

Dobrudscha=Erinnerungen.

Von ARTHUR DIX, Sofia.

Erschienen in DEUTSCHE LEVANTE-Zeitung Heft 22, 16.11.1916, S.895-896

im Oktober 1915 war es, als ich die jetzt so viel genannte, zu neuer weltgeschichtlicher Bedeutung gelangte Dobrudscha durchfuhr.

Als Deutscher Rumänien zu durchqueren, war auch damals schon kein ganz angenehmes Gefühl. Man stieß auf offensichtliche Falschheit, hinterhältige Erschwernisse und andererseits eine allzu gesucht aufdringliche Liebenswürdigkeit, dazu überall auf weitgeöffnete Hände der Trinkgeldempfänger aller Grade.

Im Salonwagen zwischen Kronstadt und Predeal bemühte sich ein dick geschminkter rumänischer Diplomaten-Jüngling, der bei der Papierrevision etwas von meinem Stand und Beruf aufgeschnappt hatte, emsig um eine politische Unterhaltung mit mir, auf die ich meinerseits nicht den geringsten Wert legte. Seine Freundschaftsbeteuerungen für Deutschland klangen reichlich gekünstelt, und seine Versicherung, daß Rumänien in drei Wochen mit uns gehen würde, langweilte mich in dem sicheren Empfinden, daß er sie ja doch nur abgebe, um etwas über den Zweck meiner Reise zu erfahren. Schließlich unterhielt er mich über das deutsche Zeitungswesen in Bukarest, und als ich auch diese Bemerkungen mit beträchtlicher Gleichgültigkeit aufnahm, äußerte er zu einem älteren rumänischen Begleiter Zweifel über die Richtigkeit der Personalangaben auf meinem Paß. Er tat es natürlich in rumänischer Sprache, bedachte aber nicht, daß genug Anklänge an das Französische vorkamen, um mich den Inhalt seiner an Spionenriecherei gemahnenden Bemerkungen ganz wohl verstehen zu lassen.

Dieses an sich belanglose Eisenbahnerlebnis ließ mich die rumänische Grenze mit einem gewissen Unbehagen überschreiten, das sich vertiefte, als ich auf dem Bahnhof Predeal von Erlebnissen deutscher Landsleute erfuhr. Damals sollte ein deutscher Lazarettzug nach Bulgarien geschickt werden. Die Rumänen hatten zwar nach großen Schwierigkeiten die Durchfuhr gestattet, an der Grenze aber jede Konservendbüchse, jedes Stück Fußboden, jedes Heizungsrohr zwei Tage lang hochnotpeinlich untersucht, ob nicht etwa irgendwo eine Granate oder wenigstens ein Zünder verborgen wäre. Russische Munitionstransporte nach Serbien ließen sie anstandslos durch!

Trotz dunkler Nacht wurde jener Zug, der zufällig unmittelbar nach meiner Ankunft Predeal verließ, reich mit rumänischen Posten gespickt. Die weder sauberen noch wohlriechenden Gesellen suchten es sich auf unsern Polstermöbeln bequem zu machen und konnten nur durch Tabakspenden etwas ferner von uns gehalten werden. Von der Sinaja-Gegend bekamen wir nichts zu sehen. Bei Tageslicht ging es durch den langweiligsten Teil Rumäniens. Mais, Mais und wiederum Mais, platte Ebene und nichts als Ebene. In diesem Einerlei wirkte die Donauüberschreitung bei Tschernavoda wie eine Erlösung. Es gab etwas zu sehen! Schon die erste Donaubrücke über den schmalen linken Arm wirkt durch ihre graziösen Formen anziehend. Dann der schier endlose, mächtige Eisenbahndamm, der die Insel Balta durchschneidet. Der Zug fuhr sehr gemächlich, man hatte reichlich Muße, das vielgestaltige Tierleben auf der großen Insel, die gerade trocken lag, zu beobachten. In den Lachen wälzten sich grunzende Schweine, auf der Weide tummelte sich stattliches Rindvieh. Die von den Kronen der von vielen Vögeln belebten Weidenbäume herabhängenden Wurzelzöpfe zeigten an, wie hoch das Wasser in der Überschwemmungszeit die Insel überflutet. Je mehr wir uns dem Hauptarm der Donau näherten, um so reizvoller wurde das vor uns liegende Bild der köstlich gegliederten, höchst elegant gebauten Hauptbrücke, um so zahlreicher wurden auch die Vertreter der Vogelwelt, Wasser- und Sumpfvögel aller Art zu Tausenden. Drüben in der Ferne das hohe, gelbgraue Ufer war zeitweise verhüllt durch eine weiße, sich rasch bewegende Wolke: Geschlossene Schwärme von vielen Tausenden von Möwen, die ihren Platz auf dem Wasser wechselten — ganze Möwenregimenter beim „Exerzieren“ !

Über die grünlich—gelbe Donau rollt der Zug zwischen den hohen Brückengittern, getragen von himmelanstrebenden Masten auf 40 Meter über dem Wasserspiegel aufragenden Pfeilern. Heute hat das Kriegsgeschick das stolze Bauwerk ereilt . . . Tief unten am Ufer rollen die langen Züge mit Petroleumtanks. Grau, gelb und rot klebt sich Tschernavoda an das graugelbe Ufer, das hoch emporsteigt.

Der Aufenthalt in Tschernavoda läßt uns noch einmal in Muße den schönen Brückenbau studieren, der den Weg in die Dobrudscha öffnet. Wie auf allen größeren Bahnhöfen, prüft man auch das Aussehen des überall reichlich Bahnposten ausstellenden rumänischen Militärs, das teils etwas primitiv, teils aber auch ganz neu ausgestattet ist. Rumänische Offiziere lassen sich nirgends die Gelegenheit nehmen, die stereotype Versicherung abzugeben, daß ihr Heer bald an der Seite des deutschen stehen würde. Wir sind auf solche Phrasen durchaus nicht neugierig und nehmen sie mit gemessener Höflichkeit zur Kenntnis, ohne daß sie Eindruck auf uns machen könnten.

Die Eisenbahnbrücke, die von Tschernavoda gen Konstanza führt, macht einen eigenartigen Eindruck: Trotzdem das Land fast 40 Meter höher liegt als der Donauspiegel, wird doch kaum ein Reisender sich dem Eindruck entziehen können, als fahre er über das trockene Bett eines ehemaligen Mündungsarmes der Donau! Rechts und links hohe, ufergleiche Böschungen, dazwischen flaches, ebenes Land mit einigen scheinbar übriggebliebenen Seen und Schilf. Auch MOLTKE berichtet von diesem Eindruck auf seinen Durchquerungen des unteren Donaugebiets vor 80 Jahren, berichtigt ihn allerdings, stellt aber doch Untersuchungen darüber an, ob sich hier die Donau nicht ableiten lasse, um ihr eine von Rußlands Macht freie Mündung zu sichern. Da ein hochgelegener Kanal keine Wasserspeisung finden, ein Niveaukanal aber zu große Erdbewegungen erfordern würde, verneint er die Frage. Vielleicht denkt die heutige Technik darüber anders. Sie hat ja auch die Schwierigkeiten überwunden, die MOLTKE damals noch für einen Eisenbahnbau nach Konstanza zu sehen glaubte.

Auf der Station Mircea Voda war uns ein langer Aufenthalt beschert. Zwar hatte die Bukarester Regierung uns das Befahren der neuen strategischen Bahn von Medjidia nach Dobritsch zugestanden, doch machte nachträglich die Bahnverwaltung allerlei Schwierigkeiten. Angeblich war die Bahn zu schwach gebaut, um den ganzen Zug tragen zu können. Er sollte also in drei Teile zerlegt werden. Dazu aber bedurfte es neuer Lokomotiven, und diese mußten erst von einer angeblich 5 Stunden entfernten Station (Konstanza?) herangeschafft werden. Nach 5 oder 6 Stunden kamen endlich die Lokomotiven — aber an ein Abfahren war noch nicht zu denken. Denn nun mußten die Lokomotivführer erst einmal — ausschlafen. Als die Herren glücklich ausgeschlafen hatten, stellte sich heraus, daß es an Bremsern fehlte. Also wieder 5 Stunden auf die Bremser warten. Dann mußten natürlich die Bremser wieder ausschlafen, und dann — ging es noch immer nicht los, denn inzwischen hatte sich beim Rangieren eines Güterzuges eine von unsern Lokomotiven heimlich aus dem Staube gemacht! „Es hat uns sehr gefreut — es war sehr schön.“

Immerhin, der lange Aufenthalt hatte auch sein Gutes. Es wurde nämlich in Erfahrung gebracht, daß 40 Minuten von der Station — die überhaupt nur aus dem Bahnhofsgebäude besteht — oben auf der uferähnlichen Böschung ein deutsches Dorf läge. Zeit hatten wir ja reichlich, es zu besuchen, da gerade wieder irgendein Bremser ausschlafen oder eine Lokomotive aus weiter Ferne erwartet werden mußte. Also über staubige, ausgedörrte Steppe und den Hang hinauf zu besagtem Dorf! Das gab ein Staunen unter den Bauern, als sie wohlgenährte Landsleute aus dem Reich ankommen sahen! Wahrhaftig wohlgenährt und nicht verhungert! Unser Bild entsprach so ganz und gar nicht dem von den rumänischen Zeitungen entworfenen, und unsere frohe Zuversicht war für die guten Leute eine wahre Erlösung. Nein, um wieviel stärker mußte Deutschland doch sein, als die Rumänen es schilderten!

Für die Deutschen in jenem Dobrudschadorf war es ein Festtag. Wir besichtigten ihre wohlgepflegten Höfe mit den großen Stapeln von Maiskolben, den Gänseherden, den freundlichen Wohnhäusern, die von behäbigem Wohlstand zeugten, und mußten hier und dort von ihrem guten Most kosten. In der deutschen Schule wurden vaterländische Lieder gesungen, und viel hörte man von der Geschichte dieser Deutschen, deren Voreltern an die Wolga gezogen waren, und die sich dann hier eine neue Heimat gesucht hatten. Sie zogen reichlich Mais und Wein und Geflügel — aber die Heimat hatten sie nicht gefunden. Rumänien war ihnen heute fremd, fast feindlich, und von Deutschland hörten sie in dieser Gegend nur Nachteiliges. Ihr Staunen fand kein Ende, als sie uns später im Zug ihren Gegenbesuch machten und mit eigenen Augen sehen konnten, welche Schätze Deutschland noch seinen Verbündeten zu liefern vermochte.

So wenig behaglich die Deutschen sich zur Kriegszeit in Rumänien fühlten und so wenig sie der Politik des Landes trauten, glaubten sie doch aus ehrlicher Überzeugung versichern zu können, daß ein russischer Durchmarsch durch die Dobrudscha nicht geduldet werden würde. Jeder Dobrudschabauer werde zu den Waffen eilen. Nun ja — in der Dobrudscha leben Bulgaren, Türken, hier und da Deutsche, aber nur sehr wenig Rumänen. Als Rumänien entschlossen war, die Russen doch durch die Dobrudscha rücken zu lassen, hat es zuvor jedenfalls die alten Dobrudschabewohner von dort weggeschafft. Welches mag heute das Schicksal der guten Leute sein, die uns damals mit solcher Freude aufnahmen? Wird dieser oder jener noch in der Lage gewesen sein, nun, nach Jahresfrist, unsern Soldaten von seinem Wein und von seinen Gänsen mitzuteilen?

Als alle „Verkehrshindernisse“ beseitigt waren, wurde die Weiterfahrt nach anderthalbtägigem Aufenthalt selbstverständlich von der rumänischen Eisenbahnverwaltung so gelegt, daß wir über die neue strategische Bahn zur Nachtzeit fahren, um nicht etwa Beobachtungen über rumänische Kriegsvorbereitungen machen zu können. Von diesem Teil der Dobrudscha wissen wir also nichts zu berichten.

Der nächste Morgen fand uns in Dobritsch, der Hauptstadt des früher bulgarischen Dobrudschateiles. Ein wohlhabender, freundlicher Villenteil in der Europäerstadt nahe dem Bahnhof zeugt vom Reichtum der Bewohner durch die Fruchtbarkeit der „bulgarischen Steppe“. Das entlegene Türkenviertel weist sehr reges, orientalisches Geschäftsleben auf. Kein Gedanke an die wegen Wassermangels angeblich „arme“ Do-

brudscha! Eine Kornkammer, in der viele bulgarische Millionenbauern gelebt haben, der technische Fortschritt der Landwirtschaft und die landwirtschaftliche Industrie ihren Hauptsitz hatten!

Was wir südlich Dobritsch von der Dobrudscha zu sehen bekamen und bei längerem Aufenthalt vor der Grenze auch stundenweit durchwandern konnten, machte allerdings den Eindruck öder, ausgedorrter Steppe. Aber der Sommer war hier gerade sehr trocken gewesen. Fällt genügend Regen, so ist das Land von großartiger Fruchtbarkeit. Die Kaufleute von Warna wissen, was ihr Hafen 1913 mit diesem Hinterland verloren hat! Wir aber waren damals froh, endlich Rumänien hinter uns zu haben. Wir gedachten beim Überschreiten der Grenze noch der Sandberge, die man uns gezeigt und aus denen nach Kennerurteil ein Teil des - Mehles geholt wurde, das Rumänien zu hohen Preisen an Deutschland verkauft hatte! Mit einem Gefühl der Erleichterung überschritten wir, stolz die deutsche und bulgarische Flagge hissend, die Grenze zum verbündeten Lande und freuten uns der herzlichen Begrüßung durch die bulgarischen Offiziere, die uns schon von großen Erfolgen ihrer Truppen berichten konnten. Ehrliche, bereits erprobte Bundesfreundschaft löste die gemachten Freundlichkeiten der rumänischen Offiziere und die hinterhältige Tücke der rumänischen Bahnverwaltung ab. Und was das reiche Dobritsch uns gezeigt, ließ uns im Verein mit der rumänischen Räuberpolitik von 1913 doppelt verstehen, wenn Bulgaren die Fäuste ballten, sobald sie hinüberwiesen nach der geraubten Dobrudscha, und der Hoffnung Ausdruck gaben, daß dieser Krieg das geraubte Gut wieder in bulgarischen Besitz bringen werde.

Nach Jahresfrist war der Wunsch erfüllt.