



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Toepfer, H.: Durch Transkaukasien : Reiseerinnerungen. 2.

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

der Liebe Gottes sich selbst hingegeben hat, Sünder selig zu machen, der allein die Menschenherzen von innen heraus beeinflussen kann durch den Geist aus Gott. Vor ihm soll alle christliche Liebesarbeit die Palme niederlegen, von ihm neuen Mut und neue lautere demütige Liebeskraft erbitten.



Durch Transkaukasien

Reiseerinnerungen von H. Coepfer

2



ei der Station Nion, wo die Zweigbahn (acht Werst) nach Kutais, der alten Hauptstadt von Imeretien, nach Norden abführt, wird der Nion zum letztenmal auf einer niedrigen Brücke überschritten, neben der ein neuer eiserner Bau, nahezu vollendet, demnächst dem Verkehr übergeben wird. Kutais, an dem der vom Mamissonpaß kommende Nion vorbeiströmt, erscheint uns in geringer Entfernung als eine blühende Gartenstadt, reich an geschichtlichen Erinnerungen. Leider war es nicht möglich, unsre Reisepläne mit den unruhigen Zeitläuften und den uns noch übrig bleibenden Tagen so in Übereinstimmung zu bringen, daß wir einen Ausflug dahin und auf andern Seitenbahnen, zum Beispiel nach Borshom, unternehmen konnten. Wenngleich auch der ruhige Reisende als solcher erkannt wird und wenigstens bisher an allen diesen Orten nichts ernstliches zu fürchten hatte, so mußten wir doch mit unerwünschtem Aufenthalt und den von der Behörde bereiteten Schwierigkeiten rechnen und taten besser, das unruhige Treiben vom sichern Zug aus zu betrachten, anstatt uns hinein zu begeben. Unser fernes Reiseziel wäre sonst vielleicht unerreichbar geworden. Auch auf den Bahnhöfen war ja mancherlei zu bemerken. Samtredi, wo die Linie nach Poti abzweigt, und Nion waren gedrängt voll Kaukasier und stark besetzt mit Posten. Die ganze zwanzigste Division war auf dieser Strecke aufgeboten worden und in stärkern und schwächern Abteilungen mit dem Bahnschutz betraut. Verstärkte Gendarmereiposten — diese übrigens dauernd eine sehr nützliche und für die asiatischen Strecken geradezu unentbehrliche Einrichtung der russischen Eisenbahnen — patrouillierten auf der Plattform, und Sappeure des ersten kaukasischen Sappeurbataillons waren im Stationsdienst tätig, Offiziere des zuletzt genannten Truppenteils schienen die Aufsicht auf den Bahnhöfen übernommen zu haben. Das Publikum bestand natürlich größtenteils aus Imeretingen, ärmern und wohlhabendern, meist in der charakteristischen Burka, darunter die Tcherkeßka, aus deren Halsauschnitt das bunte seidne Beschet heraussieht. Die hohe Sammfellmütze, elegante lange Stiefel und ein ganzes Waffenarsenal: Säbel, Dolch, Pistolen und Patronen, diese in metallnen Hülsen

an dem Brustteil der Tscherkeska, vervollständigen den Anzug, der sich im ganzen Kaukasus allgemein so sehr eingebürgert hat, daß auch die kaukasischen und die sonstigen asiatischen Kosakentruppen ihn als Uniform, natürlich mit einigen Abzeichen, tragen. Der elegante Kaukasier kleidet sich in Weiß und paßt mit seiner schlanken Figur und dem kühnen Schnitt seines Gesichts allerdings tadellos in die reiche, etwas phantastische Kleidung. Der mittlere Imeretince zieht, wie der Gurier, schwarze Stoffe vor. Man will im Imeretince einen weniger edeln Typ sehen. Mit seinem dunkeln Gesicht, schwarzen Bart und Brauen soll er dem Juden im Ausdruck ähneln und nichts gutes verheißen und nach seiner ganzen Anlage dem naiven aber rechtlichen und mutigen Gurier und dem stolzen Grusfinier nicht zu vergleichen sein. Das Bild vervollständigte eine Anzahl dunkeläugiger, brünetter, verschmitzt aussehender Armenier, sodann die verschiedenartigsten russischen Uniformträger, Eisenbahn- und Steuerbeamte sowie Angehörige der seit Jahresfrist geschlossenen russischen höhern Bildungsanstalten. Manche von ihnen sahen zum Lachen aus: mit engen, zu kurzen Hosen, verschliffenen Anzügen, abgetragenen, schmierigen, viel zu kleinen Uniformmützen auf der mächtigen ungebändigten Lockenfülle, dazu irgendeinem Teilchen schäbiger Eleganz in der Kleidung, südlich lebhaft gestikulierend. Wenig weibliche Bevölkerung war unterwegs. Doch war der Kopfschmuck der christlichen Kaukasierin, eine Stoffdraperie über breitem Stirnreif, einigemal, auch in Verbindung mit sonst europäischer Kleidung vertreten. Eine Vertreterin kaukasischer Anmut imponierte durch die Ungeniertheit, mit der sie, in lebhafter Unterhaltung mit Freunden ihres Mannes auf dem Bahnsteig stehend, ihrem Säugling die Brust reichte. Dem Menschengedränge entsprach der Lärm, der fremdartig an unser Ohr schlug, fremdartig wie die krausen Schriftzeichen, die als Warnungen in grussischer, armenischer und persischer Sprache neben der offiziellen Ankündigung in russischer Sprache verschiedene Übeltaten in den Eisenbahnwagen verbieten.

Von Kion aus läuft die Eisenbahn im Tal der Quirila, das noch einige Zeit den Charakter verhältnismäßig hoher Kultur beibehält und sich nur allmählich verengert. In kurzen Abständen folgen sich die Stationen, darunter Quirila, ein ziemlich großes, malerisches Städtchen mit alten zweistöckigen, von Galerien umzogenen, auch säulengeschmückten Häusern, die in ihrem untern Stockwerk eine Anzahl Läden beherbergen und entschieden Wohlstand erkennen lassen. Dicht an die Stadt hinan schieben sich dunkel bewachsene, nicht unbedeutende Höhen in schönen Formen und künden den Eintritt in das Ssuramgebirge an, zu dessen Höhe die Eisenbahn nunmehr in dem engen und tiefen Einschnitt der Quirilatalschlucht emporsteigt. Bald hinter der Station Quirila folgt noch der stattliche, wohleingerichtete und in Erweiterung begriffne Bahnhof Scharopan, von dem sich eine Zweigbahn nach Tschiatura und Satschchery in ein Tal des Großen Kaukasus hinaufwindet, wo reiche Manganerzlager ausgebeutet werden.

Von jetzt an fährt der Zug immer langsamer, von der Station Marelißy sogar mit zwei Zug- und einer Druckmaschine, um die bedeutende Steigung

zur Kammhöhe zu bewältigen. Immer kühner wird die Linienführung der Strecke. Aus Kurven unmittelbar in Gegenkurven übergehend, unzählig oft das brausende Gebirgswasser überschreitend, bald rechts bald links an den Berghang angeschmiegt oder wie „ein dunkler Korridor in die Talwände eingeschnitten“, ist diese Bahn eine der kühnsten und schönsten Verkehrsanlagen und eröffnet vielfach wechselnde, oft überraschende Einblicke in die Gebirgslandschaft. Schmelzwasser in graugrünllicher Färbung führend braust der Fluß gegen seine Ufer, die an der Außenseite seiner scharfen Krümmungen mit Quadermauerwerk bekleidet sind. An manchen Stellen hat die Eisenbahn das Flußbett verengern und überbauen müssen. Über den Trachyt-, Schiefer- und Maaisterbrüchen der Einschnitte werden auf der von der Sonne bestrahlten Talseite Alpenweiden, hier und da Hütten und Höfe, auch Weinberge sichtbar, und stellenweise beginnt der Smerete auf schmalen Flächen den Boden für die Aufnahme der Saat zu bearbeiten. Hier und da lösen dichter Efeu und tief herabhängender Baumwuchs die buntfarbigen, weißlich-gelben, blutrot geaderten Flächen ab. Zunächst noch dunkelgrün erscheinend und eine üppige Frühlingsblumenpracht versprechend, sind höher hinauf die Hänge und Wände auf ihrer Nordseite immer mehr mit Schnee bedeckt, den die stark wärmende Frühlingssonne noch nicht hat bezwingen können. Reiner und klarer wird die Luft, aber auch empfindlich kühler. Winterlich wird die Landschaft, winterlich die Gewandung der Bewohner und der Eisenbahnbeamten auf der Strecke. Mancherlei Bauwerk zeugt von alter und neuer Kultur: in den Öffnungen enger Seitentäler die Ruinen alter Festen, dann wieder gutgehaltne Anwesen, Landhäuser und Bauernhöfe, Straßenbauten und Telegraphenlinien. Außer dem Eisenbahn- und Staatstelegraphen begleitet der englisch-indische Überlandtelegraph mit zwei sehr starken Drähten auf eignem Gestänge die Eisenbahn; zu ihrem Schaden und jetzt wohl großen Bedauern haben ihn die Russen durch ihr Reich über die Krim und am Schwarzen Meer entlang, weiter über Samtredi und Tiflis nach Persien hinein führen lassen.

Um nichts zu verlieren, haben wir schon längst im Restaurationswagen Platz genommen und durch dessen Glasfenster rechts und links geschaut, dazu uns zum erstenmal in russischem Stil, d. h. mit Sakuska, Wodka und Schitschi genährt und nebenbei auf die Unterhaltung der Mitreisenden zu achten versucht. Es war eine Anzahl Offiziere, ein General, dessen Brigade auf dieser Strecke verteilt war, Generalstäbler und Kosaken, die natürlich die Ereignisse des Tages besprachen. Auch die technische Seite der Bahnanlage mußte unser Interesse fesseln. Singleisig, wie die allermeisten russischen Eisenbahnen, ist sie auf der eben durchfahrenen Strecke durch die schon erwähnten kurzen Stationsabstände für einen verhältnismäßig hoch zu steigenden Betrieb eingerichtet. Dennoch kann sie nur sehr langsam befahren werden, da sie auf der kurzen Entfernung von Scharopan bis zum Tunnel von Zipa-Warwarino immerhin mindestens vierhundert Meter ansteigt und zu einem großen Teil auf Kunstbauten läuft.

Deshalb leicht zu sperren, verlangt sie in unruhigen Zeiten eine sehr sorgfältige Streckenbewachung und vorsichtigen Betrieb. Auffällig ist die Vermeidung abkürzender Tunnelbauten, die vor allen Dingen dadurch ihre Erklärung findet, daß die Bahnlinien werstweise bezahlt werden und der Baufirma durch Umwege mehr einbringen als durch schwierig herzustellende gerade Strecken, wobei vielleicht auch berücksichtigt worden ist, daß viele Tunnelbauten seinerzeit die Fertigstellung erschwert und zunächst verlangsamt hätten. Die Wasserableitung hat an manchen Orten ziemliche Mühe verursacht — besondere Kanäle, zeitweise in brückenartig die Seitentäler überschreitende Tröge eingeführt, leiten bedeutende Wassermengen zu Tal; eine größere Anlage dieser Art wird sogar zur Talflößung von Bau- und Grubenholz benutzt. Hinter Malita wird das bedeutendste Bauwerk im Zuge der Bahn erreicht, ein Viadukt für zwei Geleise, auf dem das Tal der Quirila hoch oben zum letztenmal überschritten wird. Bald dahinter passiert der Zug die grusinische Niederlassung Staraja Zipa und ihre eigentümliche uralte verteidigungsfähige, mit Schießscharten an Stelle der Fenster versehene Kirche; fast unmittelbar aus der Dorfstraße läuft er in den die Kammhöhe des Ssuramgebirges durchziehenden vier Kilometer langen Tunnel von Warwarino ein. Angenehm ist die fast zehn Minuten währende Durchfahrt keineswegs, denn der Rauch der Masutheizung der Maschine dringt, in dem engen Querschnitt des Tunnels zusammengehalten, durch alle Ventilationsöffnungen und verpestet mit seinem ekeln Geruch die Luft im Zuge.

Das Ssuramgebirge verbindet wie eine Brücke das gewaltige Massiv des Großen mit dem Kleinen Kaukasus. Es ist die Wasserscheide zwischen dem Kion und der Kura und hindert die vom Schwarzen Meer kommenden feuchten westlichen Winde, weiter vorzudringen. So teilt es im Verein mit den anschließenden Bergketten Transkaukasien in zwei nach Klima, Boden und Wachstum ganz verschiedene, ungleich große Teile. Aber der Austritt aus dem den Reisenden mit einem Denkmal des Erbauers bewillkommenden Tunnel bietet darum doch nichts besonders effektvolles. Im Gegenteil, die Landschaft in der nächsten Nähe der Eisenbahn wird verhältnismäßig einförmig und prosaischer als die eben verlassene. An Stelle des engen Gebirgstals tritt eine breite Ebene, auf der der Zug bequem der Station Michailowo entgegen rollt. Allerdings in der Ferne begrenzen Gebirge die hier oben noch unter Schnee begrabne Fläche, links hinter einer Reihe prächtig geformter sonnenbestrahlter Berge der gewaltige Stock des Kasbek und seiner Ausläufer und nächsten Bettern, rechts die Parallelketten des Kleinen Kaukasus, der mit der Ahalzichette bisher die Täler der Quirila und der Kura getrennt hatte und jenseits der aus der Talschlucht von Borshom kommenden Kura wieder ansteigt. Dieser Fluß begleitet uns nun bald links, bald rechts von der Bahn bis Tiflis. Bevor wir noch Michailowo erreichen, bietet sich uns ein wunderschöner Ausblick in das Borshomtal und seine waldbedeckten Abhänge. Dort liegt in nicht allzu großer Entfernung das Bad und die Schlösser der Großfürsten Michail

Nikolajewitsch und Nikolai Michailowitsch, von denen der eine aus seinen Wäldern bedeutende Holzmengen in den Handel bringen läßt.

Michailowo, der Knotenpunkt der Abzweigungen der Eisenbahnen nach Borschom und Ssuram, ist durch den Holzhandel sowie durch die Entwicklung seiner Eisenbahnreparaturwerkstätten und der Naphthawerke zu einem gewerbefleißigen Städtchen geworden. Entsprechend rührig war das Leben und Treiben auf dem Bahnhofe. In dessen unmittelbarer Nähe stehn eine große Anzahl Naphthatanks. Zur Zeit unsrer Fahrt war von der 1898 begonnenen transkaukasischen Naphthaleitung, von der wir unterwegs an manchen Stellen die gußeisernen Röhren von zwanzig Zentimetern Durchmesser hatten zutage treten sehen, erst die Strecke Michailowo-Batum in Betrieb. Sie gewährte schon damals den großen Vorteil, die unproduktive Rückfahrt der Zisternenwagen auf der steigenden Strecke entbehrlich zu machen, indem das Naphtha von Baku aus auf der Achse angefahren, hier in die Tanks übernommen und in die Leitung getrieben wurde. Von der Paßhöhe ab führte das Gefälle der Eisenbahn folgenden Leitung das Naphtha in die Petroleumstadt von Batum, wo es zur Ausfuhr in viereckige Blechtannen umgefüllt wird. Inzwischen ist die Leitungsstrecke bis Baku in einer Gesamtlänge von 902 Kilometern fertiggestellt worden, und die Betriebsöffnung auf ihr sollte in kurzer Zeit erfolgen, sodaß die Füllung der Batumer Tanks unmittelbar von Baku aus geschehen kann. Es wird wohl möglich gewesen sein, zur Beschaffung des nötigen Drucks die vorhandenen Wasserkräfte auszunutzen, sodaß die Beförderung bis Batum billiger zu stehn kommt als der Eisenbahntransport. Die jährliche Leistung der Leitung ist in Höhe des bisherigen Ausfuhrquantums, nämlich 60 Millionen Pud (982800 Tonnen) berechnet. Die Leitung, die den Staaten 14 Millionen Rubel gekostet hat, gibt also die Möglichkeit, den Preis des Petroleums direkt herabzusetzen sowie auch unter Fortsetzung der Eisenbahnabfuhr das Ausfuhrquantum zu verdoppeln, bei vermehrtem Gewinn geringern Verdienst zu nehmen und dadurch das amerikanische Produkt im Preise zu drücken. Auch dem örtlichen Bedürfnis ist durch die Einrichtung von neunzehn Entnahmestellen an der Eisenbahn gedient.

Die Fahrt von Michailowo, auf der von größern Orten nur das unruhige Gori und das historisch erwähnenswerte Mzchet berührt werden, wo die grusinische Heerstraße, vom Kasbek kommend, an die Bahn heranführt, war trotz der Flachheit der fruchtbaren Talsohle so lange schön, als wir bei der sinkenden Nachmittagssonne Ausblick auf die Gebirge hatten. Das Alpenglühen, worin die zackigen Spitzen zuletzt rosig erstrahlten, kann ich mir auch da, wo es so getauft ist, nicht herrlicher denken. Aber als es dunkler wurde, und die miserable, vorsintflutliche Kerzenbeleuchtung russischer Züge, die auch hier im Lande des Petroleums beibehalten wird, nicht einmal zu lesen erlaubte, machte sich die Abspannung geltend. Auch das lebhaftere Getriebe im Waggon, das Plappern und das Geschrei des fluchtartigen Zustroms auf den Stationen

fesselte weniger. Soviel war ihm zu entnehmen, daß es überall gärte. Nervosität war auch das Kennzeichen des Dienstes auf dem Bahnhofe Tiflis, den wir nach etwa fünfzehnstündiger Fahrt — sonst dauert sie zwölf Stunden — bei völliger Dunkelheit erreichten. Der Stationsvorsteher weigerte sich, was er sonst sicher nicht getan hätte, unsern bis Baku gelösten Fahrkarten die Gültigkeitsdauer zu verlängern. Die beschränkte, für die 842 Werst von Batum bis Baku auf vier Tage festgesetzte Gültigkeit ist das Korrelat gegen die große Verbilligung der Fahrpreise durch den Zonentarif. Das Billett erster Klasse hatte nur 18,50 Rubel (also etwa $4\frac{1}{2}$ Pfennige für den Kilometer) gekostet. Die Rückzahlung des Preises für die nicht abgefahrene Strecke wurde unter Hinweis auf die Vorschriften ebenso glatt abgelehnt.

Aber wir waren glücklich in Tiflis und rollten schleunigst vom Bahnhof bei ziemlicher Kälte durch die nächtlich dunkeln, von vielen Gorodowois bewachten Straßen dem in der russischen Stadt liegenden Hotel London zu. Hier waren wir von St. sehnlichst erwartet worden und waren durch unser verspätetes Eintreffen verschiedner Gelegenheiten verlustig gegangen, von Land und Leuten außerhalb der Stadt einiges kennen zu lernen. Wir erfuhren genaueres über die Ermordung des Großfürsten Sergius und die Mezeleien in Baku, während deren St. die Stadt gerade passiert hatte. Angesichts der Bestimmtheit, mit der dieses Ereignis ganz allgemein vorausgesagt worden war, schien es geraten, dem mit ebensolcher Bestimmtheit verbreiteten Gerücht von der am Sonnabend, den 4. März, bevorstehenden Erneuerung der Unordnungen in Baku Beachtung zu schenken, weil dadurch die Überfahrt nach Transkaspien in Frage gestellt werden konnte. Wir einigten uns darum in einem sofort abgehaltenen Kriegsrat zum Verzicht auf weiteres Bleiben in Kaukasien sowie auf Fahrten nach Erivan, Kars und Mzchet und beschloßen, nach zwei Tagen weiterzureisen. Zunächst jedoch genossen wir mit unendlichem Behagen die ganz deutsche Ordnung und Sauberkeit des von Frau Richter regierten Hotels, lernten ihre Küche und ihren Keller schätzen und sammelten in den vorzüglichen Betten in traumlosem Schlafe neue Kräfte zur Aufnahme weiterer Eindrücke.

