

Berner Bund

Eine Reise nach Konstantinopel

Von Major du Bois

Der Balkanzug

Konstantinopel, 1. Juni 1916.

Der Balkanzug verkehrt auf der alten Linie Belgrad-Sofia-Adrianopel-Konstantinopel. Im letzten Kriege waren die Kunstbauten der auf serbischem Gebiet gelegenen Strecke größtenteils zerstört worden, man hat sie aber sehr rasch wieder erneuern können; trotzdem bis in den Dezember hinein gekämpft wurde, fährt der Balkanzug doch schon seit Anfang Januar. Da der Zug nur langsam über die wiederhergestellten Brücken fährt, läßt sich ihr Wiederaufbau in seinen Einzelheiten leicht verfolgen. Man kann nicht umhin, die Fähigkeiten der Ingenieure zu bewundern, welche letztere die zerstörten Brücken, obwohl nur provisorisch, doch so solide herzustellen vermocht haben. Es ist dies keineswegs durchgehend nach einem und demselben Prinzip geschehen; man verwendete vielmehr je nach Bedarf das verschiedenartigste und geeignetste Material. So konnte an einen Ort der Brückenkörper an die alte Stelle gelegt werden, da die Brücke vom Dynamit nur teilweise zerstört worden war, und die beschädigten oder geschwächten Eisenteile konnten ersetzt oder verstärkt werden. Anderswo mußte man die Brücke ganz neu bauen, und zwar an Stelle der alten, die man noch tief im Flußbett erblickt. Am leichtesten waren diejenigen Brücken zu reparieren, welche den Fluß nur wenig überhöhten; in diesem Falle hat man gewöhnlich mächtige Holzpfiler verwendet, auf welchen nun die neue Brücke ruht. Dieser Ausweg hat jedoch bei denjenigen Brücken versagt, welche sich allzu stark über das Bodenniveau erhoben; unter solchen Umständen war man gezwungen, wahre Kunstbauten aus Holz oder Eisen auszuführen und neue, oft sehr hohe Pfeiler zu errichten, welche so schwere Züge, wie den Balkanzug, zu tragen vermochten. Von diesen Brückenzerstörungen abgesehen hatte die Bahnlinie im großen ganzen vom Kriege wenig zu verspüren bekommen; sie ist heute noch in so gutem Zustande wie zuvor, und die Züge befahren sie mit großer Geschwindigkeit.

Den von den Serben auf ihrem Rückzuge bewerkstelligten Zerstörungen merkt man es an, daß für diesen Zweck wenig Zeit und Sprengmaterial zur Verfügung gestanden hat, denn von den Hauptbrücken ist jeweilen nur ein Teil zerstört worden, alles übrige blieb unverändert, ein Umstand, der die Wiederherstellungsarbeiten ganz wesentlich erleichtert hat. Zudem befinden sich die Tunnels in durchaus gutem Zustande, und es scheint, daß hier gar keine Sprengversuche unternommen wurden, wodurch die Wiederinstandsetzung der Linie bedeutend erschwert worden wäre.

In Bulgarien ist natürlich die Bahnlinie vom Kriege völlig unberührt geblieben; dagegen kann man auf der Fahrt durch die Umgebung von Adrianopel noch deutlich die Wirkungen des ersten Balkankrieges wahr werden: im Fluß liegen jetzt noch zerstörte Brücken, die seither durch neue ersetzt wurden. An verschiedenen Punkten hat man eifrig gearbeitet, um den Bahnverkehr steigern zu können.

Die Zahl der auf der Balkanlinie verkehrenden Züge ist sehr beträchtlich; um der Aufgabe gerecht zu werden, mußte man ein stattliches Personal und zahlreiches, mächtiges Rollmaterial in Dienst stellen. Eine Schweizerzeitung hat behauptet, die serbischen Lokomotiven und Bahnwagen seien von den Eroberern in Beschlag genommen und außer Landes geschafft worden; das Gegenteil ist der Fall. Das wenige, nach dem Kriege brauchbar gebliebene serbische Bahnmaterial wird hier verwendet; außerdem aber wurde aus Deutschland oder Oesterreich-Ungarn eine gewaltige Menge neues Material eingeführt. Die Mehrzahl der zwischen Belgrad und Konstantinopel

fahrenden Lokomotiven sind deutsche Maschinen; des gleichen Ursprunges sind die Waggons, zumal die Güterwagen. Der Balkanzug besteht ausnahmslos aus deutschen Wagen erster und zweiter Klasse, nebst Schlaf- und Speisewagen; er ist sehr schwer und braucht daher oft doppelte Zugkraft. Außer dem Balkanzug verkehrt auch in Serbien eine gewisse Anzahl Personenzüge; da sie indessen langsam fahren, kann man sie für weite Strecken nicht gebrauchen, sie dienen daher lediglich dem lokalen Verkehr. Die Zahl der Güterzüge ist dagegen sehr bedeutend.

Der Balkanzug, der wöchentlich zweimal in jeder Richtung fährt, wird von Reisenden stark benutzt; sowohl in der ersten wie in der zweiten Klasse sind die Plätze fast immer belegt, so daß man die Fahrkarten zum voraus bestellen muß. Die Reisegesellschaft ist sehr bunt: viel Militär, Offiziere und Soldaten, Diplomaten, Staatsbeamte aller Grade und ziemlich viele Kaufleute; einzig die Touristen fehlen.

Um den Zug benutzen zu können, muß man zahlreiche, zeitraubende Formalitäten über sich ergehen lassen. Sind dieselben erfüllt und die Papiere in Ordnung besunden, so kann man sicher sein, ohne alle Schwierigkeiten zu reisen und die peinlich genaue Kontrolle zu überstehen, die nicht gerade selten ist, hat man doch beim Verlassen von Oesterreich-Ungarn drei Landesgrenzen, die serbische, bulgarische und türkische, zu passieren. Die Gegenden, durch welche die Fahrt geht, sind im allgemeinen malerisch. Auf der Fahrt durch Serbien gibt es nicht einmal viel zu sehen, was einen an den schrecklichen Krieg vor sechs Monaten erinnert; nur ganz selten erblickt man zerstörte Häuser. Wie in Belgrad, so scheint man auch im übrigen Lande zum alltäglichen Leben zurückgekehrt zu sein, Städte und Dörfer sind voll reger Tätigkeit, die landwirtschaftlichen Arbeiten wieder regelmäßig aufgenommen, und nur sehr wenige Acker sind unbestellt. Allerdings arbeiten meistens nur Frauen und junge Leute auf dem Lande; man sieht wenig Männer, denn die Großzahl derselben, ob einberufen oder nicht, ist dem Serbenheer auf seinem heldenhaften, aber unglücklichen Rückzuge gefolgt. Wieviele von ihnen mögen wohl je ihre fruchtbaren Täler wiedersehen und ihre Familien in den von Obstbäumen umgebenen, quadratförmigen Häuschen wiederfinden? Wieviele werden auf den Bergpfaden Albaniens, auf dem Wege nach Korfu und Saloniki sich zum letzten Schlummer hinlegen?!

Von der Fahrt durch Bulgarien ist nichts besonderes zu sagen; da der Krieg nicht ins Land gedrungen ist, hat es natürlich nicht wie Serbien unter ihm zu leiden gehabt. Das gleiche gilt von den endlosen Höhenrücken der europäischen Türkei, die nur geringe Spuren vom ersten Balkankriege aufweisen, ausgenommen die Befestigungen von Tschataldja, wo die Türken den siegreichen Vormarsch der Bulgaren nach Konstantinopel zum Stehen brachten. Andere Zeiten sind gekommen: auf den Grenzstationen verkehren Türken und Bulgaren aufs herzlichste und scheinen miteinander trefflich auszukommen. Die Bahnlinie samt ihren Kunstanlagen wird begreiflicherweise von zahlreichen deutschen, österreichisch-ungarischen, bulgarischen und türkischen Landsturmtrouppen sorgfältig bewacht. Diese verschiedenen Soldatentypen gewähren einen fesselnden Anblick. Es sind durchweg ältere Jahrgänge, welche die besonderen Eigenschaften ihrer Rasse deutlich ausgeprägt aufweisen: von den Pommeren mit dem gutmütigen Gesicht und blondem Bart- und Haupthaar, die nicht recht hieher passen wollen, bis zu den sonnenverbrannten Türken, die sich in den am Bahndamm rasch erstellten und sie an ihre gewohnten Hirtenbehäusungen erinnernden Erdhütten ganz behaglich fühlen.

Dank dem ausgezeichneten Wagenmaterial fährt es sich angenehm, so daß einem die Reise gar nicht lang vorkommt. Die Abfahrt erfolgt immer pünktlich, die Gegend ist abwechslungsreich und interessant, mit den Reisegefährten wird schnell Bekanntschaft gemacht, und man tauscht gegenseitig seine Eindrücke aus. So ziemlich alle zwei Stunden hält der Zug auf zehn Minuten an; während des Aufenthaltes ergeht man sich auf dem Bahnsteig und schaut sich ebenso neugierig um, wie die Ortseinwohner uns Balkanzug-Reisende anstauen. Man belächelt oder bedauert wohl auch die getreuen diplomatischen Kuriere, die sich von ihrer oft sehr schweren Diplomatenmappe nicht trennen können und sie auf ihrem Erholungs Spaziergang überall mitschleppen.

Unterwegs kommen auch kleine Zwischenfälle vor, die das Einerlei der Reise unterbrechen, wie etwa ein längerer Aufenthalt auf einer Station, weil die erschöpfte Lokomotive auf der nächsten Station erst Wasser fassen oder einem allzu stark beladenen, bei einer Steigung stecken gebliebenen Güterzuge beistehen muß, der uns sonst nicht vorbeiläuft. Aber schließlich ist alles bald wieder in Ordnung, und fast genau zur bestimmten Zeit läuft unser Zug in Konstantinopel ein.