



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Toepfer, H.: Durch Transkaukasien : Reiseerinnerungen

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

Auffassung und die Darstellung des Besondern sei auch das eigentliche Leben der Kunst. In dem, was Ibsen von diesen beiden Erfordernissen hat, scheint auch seine besondre Bedeutung begründet zu sein, die sich auch immer wieder wirksam erweisen muß. Der vielfach Rätselhafte liebte es offenbar nicht, von allen Seiten und möglichst vielen neugierigen Zuschauern in sich hineinschauen zu lassen. Als scharfer Beobachter und Darsteller der Konsequenzen mag er wohl den Eindruck bekommen haben, daß die meisten fragwürdig oder unerwünscht sind. Gelegentlich (Borkmann) findet sich die (unrichtige) Bemerkung, nur die Geschwisterliebe sei nicht der Wandlung unterworfen. Ein unschätzbares Gut ist aber die Freiheit. Zu ihr gehört das Gefühl der Schuldlosigkeit. Wer es verloren hat, kann die Schuld sühnen; dadurch wird er wieder frei. Aber auch an sich kann er sich sehnen, aus den verworrenen Kreisen des Lebens mit seinen Gedanken und Strebungen zu entinnen. Vielleicht hat man desto weniger zu bereuen, je weniger man handelt? Vielleicht wird man desto weniger gezerzt, mit je weniger Banden man an die Welt geknüpft ist? Mag in einer solchen Bescheidung eine Art von Egoismus liegen, so ist die Selbstüberwindung ja doch auch ein Preis, der gezahlt worden ist. Dafür geht es dann (wie es in Klein Gynolf heißt) aufwärts zu den Gipfeln. Zu den Sternen. Und der großen Stille.

K. Bruchmann



Durch Transkaukasien

Reiseerinnerungen von H. Coepfer



a lag es vor uns, das nächste Ziel unsrer Sehnsucht, die Hafenstadt Batum. Allmählich unterschied man Häuser und Kirchen und fast am Ende der die Bucht gegen Westen abschließenden Landzunge, der Arbeit des Tschorochflusses, das Küstenfort Buruntabia. Auch andre Befestigungen, zum Teil aus der türkischen Zeit stammende Uferbatterien und Artilleriestellungen auf den zwei bis drei Werst vom Ufer entfernten Hügeln über der Artilleriestadt, sind mit einem guten Glase zu erkennen. Es ist allerdings kein zweites Portsmouth oder Toulon, was hier entstanden ist, sondern mehr ein geschützter Handelshafen, der sich als vorgeschobener Posten gegen etwaige türkische Rückeroberungsgelüste halten soll. Jedenfalls ein recht guter, eisfreier Hafen, der wohl die ganze Schwarze-meerflotte und eine bedeutende Anzahl Handelsdampfer aufnehmen kann, auf der Westseite bei vorzüglichem Ankergrund reichlich Wasser, auf der Ostseite immer noch sechs bis acht Meter Wassertiefe und kurze Piers als Anlegeplätze für die Handelsschiffe hat und hier durch Schienengeleise mit der transkaukasischen Eisenbahn verbunden ist.

Landschaftlich hervorragend schön, in gartenähnlicher Gegend, umrahmt von den Ende Februar noch schneebedeckten Kasistanbergen, die Stadt schmuck und sauber, wäre Batum ein „Edelstein in der Krone des Zaren“, wenn es nicht zugleich ein Tummelplatz wilder Leidenschaften, ein Herd ewiger Unruhe und Aufregung wäre. Ein Wunder ist das ja freilich nicht. Man muß sich nur vergegenwärtigen, welches Gemisch in Kaukasien durch Ablösung immer neuer Völkerscharen in vorgehichtlicher und in geschichtlicher Zeit entstanden und an der Küste durch Kreuzung mit griechischen und italienischen Schiffen und Einwandern und türkischen Eroberern verdorben ist. Südllich heißblütig, durch ein warmes Klima und die Fruchtbarkeit des Bodens begünstigt, leicht zu ernähren und nicht übermäßig arbeitslustig, ist es das geeignetste Menschenmaterial für Putzche und unüberlegte Streiche geworden, auf das der Zuzug lasischer Elemente und verarmter, von Haus und Hof vertriebener, durch Güterschlächter zur Verzweiflung gebrachter Bauern keineswegs beruhigend wirken konnte. Welche Rolle Dolch und Revolver spielen, konnte schon die Tatsache lehren, daß die Schüler einer höhern Lehranstalt einen mißliebigen Lehrer umgebracht haben, und daß die Fälle nicht selten waren, daß Kaufleute oder Reisende in ebenso deutlicher wie hohnvoll höflicher Weise auf offener Straße aufgefordert werden, von dem Überfluß ihrer Portemonnaies eine nicht unbedeutende Summe abzugeben. Rußland hatte nach der Erwerbung im Jahre 1878 Batum bis 1886 als Freihafen bestehn lassen, dann aber die Zollfreiheit aufgehoben. Seit dieser Zeit ging die Bedeutung des Hafens stark zurück, denn der kleinasiatische Handel verzog sich nun zunächst nach den türkischen Küstenplätzen, während das aufblühende Noworossisk im kaukasischen Handel starke Konkurrenz machte. Die sich hieraus ergebende Verschlechterung der Erwerbsverhältnisse der arbeitenden und der Schifffahrt treibenden Bevölkerung mußte natürlich immer mehr beunruhigend wirken und hatte schon vor zwei bis drei Jahren unhaltbare Zustände herbeigeführt. Natürlich hatte die von den Hauptstädten ausgehende, in den südrussischen Hafenplätzen aufgenommene Bewegung, wahrscheinlich unter dem Einfluß von Sendlingen der roten Propaganda, eine sehr bedenkliche Wendung zum Schlimmern hervorgerufen, der gegenüber die geringe Garnison, Festungsinfanterie, Artillerie, Sappeure und Mineure, nicht mit der nötigen Energie verwandt wurde. Zwar waren die Unruhen von Anfang Februar beigelegt, doch erhielten sich dauernd alarmierende Gerüchte, die unsern Kapitän zu der Äußerung bewogen, das sei nicht mehr Streik sondern Aufruhr, Gerüchte, daß es am folgenden Sonnabend, dem 4. März, wieder losgehn solle.

Als wir am Sonntag gegen zwei Uhr Nachmittags in den Hafen einliefen, lag die tiefste Stille über dem Wasser. Kein Mensch war auf den mitten im Hafenbecken verankerten Petroleumdampfern zu sehen, kein Schiff löschte, und nur am Ende der Landzunge wurde ein Getreidedampfer am dortigen Pier von Soldaten entladen, weil sonst Hungersnot ausgebrochen wäre. Ganz wenig Boote schaukelten sich auf dem kristallklaren Wasser; ihre Insassen wurden von

einzelnen Mitreisenden angerufen und überboten sich in Tatarennachrichten, die sodann auf unserm Dampfer die Runde machten. Aber sie brachten doch wenigstens die sichere Nachricht, daß der Eisenbahnverkehr in beschränktem Umfang aufrecht erhalten werde. Unser Batumscher Fürst meinte sogar, daß wir den schönen Tag zu Spaziergang und Fahrten ausnutzen und im Hotel übernachten könnten.

Aber kein Konsul und kein Vertreter der Dampfschiffahrts- und Handelsgesellschaft erschien. Unser Kapitän wurde ärgerlich und verhandelte, selber mit den Hafenverhältnissen nicht vertraut, mit seinen Offizieren, ging dann vor Anker und entsandte ein Boot zur Hafenbehörde. Auf meine Frage, weshalb wir nicht anlegten, meinte er nur: „Das ist Rußland!“ Endlich erschien etwas offizielles, ein Boot mit zwei uniformierten Herren und einem Gendarmen. Der eine der Insassen war ein Arzt, der den Dampfer einer gesundheitspolizeilichen Kontrolle unterwerfen sollte. Es war uns durchaus unklar, wie er auf einem Spaziergang durch die Menschen- und Gepäckmassen diese Kontrolle ausüben wollte. Aber er fand ein Opfer in einem armen Sinder, der mit seinen Habseligkeiten in das Quarantänelazarett geschleppt wurde — man sagte, es sei Rantüine gegen alles, was englisch heißt oder auf englischen Schutz Anspruch machen kann. Endlich raffelte die Ankerkette von neuem. Wir gingen an den Anlegeplatz der Passagierdampfer hinan, aber weil die Landebrücke für den Odeßer Schnelldampfer freigehalten werden mußte, unter schwer verständlichen Manövern breitete man einen ebenfalls als Anlegestelle benutzten Gulk, dessen Verbindung nach dem Lande zu jedoch den Streikenden zum Opfer gefallen war. Aber jetzt nahte doch die Erlösungstunde. Polizeibeamte und Schreiber richteten sich im Salon ein, unterwarfen die schon vorher eingesammelten Pässe einer genauen Durchsicht, trugen sie nacheinander in zwei Bücher ein und stempelten ab. Unsere Empfehlungsschreiben verschafften uns beschleunigte Abfertigung nach den Beefsteakeaters, für die sich der englische Konsul in Person bemüht hatte, und die natürlich keinem Steward auch nur eine Kopeke Trinkgeld zahlten. Dann begann die Gepäckrevision, die dank der Empfehlung schnell und kostenlos erledigt wurde. Aber Augen und Ohren mußte man offen, Hände und Grobheiten bereit halten. Kaum hatte ich Nummer zwei geöffnet, so war Koffer Nummer eins in einem Landungsboot verschwunden, das sogleich mit ihm und andern Sachen abstoßen wollte. Für die Beförderung zum Zollbeamten, von da zum Kahn, vom Kahn zu Lande fanden sich genug hilfsbereite, Trinkgeld heischende Hände, und die Freude war unter der am Ufer stehenden Bande groß, als mir das Mißgeschick passierte, den geforderten Kahnpreis auf russisch aus Versehen für „zu wenig“ zu erklären. Aber da war ein braver Gendarm zur Hand, der uns mit nicht mißzuverstehender Energie vor dem allzu dringlichen Angebot von Hilfe schützte und drei oder vier verwegene Gesellen mit dem Gepäcktransport nach den Droschken betraute. Auch die Droschkenbesitzer nahmen ihren Vorteil wahr und verlangten in Anbetracht der Zeiten doppelte Tage. Ich gab sie gern und war im tiefsten Herzensgrunde froh, meine Reisegesellschaft und ihre Habe auf schnell laufende Räder gebracht zu haben.

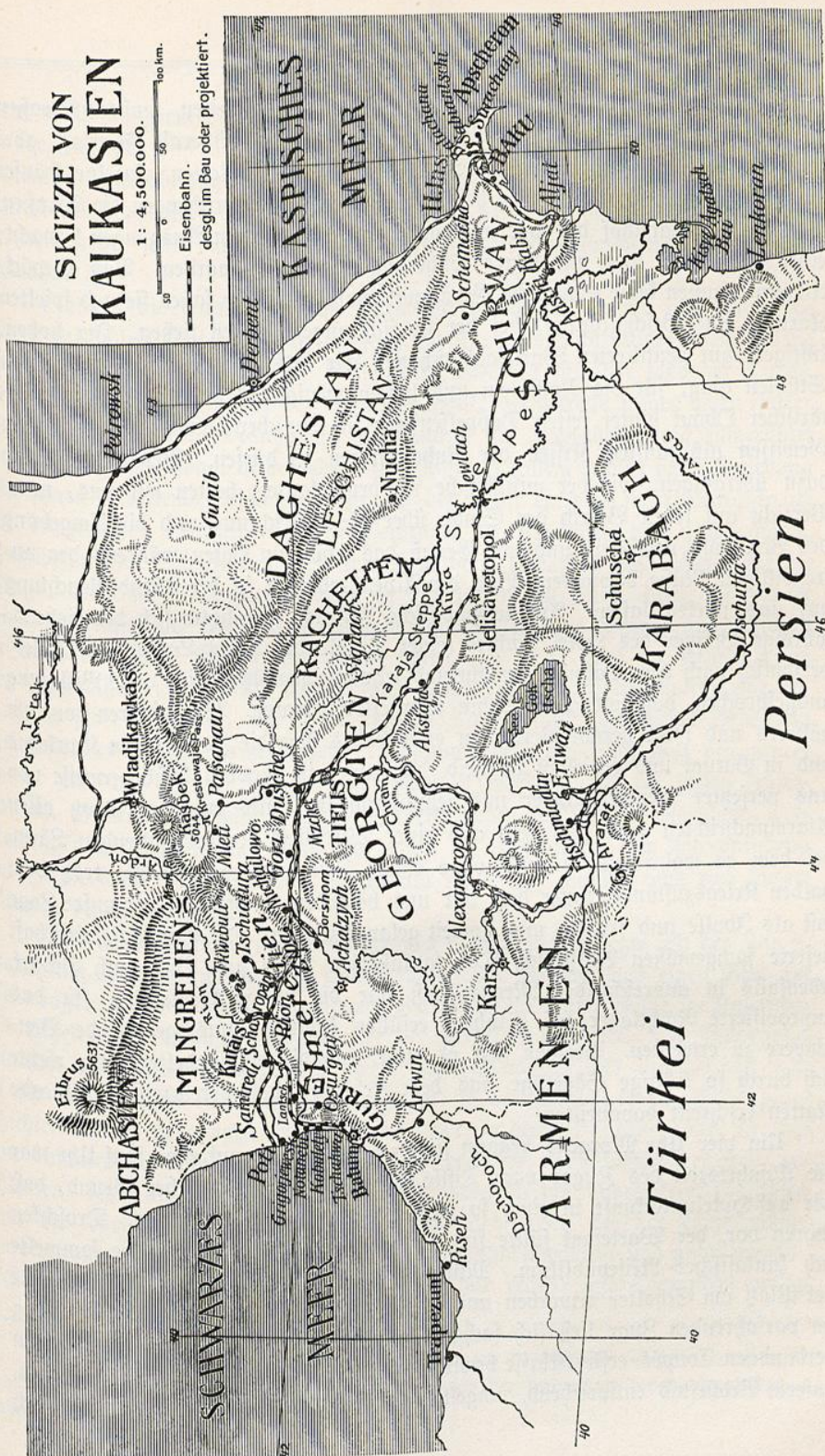
SKIZZE VON KAUKASIEN

1 : 4,500.000.

50 0 50 100 km.

— Eisenbahn.

- - - desgl. im Bau oder projektiert.



Wir rollten, vorzüglich gefahren, durch die schönen breiten, saubern Straßen in kurzer Zeit zum Bahnhof. Auch in der Stadt war überall Feiertag, aber an allen Straßenecken und wichtigen Gebäuden standen Posten, einzelne Häuser waren stark mit Einquartierung belegt, und Patrouillen durchzogen die Straßen. Tot lag der Bahnhof da, war aber durch Posten an allen Ausgängen bewacht; eine Kompanie war mit seiner Sicherung beauftragt worden. Von Gepäckträgern draußen keine Spur: im Gepäckaufbewahrungsraum saßen sie und spielten Karten, eine Beschäftigung, bei der sie sich ungern stören ließen. Im hohen, lustigen, gut ventilierten Wartesaal richteten wir uns, so gut es auf den harten Stühlen ging, für die Nacht ein und hatten wenigstens das Gefühl, in militärischer Obhut hinter festen Doppelfenstern in reinlicher Umgebung mit gutem Gewissen als sanftem Rissen der Ruhe pflegen zu dürfen. Bevor wir jedoch dazu übergingen, wie der militärische Ausdruck lautet, hatten wir uns, unter Verzicht auf jeden Besuch der Stadt, über die Einrichtung und die Umgebung des Bahnhofs orientiert und mit Genuß das schon im Hafen während der unwilligen Muße bewunderte Bild der Alpenlandschaft in der Abendbeleuchtung auf uns wirken lassen. Auf telephonische Anfrage hin hatte sich der lebenswürdige Besitzer des Hotel Richter (einer Filiale des Hotel London in Tiflis) persönlich nach dem Bahnhof bemüht und sehr uneigennützig seine volle Billigung ausgesprochen, daß wir gleich dahin übergesiedelt waren. Wir erfuhren von ihm näheres und nicht gerade Vertrauen erweckendes über die Zustände im Kaukasus und in Batum und erhielten Bescheid, daß unser in Moskau häßlicher Weise von uns verletzter Reisetilnehmer uns sehnlich in Tiflis erwartete. Trotz allen Alarmanachrichten und trotz dem aus einer Wirtschaft herüberschallenden Lärm, bei dem es wahrscheinlich nicht ohne einige Stiche abgegangen ist, trotz dem halben Kriegszustande, unter dem wir uns befanden, empfanden wir unsere Lage fast als Idylle und freuten uns, soweit gelangt zu sein. Die Bahnhofswirtschaft lieferte sachgemäßen Vorschtsch, Tee, kaukasischen Wein und Bier nach Bedarf, jedenfalls in ausreichender Menge, daß wir die nötige Bedingung für das improvisierte Nachtlager auf Stühlen erfüllen konnten, uns genügende Bett schwere zu erwerben. Bequem war es nicht, und die mißhandelte Natur rächte sich durch so kräftige Sägetöne aus dem Kehlkopf, daß vereinzelt erscheinende Ratten erschreckt davoneilten.

Um vier Uhr Morgens begann sichs zu regen, denn auf etwa fünf Uhr war die Abfahrtszeit des Zuges nach Tiflis angesetzt, ein wesentlicher Grund, daß wir auf Hotelunterkunft in einer so unsichern Stadt verzichtet hatten. Droschken fuhren vor, der Wartesaal füllte sich, und an der Fahrkartenausgabe sammelte sich kaukasisches Reisepublikum. Mühevoll unter Stoßen und Drängen mußte der Platz am Schalter erworben und verteidigt werden, aber die Unterbringung im vorfahrenden Zuge ließ sich sachgemäß und leicht in zwei durch Klapptüren verbundenen Coupés erster Klasse bewirken, die bei Tage zu einem größern Raum, unserm Bedürfnis entsprechend, umgestaltet werden konnten. Unser langer, nach

dem Pullmansystem erbauter, gut fahrender und federnder Wagen machte einen ausgezeichneten Eindruck, ganz ebenso wie die Bahnhofsanlagen durchaus sauber, ordentlich und übersichtlich ausgebaut erschienen, und wie alles, was wir von der transkaukasischen Eisenbahn zu sehen bekommen haben, in vorteilhaftem Gegensatz zu dem steht, was man traditionell als russische Eisenbahnwirtschaft zu tadeln gewohnt ist.

Seitdem die transkaukasische Eisenbahn durch die Strecke am Kaspischen Meer angeschlossen ist, verkehren durchgehende Züge und wöchentlich ein Schnellzug zwischen Batum und Moskau. Diese Züge bedürfen für ihre schweren Durchgangswagen, besonders auf der westlichen Hälfte der Strecke wegen deren starker Steigungen, schwerer Maschinen, die sämtlich für Naphthaheizung eingerichtet sind. Das Fahrpersonal ist besonders zuverlässig,^{*)} kräftig und in jeder Beziehung Vertrauen erweckend. Mancher trägt auf der Brust ein oder mehr Georgskreuze für kriegerisches Verdienst in den Feldzügen in Kaukasien und Zentralasien. Zugführer und Schaffner waren mit Revolvern bewaffnet und rieten auf die Frage: Warum? die eignen Waffen in Bereitschaft zu setzen, denn die Gurier seien im Aufstande. Die erregte Stimmung, die sich von Batum aus zunächst in das benachbarte Gurien übertragen hatte, war denn auch die Ursache, daß der regelmäßige Zugverkehr unterbrochen worden war. Täglich wurde nur ein Zug in jeder Richtung, und zwar nur bei Tage unter militärischer Bedeckung abgelassen und durch vorauffahrende Maschinen gesichert, denn kurz vor unserer Fahrt war das Geleise mehrfach unterbrochen worden, und die vielen Kunstbauten, Brücken, Durchlässe und Einschnitte gaben die beste Gelegenheit, Entgleisungen herbeizuführen. Natürlich waren die Züge wegen der Einschränkung des Zugverkehrs überfüllt, viel länger als sonst und mußten auch aus diesem Grunde langsamer fahren.

Noch in der Dämmerung eines leichten Morgennebels setzte sich der Zug in Bewegung, hielt sodann auf dem Güterbahnhof und erlaubte uns einen Blick auf die nächsten Stadt- und Hafenanlagen, Petroleumtanks und einige im Kasernenstil angelegte Wohnungen der Arbeiter der Petroleumindustrie. Die Bahn folgt zunächst dem Gestade des Meeres, steigt dann allmählich und schneidet sehr bald in die an das Ufer tretenden Felsgänge ein; sie überschreitet an den Abhang geschichtete Dammschüttungen und Trümmersfelder, in denen sich graugrüner Trachyt von dunkelrotem Ton abhebt. Eine Reihe herrlicher Landschaftsbilder wird erschlossen: fehlt auch noch das frische Frühjahrsgrün der Laubbölzer, so wiesen doch die Gartenanlagen der geschmackvollen Landhäuser, die der Bahn einige Halbstationen weit folgen, Lorbeerfirschen und Rhododendron und andre immergrüne Gewächse auf. Alles wächst in dieser vor Nord- und Ostwinden völlig

^{*)} Inzwischen haben die revolutionären Bewegungen in Kaukasien auch im Eisenbahndienst eine derartige Unsicherheit hervorgerufen, daß von der Übernahme der transkaukasischen Bahnen in Militärbetrieb die Rede ist.

geschützten Landschaft, deren Teeplantagen schon guten Ertrag abwerfen. Besonders vom Klima begünstigt ist der Ort Tschakwa, die erste Station hinter Batum: hier bringt die Flora unter dem Einfluß der warmen Sonne auf fruchtbarem, reichbewässertem Boden tropische Gewächse in üppigem Reichtum zur Blüte und zur Frucht und ist in ihrer Fülle kaum zu bändigen. Als ich mich nach dem Verlassen des ersten kleinen Tunnels noch einmal umschaute, erschien hinter der eben durchseilten Bergkulisse in der Ferne, vom blauen Grunde des Meeres sich abhebend, Batum mit seinen weißen Häusern und Hafenbauten, den Schiffen in seinem Hafen unter den ersten Strahlen der Morgensonne wie ein Märchenbild.

Hinter den malerischen efeuüberwucherten Ruinen einer über dem Meere hängenden Bergfeste folgt die Station Kobulety. Von hier ab ändert sich die Landschaft. Rechts treten die Berge, links das Meer zurück, und eine breite Ebene öffnet sich, die zum Teil mit Urwäldern, zum Teil mit ausgedehnten Kukuruzfeldern bedeckt, eigentlich ein Sumpfland ist, das aber bei einiger Bearbeitung unter der tropischen Hitze des Sommers vorzügliche Erträge abwerfen kann. In den Wäldern entwickeln sich Eichen, Buchen, Karagatsch (Kugelbaum) und Platanen aus dem wässerigen Moorgrunde zu bedeutender Höhe und sterben schließlich an Wurzelsäule. Die Kukuruzfelder weisen eine Unmenge kleiner pfahlbauartiger Hütten auf, wie sie die Neuseeländer noch heute benutzen, bestimmt, die Maisernte trocken aufzubewahren. Ebenso muß auch das Heu, auf hohen Stangendreifüßen künstlich aufgebunden, getrocknet werden. Natürlich ist dieses Land eine Fiebergegend erster Klasse, aber die Eingebornen sind dem Fieber gewachsen; es ist ein schöner, stattlicher Menschenschlag, diese Gurier, schlank, sehnig, straff wie ein arabischer Hengst; kühnblickend stolzieren ihrer ein paar in schwarzen Burken (Mänteln), schwarze Baschliks umgebunden, auf den Bahnhöfen auf und ab. Aber das friedliche Leben, das sonst hier herrscht und die Stationen beinahe in Basare verwandelt, auf denen die hübschen Gurierinnen mit ihrem buntfarbigem seidnen Kopfschmuck, sauber angezogen, Seidenstoffe, -tücher und -schärpen verkaufen, und wo sich gesund aussehende großäugige Bengel von ganz italienischem Typ herumbalgen, dieses Leben fehlte.

Die Gurier sind ein Teil der christlichen Bevölkerung iberischen Stammes in Transkaukasien, die, am weitesten gegen Kleinasien vorgeschoben, natürlich auch am meisten unter den feindseligen Beziehungen zu den Türken zu leiden hatte und deshalb sehr schnell bereit ist, sich ihrer Haut mit den Waffen in der Hand zu wehren. Durch ungünstige wirtschaftliche Verhältnisse verarmt, haben sie von jeher ein ganz gehöriges Kontingent Raubgesindel gestellt, das in mehr oder weniger mittelalterlicher, mehr oder weniger ritterlicher Weise Verdienst auf den Straßen sucht und in dem armenischen Berglande, den letzten Ausläufern des Kasikangebirges, Schlupfwinkel genug findet und eine fortwährende Bedrohung der sehr künstlich, darum leicht zerstörbar angelegten Eisenbahn ist. Die in den Ebenen wohnenden Gurier haben jedoch schon seit langer Zeit durch Landwirtschaft ihren Erwerb gesucht, aber in sehr ungünstigen wirtschaftlichen

Verhältnissen gelebt. Die wohlhabend aussehenden Ansiedlungen an der Straße von der Eisenbahnstation Notanebi nach der Hauptstadt Dsurgeti dürfen darüber nicht täuschen. Die Kanalisation ist zu wenig rationell, die Wohnstätten müssen darum höher liegende, möglichst fieberfreie Stellen aussuchen. Dadurch verbietet sich stellenweise eine intensive Bewirtschaftung. Bei der Bodenaufteilung zugunsten des zahlreichen Adels, was die Zuweisung der Ländereien anlangt, entschieden überverteilt und bei Pachtverträgen mit den sämtlichen auf dem Lande ruhenden Lasten überbürdet, vermochten sich die gurischen Bauern größtenteils nicht zu einer günstigeren Lage emporzuarbeiten. Sie müssen, der Not gehorchend, an ihrer veralteten Bewirtschaftungsweise festhalten und in ihren dürftigen Hütten weiter hausen. Nur stellenweise konnten sie sich bessere Lebensbedingungen schaffen, ganz besonders, wo sie an der Eisenbahn und nach den Häfen einen Absatz ihrer Hausindustrieprodukte fanden. Dort aber ergaben sich Berührungen mit unzufriedenen Bestandteilen anderer Stände und anderer Herkunft, die die sich seit sieben bis acht Jahren bemerkbar machende Unzufriedenheit nur schürten. Die Folge war, daß jetzt die Polizei und die russischen Behörden sowie eine Anzahl mißliebiger Gutsbesitzer verjagt, einzelne Beamte getötet wurden. Immerhin kann von einer Revolution im politischen Sinne in Gurien gewiß nicht gesprochen werden; es ist dem General Allichanoff, der am 6. März mit der Verwaltung der Kreise Dsurgeti und Esenaf des Gouvernements Kutais und des Amtes Kintisch des Gebiets Batum mit den Rechten eines Generalgouverneurs betraut worden ist, ziemlich leicht geworden, mit ein paar tausend Mann ohne ernstliches Blutvergießen die staatliche Ordnung wiederherzustellen. Wenn nun aber auch die Ruhe nicht nachhaltig gestört worden ist, so war doch an mancherlei Anzeichen eine gewisse Aufregung im Lande nicht zu verkennen, und unsre Fahrt gewann dadurch für uns noch mehr an Interesse. Sie bot an sich schon sehr viel neues: Reiter und Fußgänger in ihren bunten Trachten, zweirädrige Lastkarren mit massiven Rädern aus schweren Buchenholzschichten primitivster Form, Ochsen-, Esel- und auch Pferdegespanne mit urchümlicher Anschirrung, endlose Maisfelder, Bewässerungskanäle und dichtes Gebüsch, zwischen dem halb und ganz wilde Schweine durchbrachen und ebensowenig zivilisiertes Hornvieh weidete, dann wieder, als wir uns dem Rion näherten, weite steinbesäte Flächen, die das breite Tal als Ablagerung der von den Bergwässern mitgeführten Trümmer erkennbar machten. Was an Wegen vorhanden war, erinnerte auch an Noahs Zeiten und hätte gefederte Wagen nicht zu verwenden erlaubt; aber es ging häufig sogar über die Kraft der nicht verwöhnten Stiernacken, die nicht geschmierten Blockräder in den nur noch obenhin gefrorenen Wagenspuren zum Drehen zu bringen. Die Felder sind alle sorgfältig durch Flechtzäune, weiterhin auch durch aufgeschichtete Steinwälle voneinander geteilt. Größere Niederlassungen sind selten, die Wohnungen ärmlich aussehende, aus Holz, Schilf, Maisstroh und Strauchwerk ziemlich unansehnlich zusammengefügte fensterlose Hütten, in denen die ganze Familie samt dem notwendigen Kleinvieh haust.

Mit der Annäherung an den Rion, dessen gewundene Ufer die Eisenbahn öfters berührt, verändert die Kultur der Felder ihr Aussehen. Der Boden ist außer mit Kieseln mit einer Erde bedeckt, die den Anbau des Weines ermöglicht. Auf den Feldern stehn Bäume, die durch armstarke Stränge von Weinreben verbunden sind. Leider hat der Kukuruzbau den des Weines als weniger gewinnbringend verdrängt und mit den Bäumen auch die sehr wohl-schmeckende und saftige Trauben bringenden Reben vernichtet. Vor Samtredi wird der Rion überschritten, ein heftiges Gebirgswasser mit gelben Fluten, das der Eindämmung bedarf, übrigens zur Kanalisation der Felder der Ebne mit Vorteil verwandt wird. Wir nähern uns der Landschaft Smeretien, die sich in dem majestätischen Kamme des vor uns liegenden Großen Kaukasus verliert und dort mit Mingrelieu berührt. Zwischen der von der wärmenden Sonne scharf bestrahlten und hell glänzenden Schneedecke des Hochgebirges und der Niederung werden die schon schneefreien Vorberge mit den weißen Häusern ihrer zahlreichen Smeretzingebirger sichtbar. Smeretien ist wesentlich besser angebaut als Gurien. Weingärten und -berge lösen sich ab mit regelmäßigen Obstpflanzungen und sorgfältig bearbeiteten, von Steinen befreiten eingezäunten Feldern, die, wie in Oberitalien, mit Maulbeerbäumen reihenweise besetzt und durch grüne Weinguirlanden berankt sind. Auch hier gibt es noch sumpfige Strecken; aber man sieht die Kultur gleichsam vorwärts schreiten und zunächst durch Ziehen von Abwässerungsgräben das bisherige Urland dem Anbau zuführen. Besser gehaltne trockne Wege erleichtern die Bewirtschaftung und den Verkehr. Auch das Vieh erscheint kräftiger, besser genährt; geräumige und solidere Häuser in den Anwesen deuten auf größeren Wohlstand und bilden einen wirklich erfreulichen Gegensatz zu dem Verfall und der erbärmlichen Wirtschaft in den unter türkischer Herrschaft stehenden Ländern in Kleinasien. Und wenn auch diese Kultur die eines altchristlichen Volkes und weniger den Russen zu verdanken ist, so erscheint doch Rußland als ihr Träger gegenüber dem verkommenen Selbstschulkentum in vorteilhafter Beleuchtung.

Freilich ist auch hier, wo die Dessjätine (1,1 Hektar) Boden schon 500, 600 und 1000 Rubel kostet, und wo man drei Viertel des Jahres über arbeiten kann, viel zu bessern. Noch geht der urtümliche alte hölzerne Hackenpflug über die Felder — recht bezeichnend für den gegenwärtigen Stand und bei dem Reichtum des Ertrags für den Wert des Grund und Bodens, für die Fruchtbarkeit der von den Bergen herabgeschwemmten fetten Lehmschicht, die die breite ebne Talsohle bedeckt. Und noch liegen südlich vom Rion weite Steppenflächen unbebaut und müssen von den darauf liegenden Steintrümmern befreit werden. So wechselnd ist der Charakter des Tales des Rion und seines Nebenflusses, der Quirila.

