



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Militärische Landschaftsbilder aus der Türkei : (Fortsetzung.)

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Militärische Landschaftsbilder aus der Türkei.

Von Kostendil nach Radomir.

(Fortsetzung.)

Kostendil oder Röstendil ist unter den vorhererwähnten Ortschaften durch seine heißen Schwefelquellen ausgezeichnet. Dieselben kommen ganz dampfend aus dem Boden und man erzählte mir, daß die Einwohner an einigen Stellen imstandeseien, Eier in dem Sprudel zu kochen. Uebrigens ist dieses nicht der einzige Punkt in dem von mir bereisten Theile des Balkans, wo heiße Quellen sich finden. Im Suli Derwend (Sulipaß, 16 Stunden dießseits Sophia) traf ich zwei Monate darnach auf eine solche, deren Wasser so heiß war, daß es die Hineinsteckung eines Fingers nicht gestattete. Es war geschmacklos.

Als wir am andern Morgen Kostendil verließen, sahen wir in der kalten Frühluft eine hohe Dampfsäule, offenbar von den heißen Sprudeln herrührend, über der Ortschaft schweben. Wir wendeten uns jetzt in eine weite Bergkette hinein, in deren äußerstem Hintergrunde der Paß gelegen ist, welcher die Ebene von Sophia oder Sofia mit Macedonien verbindet. Es war demnach sozusagen der letzte Reisetag auf classischer Erde. Unser Pfad überschritt zu öfteren Malen ein von Norden gen Süden strömendes Gewässer, welches Kara Su (Schwarzwasser) benannt und auf den Karten in Verbindung mit vielen Seen verzeichnet ist. Von letzteren nahm ich nur einen wahr. Der Boden ist ungemein steinig, zuweilen mit einem Gerölle von losen Urgesteintrümmern bedeckt. Dann und wann waren wir gezwungen abzustiegen und unsre Pferde am Zügel zu führen. Dabei will ich bemerken, daß diese Straße in nächster Zukunft eine große Bedeutung gewinnen kann, wenn man eine Expeditionsarmee oder mindestens einen Theil derselben an der albanesischen Küste landen und von dort aus nach der Donau marschiren lassen sollte. Sie würde dann Hauptetappenweg sein. Nur in der guten Jahreszeit aber könnte sie meiner Meinung nach hierzu benutzt werden, nicht aus Rücksichten der Gangbarkeit, sondern — ich komme wiederholentlich darauf zurück — weil es an Obdach fehlt und man nichtsdestoweniger eine Truppe im Winter nicht bivouakiren lassen kann.

In einem meiner früheren Briefe bemerkte ich bereits, daß der Balkan eine auffallende Aehnlichkeit mit dem thüringer Waldgebirge habe. Diese Aehnlichkeit hört auch da nicht auf, wo er wie hier zur dreifachen Höhe des heimatischen Inselberges ansteigt. (Die Gipfelhöhe des Orbelus wird nämlich auf 9000 Fuß berechnet, wie ich aus der österreichischen Generalstabskarte der europäischen Türkei ersehe). Am imposantesten tritt die Bergformation da auf,

wo das Gestein, und dies ist meistens in der Nähe des Kammes der Fall, frei zutage tritt. Auf solche Weise entstehen senkrechte Felswände, deren directe Höhe auf tausend Fuß ansteigen mag, und über welchen sich weite, steinichte Plateaus ausdehnen.

Wie abgelegen die Straße zwischen Kostendil und Radomir auch immerhin sein mag: dennoch ist sie nicht ganz leer an Verkehr. Allerdings möchte der Zufall sein Spiel mit dabei haben, wenn uns an diesem Tage ganz besonders viel jener mit Ochsen bespannten Bauernwagen und ganze Züge schwer beladener Pferde begegneten. Letztere trugen zumeist Woll- und Baumwollballen, mit welchen Stoffen, diesem Umstand nach zu urtheilen, in dieser Gegend ein nicht unerheblicher Handel getrieben werden mag. Auf den Wagen befanden sich dagegen Ackerfrüchte, ja auf einem mit Säcken beladenen schienen Kartoffeln transportirt zu werden, deren Anbau in der ganzen europäischen Türkei nur äußerst spärlich ist. Es ist eine erwähnenswerthe Thatsache, daß der Koran den Gläubigen vorschreibt, mit ungeschmierter knarrender Achse zu fahren, und daß dieses Gebot heute noch im weitesten Sinne befolgt wird. Diese Fuhrwerke sind meistens mit Sonnenreifen oder einem lockeren, weitmaschigen Flechtwerk überspannt, über welches eine weiße Mlendecke gezogen ist, etwa wie bei unsren Frachtwagen, denen sie übrigens an Größe durchaus nicht gleichkommen. Seltsam zu sagen: wer im hiesigen Lande Reisen machen will und nicht eigne Equipage besitzt, wird sich meistens in dem Fall befinden, einen derartigen Bauernwagen benutzen zu müssen. Ich selbst reiste in der Bulgarei nie anders, und in den letzten Monaten hat mancher Brit und Franzose sich dazu bequemen müssen, pro Tag 12—15 Stunden auf diesen nur hyperbolisch mit dem Namen Fuhrwerk zu belegenden vierräderigen Marterbänken zu machen. Natürlich besitzen dieselben keine Vorrichtung, welche in etwas unsre Federn ersetzen könnte; jeder Stoß pflanzt sich bis zum Darinsitzenden ungeschwächt fort und wirft ihn bald auf die eine bald auf die andre Seite, wobei er noch von Glück sagen kann, wenn nicht gleichzeitig sein Kopf gegen die niedere Wagenbedachung prallt.

Nach dem ziemlich strapaziösen Ritt war es uns ein freudiger Anblick, als wir am Abend Radomir am Fuß eines weiter im Hintergrunde gelegenen Berges wahrnahmen. Der Ort sieht freundlich aus, beinahe wie eine kleine deutsche Landstadt. Auch fanden wir wider alles Erwarten einen guten Han vor, in dem wir bald am runden türkischen Speisetisch zu Billaw (nicht Pillaw) und Hühnerbraten uns niederließen.

Von Radomir nach Sofia (Sophia).

Verabredetermaßen sollten uns die Pferde am andern Morgen schon früh erwarten, denn es lag in unserm Interesse, sobald wie möglich unser Reiseziel

zu erreichen. Indes waren die Packthiere dermaßen gedrückt, daß wir sie wieder zurücksenden und uns andere vorführen lassen mußten, was auf türkischen Poststationen stets einen Verzug von ein bis zwei Stunden veranlaßt. Ueberhaupt glaube ich kaum, daß es ein zweites Land gibt, in welchem die Geduld der Reisenden in ähnlicher Weise auf die Probe gestellt wird, als hier der Fall ist. Hindernisse, von denen man anderswo nichts weiß, meistens aber die unbegrenzte Habsucht der Postmeister, Stall- und Postknechte lassen den Passagier selten zur angesetzten Stunde sein Nachtquartier verlassen, und noch viel seltener zur vorausberechneten Zeit am folgenden Abend im nächsten anlangen. Baron Tott führt in seinen Memoiren an, daß über dergleichen Hemmnisse eine prügel- ausgiebige Faust am sichersten hinweghelfe, indes — andere Zeiten, andere Auskunftsmittel. Was damals gut angewendet war, würde heute außer Zweifel die allerbösesten Folgen nach sich ziehen.

Wir nahmen unsre Richtung direct auf den vorerwähnten Paß, durch welchen man aus Macedonien in die weite Ebene von Sofia niedersteigt. Der Weg war nicht ohne Beschwerde. Ohne dabei an einen regulären Wegebau zu denken, bin ich überzeugt, daß zur Verbesserung des Straßenwesens hier mit geringen Summen viel ausgerichtet werden könnte, und es ist meine Ansicht, daß ein Krieg, den etwa ehestens europäische Armeen in diesen Gegenden führen würden, das Land wegsamer zurücklassen werde, als es gegenwärtig ist. Für einen späteren etwaigen Eisenbahnbau würde aber der Paß, dem wir entgegenritten, von der höchsten Bedeutung sein. Es wäre der natürliche Anzappunkt einer Südwestbalkanbahn, die Macedonien und Albanien mit der großen Bahn von Stambul nach Belgrad verbinden würde.

Gegen Mittag näherten wir uns dem Defilee. Auf unsre Frage, wie weit noch Sofia entfernt sei, wurde uns erwidert, drittehalb Stunden. Am Nachmittag also durften wir hoffen, am langersehnten Reiseziel, wo uns nach mancherlei Strapazen und Entbehrungen in den Bergen Macedoniens eine Behausung im europäischen Sinne erwartete, einzutreffen. Das Thal verengte sich; endlich ritten wir in eine Felsenschlucht ein, auf deren Sohle ein Bach bereits in der Richtung nach Nordosten strömte. Wir hatten die Wasserscheide passiert und befanden uns, nachdem wir bislang im Stromgebiet des Bardar, also in der Abdachung zum Archipel gereist waren, in dem der Donau. Diese Gegend ist der eigentliche Paß. Um ihn zu vertheidigen, würde es nur eines geringen Aufwandes von Mannschaft bedürfen. Auch ließe sich deren Postirung durch fortificatorische Anlagen trefflich unterstützen, was bei Defileen nicht immer der Fall ist.

Es klingt wie ein Paradoxon, ist darum aber um nichts weniger wahr, daß Paßbefestigungen zu den schwierigsten Aufgaben der Ingenieurkunst gehören. Diese Schwierigkeit beruht auf der beschränkten Ausdehnung der

Fronten, zwischen denen man wählen kann, auf der Beschränktheit des Schussfeldes zwischen engen Bergwänden, und der insolge dessen meistens eintretenden Unmöglichkeit, den nahenden Feind bereits aus der Ferne zu erschüttern. Daß man Befestigungen am diesseitigen oder jenseitigen Ausgange anlegen müsse, um derartige Hindernisse einer freien Entfaltung der fortificatorischen Mittel zu bestegen, sind Vorschriften, die man selten in Anwendung bringen kann, denn die beiden Deboucheen liegen meistens nicht mehr da, wo der Paß, ich meine die Wände, welche ihn einengen, noch schwierig ist. Mit andern Worten, es tritt hier die Gefahr eines Umgangenwerdens ein, welche insofern verhängnißvoller werden kann, als eine Tournirung besetzter Positionen diesen alle Bedeutung nimmt.

Wir waren ziemlich eine halbe Stunde lang in der engen Schlucht geritten, als wir, nachdem der Weg eine neue Ansteigung gemacht hatte, zwischen den Bergen, gleichwie durch eine Spalte, in eine unermessliche Ebene schauten, doppelt unermesslich dem Anscheine nach für das Auge, dessen Horizont so lange Zeit von Bergen nahe umgrenzt gewesen war. „Sofia!“ rief bald darauf einer der am weitesten vorausreitenden Türken und wies auf einen weißen Streifen, der mitten auf der Fläche gelegen war und über welchem gleich lichtgefärbten Stangen die Minarets der Moscheen aufstiegen. Das Wasser neben uns schien rascher zu rauschen und wir ließen, um die Wette mit ihm, unsre Pferde trotz Stock und Stein einen muntern Trab laufen. Aber eine Krümmung der Schlucht entzog uns das heitere Bild alsbald wieder.

Endlich nach etwa einer halben Stunde hatten wir einen sanften Abhang erreicht, der unmittelbar auf die Sofiaer Ebene ausläuft. Hätten wir auch die große Stadt nicht vor uns gesehen, die uns begegnenden Einwohner derselben, die Reitposten, die uns einholten und ihr zueilten, würden sie uns verkündet haben. Eine weitere halbe Stunde und wir langten vor einem halb verfallenen niedrigen Erdaufwurfe an, welcher die ganze Befestigung war, die bis dahin diese bedeutende und strategisch höchst wichtig gelegene Stadt gegen einen Angriff gesichert hatte. Beim Einreiten in die Straßen lenkten wir dem Plage zu, auf dem das Serai (Gouvernementshaus) gelegen ist. Es war der vorlegte Tag im October; unsre Glieder waren theils vom Reiten, theils vom Frost steif, denn zwischen diesen Bergen ziehen eisige Windströme hin, und so war es uns höchst willkommen, als uns, noch ehe wir uns nach einem Han umgesehen, ein Saptié die Kunde brachte, daß wir beim Chef des Gensdarmiericorps (der Saptiés) eine einstweilige behagliche Unterkunft finden würden.