bissen auszukotzen, so stieben seine Nüstern und fauchen Wasserdampf. Innerhalb von acht Stunden frißt und speit er 500 Kubikmeter, 25 Meter ringelt er sich täglich vorwärts, dann muß  
85 man seine Schienen nach vorne legen.

Er ist ein Dragline-Exkavator »Bucyrus«, wir kennen ihn, sahen ihn vor zwei Jahren in Kalifornien an der Arbeit. Dort hat er das Unterste zuoberst gekehrt, fette Felder und blühende Obstgärten zerkaut, sie in ewig unfruchtbare Wüste verwandelt. Dort hat er den Fraß nicht ausgespien, dort hat er ihn verdaut, dort ist kein Klümpchen des Exkremments undurchsiebt geblieben, dort sucht man nach Gold und vernichtet die Landwirtschaft. Hier aber frißt der Bagger ein  
90 unverdauliches Gestein, damit die Erde fruchtbar werde . . .

Freilich, die Aufgabe hier ist schwer zu lösen, sie sei undurchführbar, haben die Skeptiker gesagt. Welcher Arbeiter ginge so leicht hinunter an die afghanische Grenze, dorthin, wo Banden schießen, Tiger hausen, Skorpione beißen, Hitze sengt, Schlangen züngeln, die Malariamücke sticht, welcher Arbeiter ginge – auch bei einer um 40 Prozent erhöhten Lohnskala – so leicht hinunter? Er geht hinunter. Begeisterung für den Kampf an der Wirtschaftsfront ist  
95 einer der Hauptgründe. Man muß die Zeitungen der Sowjetunion lesen, sie sind voll von ökonomischen Kriegsberichten. Kohlenbecken Donbaß telegraphiert: Gestrige Förderung 139.068 Tonnen gegen 138.802 vorgestern! – Stalingrad hat 141 Traktoren vom Band gelassen, also um zwei mehr als vorgestern! – »Amo« meldet: »Plan zu 100 Prozent erfüllt, in der letzten Dekade 200 Lastautos fertiggestellt!« – Das Leningrader Torfgebiet ist um zwölf Prozent hinter dem Plan zurück! – Erster Hochofen in Magnitgorsk angeblasen! – Große Bresche in der Getreideaufbringung  
100 an der Mittelwolga!! – Dnjepr-Stroj – Wolchow-Stroj . . . Das steht an der Spitze des Blattes, die Produktionsziffern kennt jeder Sowjetbürger. (Wer im Ausland weiß mehr von der Wirtschaft seines Landes, als was seinen Tagesgebrauch berührt?)

In der Sowjetunion ist die Arbeit die große Sensation, keine Detektivgeschichten und keine Mordberichte erscheinen, keine Artikel über Mode, Liebe, Verbrechen, Filmstars, Nackttänze und pikante Zwischenfälle, nur Berichte von den  
105 Frontabschnitten der Wirtschaft, der Sozialpolitik und der Kultur.

Auch vom Wachs-Stroj, der helfen soll, die Sowjetunion unabhängig zu machen von der Baumwolle der Kapitalisten im Ausland, steht täglich etwas in den Blättern, und – um es gerade herauszusagen – diese Nachrichten rufen beim Zeitungsleser mißbilligendes Kopfschütteln hervor. Wenn man den Arbeitsplatz hier sieht, versteht man, weshalb die Depeschen so schmerzliche Fakten enthalten. Diese Steinwüste soll in 10.000 Rechtecke mit flüssigen  
110 Konturen verwandelt werden und innerhalb dieser Wasserzeichnung soll Baumwollstaude an Baumwollstaude wachsen. Zu einem solchen Werk braucht man Menschen und Material.

Die nächste Siedlung, Kurgan-Tjube, liegt zwanzig Kilometer und der nächste Hafen 125 Kilometer entfernt, aber auch dieser Hafen ist noch nicht da, nur ein Platz, wo Wassertransporte am Unterlauf des Pjandsch anlegen können.

Man baut also Lagerhäuser, Bassins, Anlegestellen und baut gleichzeitig eine schmalspurige Eisenbahn vom  
115 zukünftigen Hafen zum zukünftigen Werk. Man baut überhaupt alles gleichzeitig.

Keine Zeit ist zu verlieren. Wenn binnen drei Jahren nicht 120.000 Hektar neuen Baumwollgebietes geschaffen sind, müßten die bis dahin fertiggestellten Baumwollölmühlen, Baumwollreinigungsfabriken, Textilfabriken stillstehen. Im Lande der Planwirtschaft hängen alle Betriebe von einem Betrieb ab, ein Betrieb von allen Betrieben, und alle Menschen von allen Betrieben.

120 Die Automobilfabriken von Nishnij-Nowgorod und Moskau haben dem Wachs-Stroj bisher nur 41 Wagen geliefert, die Putilow-Werke in Leningrad 66 Fordson-Traktoren und die Fabrik Tscheljabinsk 7 Cley-Tracs. Damit muß der größte Teil des Transports, Menschen und Lasten, bewerkstelligt werden, täglich 200 Kilometer zur Bahnstation oder 125 Kilometer zum Strom Pjandsch!

7000 Erdarbeiter, Zimmerleute, Metallarbeiter, Maurer, Tischler, Schlosser, Betonarbeiter, Bohrer, Traktorführer,  
125 Baggerer, Chauffeure sind notwendig. An Holz braucht man 40.000 Kubikmeter, an Zement 10.000 Tonnen, 30.000 Kubikmeter Kies, 1,500.000 Kubikmeter Sand, 2,200.000 Ziegel. Enorm ist der Bedarf an Triebstoffen; 16.000 Tonnen Masut, 3500 Tonnen Motoröl, 5000 Tonnen Ligroin, 5000 Tonnen Petroleum, 4000 Tonnen Benzin und ungefähr 500 Tonnen verschiedener Schmieröle.

Bevor die Schmalspurbahn fertig wird, müßten zur Bewältigung solcher Transporte außer den vorhandenen Autos  
130 8270 Pferde und 5000 Kamele herangezogen werden, – ein Tierbestand, der sich hier unmöglich ernähren läßt. Man drängt also die Autofabriken des Inlands noch heftiger als man die Exkavatorfabriken im Auslande drängt.

Rote Direktoren diskutieren mit Spezialisten erregt und lange darüber, ob ein Auto hierhin oder dorthin dirigiert und wie seine Rückfahrt organisiert werden soll, damit es möglichst viel Fracht mitnehmen könne. Ähnlich handeln auf der Baltic Shipping Exchange die Reeder und Makler über die Route und Frachten der auf hoher See befindlichen  
135 Schiffe.

Einzelnen und auf verschiedenen Transportwegen kommen die Maschinenteile an, die Kompressoren und die Ölpumpen trafen vier Wochen vor den Armaturen ein, die Reparaturwerkstätten harren der Ersatzteile, eine Autopanne, eine Beschädigung des Traktors haben katastrophale Wirkungen, wenn das Masut ausbleibt, müssen die Exkavatoren feiern.

140 Zwischen dem 19. und 47. Kilometer des Hauptkanals liegt Abschnitt Nr. 2 des Wachs-Stroj. Hier, wo eine Elektrostation mit gigantischem Konsolengefälle erbaut wird, wo eine Baumwollstadt erstehen soll mit konzentrischen Straßen, ein Bezirk für Fabriken, ein Wohnbezirk, ein Bezirk für Garagen und Lager und ein Bezirk für Klub, Theater, Kinos und Schulen, hier wohnt man in Zelten. Das Betriebsbüro ist ein langgestrecktes Zelt mit Tischen, an denen die Zeichner stehend arbeiten, Stühle gibt es nicht.

145 Man rüstet immer noch zum ersten Schritt. Wenn der getan ist, wenn die Verbindung mit der Welt fertiggestellt sein wird, dann kommt alles schneller, Materialien, Reservematerialien und Arbeitskräfte, dann kommt Wasser ans Wasserwerk, viel leichter sind die anderen Schritte als der erste Schritt.

»Im nächsten Jahr übergeben wir die ersten 28.000 Hektar der Baumwollaussaat.«

Der das sagt, kann es ruhig sagen. Sollten sich Verzögerungen ergeben, so wird Alarm geblasen. »Bresche im  
150 Wachs-Stroj« schrillt es durch die Sowjetunion, die Baumwollfabriken nehmen das Werk in »Bugsier«, das heißt, sie bugsieren es vorwärts, indem ein Teil ihrer Arbeiter hinunterfährt, Jungkommunisten und Schulen melden sich freiwillig zur Hilfe, das Zentralkomitee schickt Spezialisten, die Zeitungen Berichterstatter, welche täglich Bulletins telegraphieren, Stoßbrigadiere springen ein, die einzelnen Werkstätten fordern einander zum sozialistischen Wettbewerb heraus, und der Wachs-Stroj wird fertiggestellt, die Milliarden, für die die Sowjetunion bei den  
155 Exploiteuren der Fellachen und der Neger Baumwolle eingekauft hat, bleiben im Lande.

(2279 Wörter)

Quelle: <https://www.projekt-gutenberg.org/kisch/asienvver/chap016.html>