

20. VII. 1916

Balkanzug und Belgradreise / Von Rudolf Jabel.

Sofia, Ende März 1916.

Baltisch bedeutet der Balkanzug ein Symbol, verkehrstechnisch ist er eine Möglichkeit. Man kann sie benutzen, aber man braucht es nicht. Für sehr viele Orientreisende ist die Benutzung des Balkanzuges nicht einmal praktisch, jedenfalls nicht für solche, die zwischen Ausgangspunkt und Endpunkt der Reise Aufenthalt nehmen oder gar Studien anstellen wollen. Der Balkanzug ist eine außerordentlich angenehme Einrichtung für Leute, die möglichst bequem in einer Tour, ohne unterwegs aussteigen (im engeren Kriegsgebiet sogar aussteigen zu dürfen), von Berlin nach Sofia oder nach Konstantinopel gelangen wollen. Zwar ist die Zulassung zum Balkanzuge außerordentlich erschwert. Denn ganz abgesehen von den für jeden Reisenden jetzt notwendigen Schwierigkeiten, die mit der Erlangung des Reisepasses zusammenhängen, wird besonders der Balkanzugreisende auf Herz und Nieren geprüft, ehe er in den Besitz des Passierscheines und damit in den einer Fahrkarte gelangt. Aber sitzt er erst einmal im Zuge und ist sein Reisegepäck unverdächtig befunden in bezug auf Waren, die dem Ausfuhrverbot unterliegen, oder auf Bücher und Schriftstücke, die zurzeit als in jeder Hinsicht verdächtig angesehen werden, so kann er sein wohl plombiertes Gepäck auf der Endstation in Besitz nehmen und braucht an den verschiedenen Grenzen sich nicht weiter darum zu kümmern. Auf der anderen Seite aber darf er dafür den Preis für den Lugszug bezahlen, und hat außerdem die Berechtigung, sein Geld überdies in Goldkurs zu entrichten. Denn er bekommt ja ein durchgehendes Billett, das sich auf eine Reihe von Eisenbahnverwaltungen verteilt, die gegenseitig nach Goldkurs abrechnen, der die sehr erheblichen Valutaschwankungen zwischen den Landeswährungen berücksichtigt und infolgedessen so kalkuliert ist, daß die beteiligten Eisenbahnen sich nicht zu ihrem Nachteil verrechnen können. Nicht wesentlich unbequem, dafür aber erheblich billiger, fährt der Reisende, der sich von Landesgrenze zu Landesgrenze die Fahrkarten löst und diese in der Landespapierwährung bezahlt. Freilich hat er dann die Unbequemlichkeit, an den Grenzen die Zollrevisionen mehrfach über sich ergehen lassen zu müssen. Aber wer ein reines Gewissen hat, kann diese mit einigem Humor als Reiseerlebnisse ins Tagebuch einschreiben, was allerdings deshalb wieder unpraktisch ist, weil ihm die Tagebuchnotizen mit ziemlicher Sicherheit an der nächsten Landesgrenze wieder abgenommen werden. Freilich, auch wenn er mit dem Balkanzug reisen würde, blieben ihm verschiedene höchst peinliche Untersuchungen sogar des Körpers und der diesem zunächst stehenden Kleidungsstücke nicht ohne weiteres erspart, und es gehört nicht zu den Seltenheiten, daß ein reichlicher Gepäckballast oder die unvorsichtige Mitführung von Korrespondenz im Handgepäck den Balkanzugreisenden so lange bei der Revision aufgehalten hat, daß ihm der Lugszug, der mit einer für die durchreisten Gegenden geradezu unwahrscheinlichen Pünktlichkeit seinen Fahrplan innezuhalten pflegt, davonfährt. Dieses soll zu denjenigen Erlebnissen eines Orientreisenden gehören, denen gegenüber hin und wieder sogar der Humor versagt. Sehr humorvoll ist das Reisen in diesen Kriegszeiten ja ohnehin nicht.

Da unser Zug von Oderberg direkt nach Ofen-Pest läuft, so reisen wir sehr bald auf ungarischer Erde. Auch hier hat die Brotkarte ihren Einzug gehalten und ebenso die Beschränkungen im Fleischverbrauch. Aber dem landwirtschaftlichen Charakter Ungarns entsprechend, gibt es wirklich fleischlose Tage nicht, sondern abwechselnd gibt es an den Ausnahmetagen einmal nur kein „Kindernes“, das andere Mal kein „Schweineres“. An Buttermangel haben wir nicht gelitten, aber das Brot ist mit Maismehl versetzt, und das Weißbrot beschränkt sich auf sogenannte „Strizel“. Unverhältnismäßig teuer erscheint nur Ofen-Pest, das aber auch zu Friedenszeiten seine Stellung als einzige Großstadt Ungarns durch entsprechend hohe Preise zu behaupten gewußt hat.

Von Ofen-Pest aus benutzen wir den ersten Passagierdampfer, der seit der Befreiung der Donau wieder hinunterfährt nach Semlin. Der bisherige Dampferverkehr auf der Donau diente ausschließlich militärischen Zwecken. Der Dampfer „Budapest“ der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft beginnt also auch wirtschaftlich eine neue Epoche, nämlich die Wiederaufnahme des privaten Passagier- und Frachtverkehrs auf dieser Wasserstraße, die für unsere Beziehungen zu den Balkanländern künftig vielleicht die gleiche Bedeutung wiedergewinnen wird, die sie einstmals für Deutschland zur Zeit der Fugger besessen hat, in den Blütezeiten von Augsburg und Regensburg, als die Binnenwässer die einzigen Straßen des Fernverkehrs bildeten. Der Aufschwung der Eisenbahnen hat den Glanz der alten, natürlichen Handelsstraßen fast ein Jahrhundert lang überschattet, und erst dem großen Krieg verdanken wir die Wiederentdeckung des Wertes der Binnenwasserwege. Namentlich für Süddeutschland bildet die Donau gegenwärtig wieder ein Problem von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Insbesondere Bayern erkennt immer klarer die Notwendigkeit, sich des Donauweges als Straße des Weltverkehrs und des Transitgüterausstausches zu bedienen, und diese Erkenntnis hat bereits jetzt den Anstoß gegeben zu einer großzügigen Auffassung der bayerischen Kanalpolitik. Bekanntlich besteht bereits ein Kanal zwischen dem Main und der Donau, der nahezu in Vergessenheit geraten ist, dessen Ausbau aber jetzt wieder energisch in die Wege geleitet wird. Hand in Hand damit geht das Bestreben, eine künstliche Wasserverbindung zwischen Weser und Main herzustellen, so daß also nicht nur das ganze schiffbare Gebiet des Rheins, sondern auch Mittel- und Norddeutschland bis nach Bremerhaven an die Donau angeschlossen wäre, so daß man, ohne den Aermekanal, Gibraltar und die Dardanellen berühren zu müssen, von Bremen nach Konstantinopel zu Schiff gelangen kann. Es ist sicher, daß diese Verkehrsmöglichkeiten auch nach dem Kriege ihre Bedeutung erlangen und behalten werden, ohne daß darum der Seeschiffahrt Abbruch getan wird. Denn die Binnenschiffahrtswege werden niemals den Fernverkehr ersetzen können, und es wird wahrscheinlich auch nach dem Kriege immer praktischer und billiger sein, eine Ware von Bremen aus nach Konstantinopel über Gibraltar zu senden, als über Orsova — vor allen Dingen auch schneller. Aber wenn es sich darum

zeitlose, das Laub raschelt unter den stinken Kinderfüßen, die der Mutter voraneilen... Horch, ein Schuß... Und dann das Jagdhorn... Halak wird geblasen... Und alles dann wieder so friedlich, so ruhig, nur eine kleine Weile noch zittert das Echo des Schusses in der Luft... Jeder sonnige Herbsttag ist wie ein Himmels Geschenk. Man möchte die Zeit fassen und binden, aber sie gleitet dahin unerbittlich... Sie schüttet einem Rosen in den Schoß und windet Dornentronen.

Ein weißes Schiff durchfährt die blauen Bogen der Ostsee, große helle Knabenaugen schauen dem Mutterlande, Deutschland, entgegen — die Mutter hat ihr Versprechen schon halb erfüllt — nun ist man dem Rhein ein großes Stück näher gekommen, wenn man die Oder hinauffährt und Fuß faßt auf dem teuren Boden der Väter. Die alte Heimat ist verfunken...

Aber heut grüße ich sie und rufe ihr zu: Einer, der auf deiner Scholle zur Welt kam zu einem schönen reichen sonnigen kurzen Leben, hat dieses Leben auch für dich dahingegeben, alte Heimat, auch für dich starb er, der urdeutsch war, Balte und Preuße zugleich, vom Geist der alten Ordensritter beseelt. Er warf im Morgenschein sein junges Leben dahin, lächelnd, so leicht wie den Mantel vor dem Sprung aus dem Schützengraben. Wo sein Grab ist, wo sein Blut die Feindeserde getrunken hat — weiß ich nicht, vielleicht werde ich es auch niemals wissen, unsichtbar trug er die Fahne des Siegers in seiner jungen Kriegerfaust und den Strauß von Himmelschlüsseln, die ihm die Pforte der Ewigkeit geöffnet... Niemand weiß, wer jener Hans von Kommerd, dessen Grabstein auf dem kleinen eisdändischen Friedhof an der Kirchenwand lehnt, gewesen, wilde Blumen schmüden den Stein allsommerlich, aus dem alten deutschen Heldentum sprießt neues. Wer für Deutschland, für das Deutschland gestorben, der braucht keinen Grabstein, über dessen letzter Stätte breitet sich unsichtbar und doch leuchtend das deutsche Banner...

Alte Heimat, durch alle Bilder, die du mir in der Erinnerung zeigst, geht immer die kleine Jungengestalt, die meines Lebens Inhalt war...

Nun ist es Spätherbst, und der Winter naht... Selbst der Schrei der Wildgänse ist verhallt... Gott helfe dir, alte Heimat.

Es war ja nicht viel, nur ein flaches Land
Von salziger Meerelust durchzogen;
Die Ostsee rollt ihre schimmernden Wogen,
Der weiße Gischt überflutet den Strand...

Ich presse mein Gesicht gegen den Kriegermantel, den mein Sohn in seiner Todesstunde getragen — und meine Tränen neigen den Staub der Champagne...

handelt, etwa von Schmalkalden aus Schwerpat oder von München aus Bier oder von Augsburg aus Maschinen nach Konstantinopel zu senden, dann wird ein Vergleich zwischen den Frachttarifen etwa der deutschen Levantelinie und den Frachten des „Bayrischen Lloyd“ und der anschließenden Seelinien einen Punkt ergeben, der zwischen Bremen und Konstantinopel liegt und von dem aus gerechnet die Fracht über Orsova billiger wird als die über Gibraltar. Dieser Punkt wird voraussichtlich nicht allzuweit rechts oder links der Mainlinie liegen. Außerdem aber kommt hinzu, daß einem zwar in anderem Sinne üblichen Sprichworte gemäß der Orient gleich hinter Ofen-Pest beginnt: Wirtschaftlich und handelspolitisch genommen, beginnt das große östliche Interessengebiet tatsächlich gleich hinter Ofen-Pest und nicht erst in Konstantinopel. Es wird für die zukünftige Ausnützung des Donauweges für Deutschland sehr viel davon abhängen, welche Erfolge die in neue Bahnen gelenkte deutsch-österreichisch-ungarische Wirtschaftspolitik in bezug auf Frachttarife, Pünktlichkeit der Beförderung und Zölle für die Donau bringen wird. Bisher befand sich der Waren- und Personentransport beinahe ausschließlich in den Händen österreichischer und ungarischer Dampfschiffahrtsgesellschaften. Mitte April 1908 noch gab ich in Linz Reisegepäck als Eilgut nach Orsova auf und hatte es nach etwa 14 Tagen. Der Preis entsprach trotzdem ungefähr den Expresstauschätzen der Eisenbahn. Auch jetzt kostete unser Gepäck auf der „Budapest“ nach Semlin ungefähr dasselbe, was es als Passagiergut auf der Eisenbahn gekostet hätte. Ein Faß Benzin, das ich als Eilgut ebenfalls von Linz nach Orsova aufgegeben hatte, brauchte etwa vier Wochen auf einem Eildampfer der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft — und das auf der Tafel! Deutschland, um nicht zu sagen Bayern, hat die Donau bisher vernachlässigt. Erst ein Jahr vor dem Kriege wurde in Regensburg eine neue deutsche Schiffahrtsgesellschaft gegründet: der „Bayrische Lloyd“, eine Gründung, an der übrigens die rumänische Regierung lebhaftes Interesse nahm, weil diese von der neuen Gesellschaft und deren Konkurrenz einen Antriebs für die österreichisch-ungarischen Gesellschaften erwartete. Befruchtender aber als alle Konkurrenz hat auch hier wieder der Krieg gewirkt. Da, wo sonst kleine Privatinteressen vor große Ziele unüberwindliche Hindernisse aufbauen konnten, vereinigte das militärische Interesse alle vorhandenen Möglichkeiten in einer Hand, und was sonst Jahre der Verhandlungen gekostet hätte, kostete jetzt die Unterschrift der Befehlshaber, und mit einem Male konnte hier eine neue Anlagestelle entstehen, und dort wurde ein Anschlußgleis gebaut, um dessentwillen sonst die Diplomatie, die Parlamente und die Instanzen jahrelang in Arbeit gewesen wären. An den Anlagestellen sehen wir auf den Güterwagen neben den ungarischen und österreichischen Bezeichnungen die Namen der Eisenbahndirektionen Hannover, Essen, Breslau, Köln und so weiter. Oesterreichisch-ungarische Pioniere und deutsche Eisenbahner finden wir an den größeren und oft an den ganz unwahrscheinlich nebensächlich scheinenden kleinen Anlagestellen als Passagiere oder damit beschäftigt, Landungssteige in Ordnung zu bringen oder neu anzulegen und Meliorationsarbeiten auszuführen. Hoffen wir, daß diese treue Zusammenarbeit auch dann fortgesetzt werden wird.