

Jules Verne

Claudius Bombarnac

Notizbuch eines Reporters

Mit 55 Illustrationen von Léon Benett

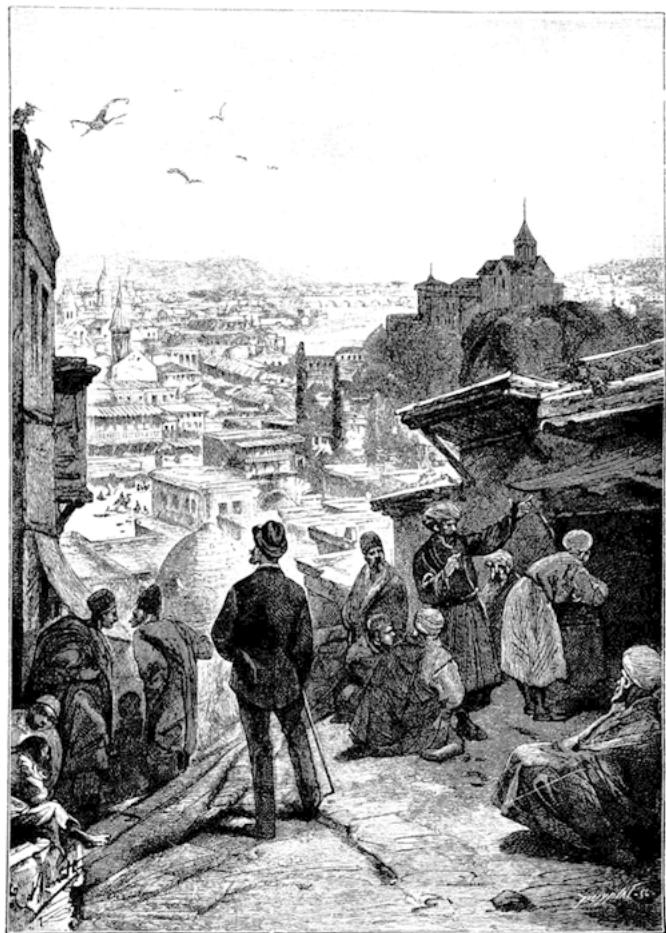


Titel der Originalausgabe:
Claudius Bombarnac (Paris 1892)

Nach zeitgenössischen Übersetzungen
überarbeitet von Günter Jürgensmeier



— COLLECTION HETZEL —



1. KAPITEL

Claudius Bombarnac

Sonderkorrespondent ›XX. Jahrhundert‹

Tiflis, Transkaukasien

So lautete die Adresse einer Depesche, die mir am 13. Mai bei der Ankunft in Tiflis ausgehändigt wurde.

Diese Depesche hatte folgenden Inhalt:

Alles übrige aufgebend, wird Claudius Bombarnac am 15. dieses im Hafen Uzun-Ada, Ostküste des Kaspischen Meers, eintreffen. Hier durchgehenden Zug der Groß-Transasiatischen Bahn zwischen Grenze Europas und Hauptstadt Chinas benutzen. Reiseeindrücke berichten; interessante Persönlichkeiten interviewen, auch kleinste Erlebnisse je nach Bedarf durch Draht oder Brief mitteilen. ›XX. Jahrhundert‹ rechnet auf Eifer, Verständnis, Tätigkeit, Gewandtheit seines Reporters, dem es unbegrenzten Kredit eröffnet.

An demselben Morgen also, wo ich in Tiflis mit der Absicht eintraf, hier 3 Wochen zu verweilen, um die Provinzen Georgiens im Interesse meines Journals und – wie ich hoffte – zur Befriedigung seiner Leser zu besuchen, machte mir der galvanische Draht diesen Strich durch die Rechnung.

Das ist so ein Zwischenfall, eine Laune des Schicksals im Leben eines reisenden Reporters.



Zu jener Zeit standen die Bahnlinien Rußlands bereits mit der Poti-Tiflis-Baku-Bahn in Verbindung. Nach langer interessanter Fahrt durch die russischen Südprovinzen hatte ich den Kaukasus überschritten und hoffte nun in der Hauptstadt Transkaukasiens einmal ordentlich Atem zu schöpfen ... Da ... da gestattete mir die herrische Verwaltung des ›XX. Jahrhundert‹ nicht mehr als einen halbtägigen Aufenthalt in dieser Stadt. Kaum ausgestiegen, war ich gezwungen weiterzureisen, ohne daß mir die Zeit gegönnt blieb, einmal meinen Handkoffer aufzuschließen. Ja, was meinen Sie! Den Forderungen der Berichterstattung, dem jetzt modernen Zwang des Interviews muß man sich wohl oder übel fügen.

Ich war für das transkaukasische Gebiet sorgsamst vorbereitet und mit entsprechenden geographischen und ethnologischen Hilfsmitteln reichlich versehen. Bemühen Sie sich einmal selbst, zu lernen, daß die turbanartige Pelzmütze, mit der sich hier die Bergbewohner und die Kosaken den Kopf bedecken, »Papakha« heißt; daß der um die Lenden eingezogene Rock, an dessen Seiten Patronentaschen hängen, von den einen »Tscherkeska« und von den andern »Bechmet« genannt wird!

Seien Sie einmal in der Lage, behaupten zu können, daß der Georgier und der Armenier sich mit zuckerhutförmiger Filzmütze bedecken, daß die Kaufleute die »Tulupa«, das ist ein Pelz aus Schaffell, anlegen, daß der Kurde und der Parsi noch die »Burka«, einen aus plüschähnlichem Gewebe

bestehenden und durch Appretur wasserdicht gemachten Mantel tragen!

Und der Kopfputz der schönen Georgierinnen, der »Tas-sakravi«, hergestellt aus leichtem Band, flockigem Schleiergewebe und feinem Musselin, der das reizende Gesicht der Frauen einrahmt; und ihre Kleider von leuchtender Farbe mit weit offenen Ärmeln; ihre an die Taille geknüpften Unterkleider; der samtene, mit Pelz verbrämte und mit Goldschnüren geschmückte Winterüberwurf; ihr Sommerumhang aus weißer Baumwolle; der »Tschadre«, den sie am Ellenbogen eng zusammenziehen – kurz, all diese Eigentümlichkeiten der Nationaltracht, die ich in meinem Notizbuch schon sorgsam angemerkt habe, was fange ich nun mit ihnen an? Es geschieht dem »XX. Jahrhundert« ganz recht, daß ich es nun nicht damit ausschmücken kann.

Lernen Sie nur einmal erst, daß die volkstümlichen Orchester bestehen: aus »Zurnas«, das sind scharf klingende Flöten; aus »Salamuris«, das sind schreiende Klarinetten; aus Mandolinen mit kupfernen Saiten, die mit einer Feder angerissen werden; aus »Tchianuris«, das sind Violinen, auf denen der Bogen in ganz senkrechter Richtung streicht, und aus »Dimplipetos«, einer Art Zimbeln, die ein Klappern wie das von Hagelkörnern an der Fensterscheibe hervorbringen.

Haben Sie erst einmal gelernt, daß der »Schaska« ein Säbel ist, der an einem mit silbernen Nagelköpfen und Stickerien verzierten Bandelier hängt; daß der »Kindschall« oder »Kandschar« einen durch den Gürtel gesteckten Dolch dar-

stellt und daß die Ausrüstung des Soldaten vom Kaukasus durch eine lange Flinte mit Damaszenerlauf vervollständigt wird.

Lernen Sie erst einmal, daß der »Tarantas« eine Art Berlin ist, die mit weitspurigem Radgestell von mittlerer Höhe auf fünf ziemlich elastischen Holzstücken ruht; daß dieses Gefährt von einem auf dem Vordersitz thronenden »Yemtchik« geführt wird, der die drei vorgespannten Pferde im Zügel hält und zu dem noch ein zweiter Kutscher, der »Falletre«, kommt, wenn's nötig ist, von dem »Smatritel«, dem Postmeister an den kaukasischen Straßen, für einzelne Strecken ein viertes Pferd zu nehmen!

Prägen Sie sich erst einmal ein, daß die Werst 1 Kilometer und 77 Meter lang ist; daß die verschiedenen nomadisierenden Völkerschaften des Kaukasus in folgende Stämme zerfallen, nämlich in: Kalmücken, Nachkommen der Eleuther, 15.000 Köpfe; Kirgisen, von muselmanischer Abkunft, 8000; Tataren von Kundrof, 11.000; Tataren von Sartof, 112; Nogaïs, 8500, und Turkmenen, fast 4000 Köpfe.

Und nun, da ich mir mein Georgien so sorgsam »eingetrichtert« habe, nun zwingt mich ein Ukas, es zu verlassen! Nicht einmal so viel Zeit wird mir übrigbleiben, um den Berg Ararat zu besuchen, jene Stelle, auf der am 40. Tag der Sintflut die Arche Noahs, das primitive flachbodige Schiff des berühmten Patriarchen, sitzen blieb! Ich muß verzichten auf die Veröffentlichung meiner Reiseeindrücke aus Transkaukasien und verliere dabei mindestens 1000 Druckzeilen, zu denen ich die 32.000 Wörter unserer Sprache – so

viele hat die französische Akademie amtlich festgenagelt – zur Verfügung gehabt hätte.

Das ist hart, doch nicht dagegen anzukämpfen.

Nun zunächst ... um wieviel Uhr geht der Zug von Tiflis nach dem Kaspischen Meer ab?

Im Bahnhof von Tiflis münden drei Bahnlinien ein, die westliche, die bis Poti am Schwarzen Meer hinführt, das heißt nach dem Hafen, in dem die aus Europa kommenden Reisenden landen; die östliche, das ist die nach Baku, dem Einschiffungsplatz für die Fahrt über das Kaspische Meer, und endlich die Eisenbahn, die die Russen in einer Länge von 164 Kilometern zwischen Ziskaukasien (Zirkassien) und Transkaukasien, von Wladikavkaz nach Tiflis, gebaut haben und die, in einer Höhe von 4500 Fuß den Rücken des Arkhot überschreitend, die Hauptstadt von Georgien mit den Bahnen des südlichen Rußlands verbindet.

Ich begeben mich eiligst nach dem Bahnhof und stürme hier in die Abfahrtshalle.

»Wann geht der Zug nach Baku ab?« frage ich.

»Sie wollen nach Baku?« erwidert der Schalterbeamte.

Er mißt mich dabei durch das Schiefenster mit dem mehr militärischen als – höflichen Blick, der unter dem Schild jeder moskowitischen Dienstmütze hervorzuleuchten pflegt.

»Ich meine«, antworte ich, vielleicht etwas vorschnell, »es ist doch keinem verboten, nach Baku zu gehen?«

»Nein«, erwidert er mir trocken, »vorausgesetzt, daß man mit ordnungsmäßigem Paß versehen ist.«



»Der wird mir nicht fehlen«, stoße ich gegen den bärbeißigen Beamten hervor, der mehr die Rolle eines Gendarmen zu spielen scheint.

Dann frag' ich nun noch einmal, um wieviel Uhr der Zug nach Baku abgehen werde.

»Um 6 Uhr nachmittags.«

»Und trifft am Ziel ein?«

»Am folgenden Tag früh um 7 Uhr.«

»Noch rechtzeitig, um an den Dampfer nach Uzun-Ada Anschluß zu haben?«

»Zeitig genug.«

Der Schalterbeamte erwidert meinen Gruß mit mechanischer Präzision.

Die Paßangelegenheit beunruhigt mich nicht; der französische Konsul wird mir die von der russischen Verwaltung aufgestellten Vorschriften schon erfüllen helfen.

Um 6 Uhr nachmittags, und jetzt ist's schon 9 Uhr vormittags! Egal! Ist man nach gewissen Reiseführern imstande, Paris binnen 2, Rom binnen 3 und London binnen 4 Tagen zu besichtigen, dann müßt' es doch sonderbar zugehen, wenn man Tiflis nicht in einem halben Tag besichtigen könnte; übrigens verstehe ich nach drei Seiten gleichzeitig zu sehen. Zum Teufel, man ist entweder ein ganzer Reporter oder gar keiner!

Es versteht sich, da mein Journal mich nach Rußland entsandt hat, ganz von selbst, daß ich russisch, englisch und deutsch ziemlich geläufig spreche. Von einem Reporter die Kenntnis der verschiedenen tausend Zungen zu verlangen,

in denen die Bewohner aller fünf Erdteile ihre Gedanken ausdrücken, das wäre denn doch etwas gar zu arg. Mit den genannten drei Sprachen und der französischen zur Aus-
hilfe kommt man in der Alten und der Neuen Welt weit genug. Freilich herrscht in der Gegend hier auch noch die türkische Sprache, von der ich mir einige Redensarten gemerkt habe, und dann die chinesische, von der ich kein Wort verstehe. Deshalb ist aber nicht zu fürchten, daß ich in Turkestan und im Himmlischen Reich nur mit offenem Mund dastehen müßte. Unterwegs trifft man genug dienstbereite Dolmetscher, und ich hoffe, mir bei dieser Fahrt mit der Groß-Transasiatischen Bahn nichts von Bedeutung entgehen zu lassen. Ich verstehe zu sehen und werde also sehen. Warum denn leugnen? Ich gehöre zu denen, die da glauben, daß hienieden alles zu einer Wochenplauderei Stoff liefert, daß Erde, Mond, Sonne und Weltall nur geschaffen sind, um in Journalartikeln verarbeitet zu werden, und meine Feder soll unterwegs nicht ruhen.

Ehe ich Tiflis besichtige, ist es doch nötig, die Paßangelegenheit in Ordnung zu bringen. Zum Glück handelt es sich nicht um Erlangung eines »Poderojnaja«, den früher jeder, der Rußland bereiste, mit sich führen mußte. Das war zur Zeit der Kuriere, der Postpferde, und dank seinem mächtigen Einfluß beseitigte dieser offizielle Passierschein alle Schwierigkeiten, sicherte dem Reisenden die schnellste Beförderung durch Relais, die lebenswürdigste Zuvorkommenheit der Geschirrführer, die ihre Pferde so antrieben, daß ein gut empfohlener Reisender die 2700 Werst lange

Strecke zwischen Tiflis und St. Petersburg binnen 8 Tagen zurücklegen konnte. Dafür hatte es freilich auch seine großen Schwierigkeiten, sich einen solchen Paß zu verschaffen.

Heutzutage genügt ein einfacher Reise-Erlaubnisschein – ein Schein mit kurzer Angabe, daß der Inhaber weder ein Mordgeselle noch ein politisch Verurteilter, daß er, wie man so sagt, ein ehrlicher Mann aus einem zivilisierten Land ist. Mit Hilfe unseres Konsuls in Tiflis hoffe ich, die Paßfrage bei der russischen Behörde bald erledigt zu haben.

Das kostet mich 2 Stunden und 2 Rubel. Dann widme ich mich ganz und gar, mit Augen, Ohren und Beinen, der Erforschung der georgischen Hauptstadt, doch ohne einen Führer in Anspruch zu nehmen – denn vor diesen Leuten hab' ich eine heilige Scheu. Ich hätte übrigens jeden beliebigen Fremdling durch das Straßennetz der von mir schon vorher sorgfältig studierten Stadt geleiten können – das ist Naturgabe.

Auf meinem Weg erkenne ich denn: zunächst die »Duma«, das Rathaus, in dem der »Golowa«, etwa der Bürgermeister, seinen Sitz hat. Hätte mir der Leser die Ehre erwiesen, mich zu begleiten, so hätte ich ihn nach der Promenade Krasnoja-Gora am linken Ufer der Kura geführt. Diese Stelle bildet etwa die Champs Elysées der Stadt, eine Art Kopenhagener Tivoli oder den Jahrmarkt des Boulevard Belleville, mit ihren »Katchelis«, das sind prächtige Schaukeln, deren spitzfindig ausgeklügelte Bewegungen eine richtige Seekrankheit erzeugen. Und unter dem Hau-

fen von Jahrmarktsbuden bewegen sich hier festlich gekleidete Frauen mit unverhülltem Gesicht, also offenbar Georgierinnen oder Armenierinnen, die der christlichen Kirche angehören.

Die Männer, reine Apollogestalten, erscheinen ziemlich reich gekleidet, haben das Aussehen von Fürsten, und ich frage mich, ob's sie nicht alle wirklich sein mögen. Sie stammen ja in der Tat alle ab von ... doch, die Genealogie später. Setzen wir weit ausschreitend unseren Besuch fort. 1 verlorene Minute sind 10 verlorene Berichtszeilen, und 10 Zeilen betragen ... Das hängt von der Freigebigkeit des Blattes und von seiner Geschäftsleitung ab.

Schnell nach der großen Karawanserei. Hier rasten die aus allen Teilen Asiens herangezogenen Karawanen. An dieser Stelle trifft eben eine solche, aus armenischen Händlern bestehend, ein; an der anderen zieht, aus persischen und russischen Kaufleuten zusammengesetzt, eine zweite Karawane fort. Ich hätte mit der einen ankommen und mit der andern fortziehen mögen. Das ist leider unmöglich – ich beklage es tief. Seit Errichtung der transasiatischen Eisenbahnen begegnet man kaum noch jenen endlosen, maleischen Zügen von Reitern, Fußgängern, Pferden, Kamelen, Mauleseln und Planwagen. Pah! Ich fürchte deshalb doch nicht, daß meine Reise durch Zentralasien so uninteressant verlaufen wird. Ein Reporter des ›XX. Jahrhundert‹ wird ihr schon die nötige Würze zu geben verstehen.

Da steh' ich nun in den Basaren mit den tausenderlei Erzeugnissen Persiens, Chinas, der Türkei, Sibiriens und der

Mongolei. Hier gibt's im Überfluß Webstoffe aus Teheran, Chiraz, Kandahar und Kabul, Teppiche feinsten Art und von herrlichster Farbenpracht, und auch Seidenstoffe ... die freilich denen von Lyon nicht gleichkommen.

Soll ich Einkäufe machen? ... Nein! Sich bei einer Fahrt vom Kaspischen Meer bis zum Himmlischen Reich mit Gepäckstücken belasten ... nimmermehr! Den kleinen Koffer in der Hand, die umgehängte Reisetasche mit den nötigsten Kleidungsstücken, das ist genug für mich. Leibwäsche? ... Die besorg' ich mir nach englischem Vorbild unterwegs.

Verweilen wir jetzt einmal vor den berühmten Bädern von Tiflis, deren Thermalwasser bis 60 Grad Celsius annehmen kann. Hier übt man die Massage in größter Vollendung, macht man das Rückgrat geschmeidig und läßt die Glieder tüchtig knacken. Ich erinnere mich, was darüber der ältere Dumas gesagt hat, dessen Wanderzüge nie ereignislos verliefen. Im Notfall erfand er welche, dieser geistsprudelnde Volldampf-Reporter.

Halt! »Hotel de France«! Wo gäb' es auch kein Hotel de France? Ich trete ein und lasse mir ein Frühstück auftragen ... einen georgischen Imbiß, begossen mit einer gewissen Weinsorte Kacheliens, die in dem Ruf steht, nicht berauschend zu wirken, vorausgesetzt, daß man sie nicht mehr einatmet als trinkt, bei Benützung der weithalsigen Flaschen, in die die Nase eher eintaucht als die Lippen. Das lieben aber die Eingeborenen Transkaukasiens gerade ganz besonders. Den im allgemeinen nüchternen Russen genügt, wie es scheint, ein Teeaufguß, dem man jedoch etwas

»Wodka«, den landesüblichen russischen Branntwein, zuzusetzen pflegt.

Ich als Franzose und noch dazu als Gascogner trinke meine Flasche Kachelier, wie wir unseren Chateau Lafitte zu jener jetzt betrauten Zeit tranken, wo die Sonne diesen noch auf den Rebenhügeln von Pauillac destillierte. In der Tat paßt jener etwas säuerliche kaukasische Wein recht gut zu dem gebratenen Huhn, sagen wir, dem »Pilau«, und gibt ihm einen besonders angenehmen Beigeschmack.

Das wäre erledigt. Nun mischen wir uns unverzagt unter die 60.000 Bewohner, die die Hauptstadt Georgiens heute zählt. Verlieren wir uns in dem Labyrinth von Straßen und Gassen, inmitten ihrer kosmopolitischen Bevölkerung. Hier gibt's zahlreiche Juden, die ihre Kaftane von rechts nach links hin zuknöpfen, wie sie im Gegensatz zur arischen Rasse ja auch schreiben. So wie anderswo gar häufig sind die Juden hier aber nicht die Herren des Landes, was ohne Zweifel daher kommt, daß – nach lokalem Sprichwort – sechs Juden dazu gehören, um einen Armenier zu betrügen, und in den transkaukasischen Provinzen gibt es Armenier in großer Menge.

Ich komme nach einem sandigen Platz, wo Kamele mit vorgestrecktem Kopf und eingeschlagenen Vorderbeinen zu Hunderten lagern. Früher waren es Tausende. Seit der nun einige Jahre zurückliegenden Eröffnung der Transkaspischen Eisenbahn aber hat sich die Zahl dieser buckelrückigen Lastträger gewaltig vermindert. Versuch's doch einer,

mit einfachen Saumtieren gegen die Gepäckwagen und die Güterzüge eines Schienenstrangs aufzukommen!

Die zuweilen steil abfallenden Gassen hinuntertrottend, gelange ich nach den Uferstraßen der Kura, die die Stadt in zwei ungleiche Hälften teilt. Zu beiden Seiten aufkletternd, erheben sich die Häuser, hocken eines auf dem andern und steigen über den vorderen Nachbar empor, so daß jeder Bewohner auf das Dach des nächsten unter ihm herabsieht. In den Stadtteilen längs des Flusses herrscht eine lebhafteste Handelstätigkeit. Da ziehen Weinverkäufer mit ihren zu kleinen Ballons aufgeschwellten Schläuchen umher, und Wasserverkäufer mit den aus Büffelhaut hergestellten Behältern, die wieder mit den Elefantenrüsseln ähnlichen Schlauchstücken versehen sind.

Nun irre ich aufs Geratewohl dahin. *Errare humanum est*, sagen die Kollegschüler in Bordeaux so gern, wenn sie die Kais der Gironde abflanieren.

»Mein werter Herr«, jüdelte mich da ein Männchen an, indem er nach einem recht unansehnlichen Gebäude hinzeigt, »Sie sind hier fremd?«

»Vollständig.«

»Dann gehn Sie mer nicht vorbei an dem Haus da, ohne einmal stehenzubleiben und es nach Verdienst zu bewundern.«

»Was ist daran so Wunderbares?«

»Hat doch da gewohnt der berühmte Tenorsänger, der Satar, der das Kontra-f mit Bruststimme sang ... und was hat man 'n gezahlt davor!«

Ich wünsche dem kunstsinnigen Patriarchen sich ein noch besser bezahltes Kontra-g angewöhnen zu können, und steige die Anhöhen des rechten Kura-Ufers hinan, um einen Überblick über die Stadt zu gewinnen.

Auf dem Gipfel des Hügels, einem kleinen Platz, wo ein Gesangsdeklamator unter ausgiebigen Gesten Verse von Saadi, dem berühmten persischen Dichter, ableiert, überlasse ich mich der Betrachtung der transkaukasischen Hauptstadt. Was ich hier tue, beschließe ich, nach 14 Tagen in Peking zu wiederholen. Anstelle der Pagoden und Yemens des Himmlischen Reichs zeigt Tiflis meinen Blicken Mauern von Zitadellen, Glockentürme von Kirchen verschiedener Bekenntnisse, eine Metropolitankirche mit Doppelkreuz und Häuser von russischer, persischer oder armenischer Bauart; wenig Dächer, dafür mehr Terrassen; wenig verzierte Fassaden, dafür breite Balkons in allen Stockwerken; ferner zwei deutlich abgegrenzte Teile, den niederen mit georgischem Charakter, und den höheren moderneren, durchschnitten von einer mit schönen Bäumen besetzten Alleestraße, in der sich der Palast des Fürsten Bariatinsky erhebt. Das Ganze ein regelloses, launisches, fast einzig in seiner Art dastehendes Relief, ein Wunder von Unregelmäßigkeit, das der Horizont mit großartiger Gebirgsumrahmung abschließt.

Es ist bald 5 Uhr. Ich habe keine Zeit mehr, mich dem Redestrom des Erzählers und Bildermalers zu überlassen. Eilen wir hinunter nach dem Bahnhof.

Hier drängt sich eine bunte Menge von Armeniern, Geor-

giern, Mingreliern, Tataren, Kurden, Israeliten, Russen vom Strand des Kaspischen Meeres, von denen die einen – oh, diese orientalischen Farben! – Fahrkarten bis nach Baku, die anderen solche nach Zwischenstationen lösen.

Jetzt war ich mit allem Nötigen ausgerüstet. Weder der Schalterbeamte mit dem Gendarmengesicht noch die Gendarmen in eigener Person konnten meiner Abfahrt noch ein Hindernis bereiten.

Man händigt mir ein bis Baku gültiges Billett 1. Klasse aus. Ich begeben mich nach dem Perron, der den Zutritt nach den Waggons vermittelt. Nach alter Gewohnheit acht ich darauf, mich in der Ecke eines Coupés bequem einzurichten. Gleichzeitig steigen noch einige Reisende ein, während der kosmopolitische Schwarm die Wagen 2. und 3. Klasse anfüllt. Nach der Billettkontrolle werden die Türen zugeschlagen. Ein letztes gellendes Pfeifen der Lokomotive meldet, daß der Zug sich in Bewegung setzen wird ...

Plötzlich vernimmt man laute Ausrufe, in denen sich Wut und Verzweiflung zu gleichen Teilen zu erkennen geben, und ich höre die deutsch hervorgestoßenen Worte:

»Anhalten! ... Halt! Halt an!«

Ich sehe durch das niedergelassene Fenster.

Ein großer starker Herr mit kleinem Koffer in der Hand, einen helmförmigen Hut auf dem Kopf und die Beine in den Falten seines langen Überziehers verwickelt, rennt daher, daß ihm der Atem ausgeht. Er hat sich verspätet.

Einige Bahnbeamte wollen ihn zurückhalten. ... Versuch doch einer bitte einmal, eine Bombe mitten im Flug aufzu-



fangen. Auch im vorliegenden Fall unterliegt das Recht der Gewalt.

Die teutonische Bombe beschreibt einen sehr glücklich berechneten Bogen und platzt in das Nebencoupé, dessen Tür ein gefälliger Reisender offenhält, polternd und schnauwend hinein.

Im gleichen Augenblick rückt der Zug an, die Räder der Lokomotive rutschen auf den Schienen, dann erhöht sich die Geschwindigkeit ...

Wir sind abgefahren.

2. KAPITEL

3 Minuten zu spät abgefahren; zuerst heißt es pünktlich sein. Ein Reporter, der nicht ganz pünktlich ist, gleicht dem Geometer, der es unterläßt, seine Rechnung bis zur 10. Dezimalstelle fortzuführen. Diese Verzögerung von 3 Minuten hat es dem Deutschen ermöglicht, noch mit unserem Zug fortzukommen. Ich denke, der Mann wird mir noch Futter für meine Feder bieten; doch das ist vor der Hand nur so eine schwache Vermutung.

Unter dem hiesigen Breitengrad ist es im Monat Mai um 6 Uhr nachmittags noch ganz hell. Ich habe mir einen Fahrplan angeschafft und studiere ihn. Die beigegefügte Landkarte zeigt hier Station für Station den Weg der Eisenbahn zwischen Tiflis und Baku. Nicht zu wissen, in welcher Richtung die Lokomotive dahinbraust, ob der Zug nach Nordosten

hinauf- oder nach Südwesten hinabfliegt, das wäre mir rein unerträglich, desto mehr, weil ich nach Einbruch der Nacht doch nichts mehr sehen werde, denn ich bin kein Nyktalope wie die Eulen, Uhus, die Fledermäuse oder die Katzen auf dem Dach.

Mein Fahrplan lehrt mich zunächst, daß der Schienenstrang sich nah der Fahrstraße zwischen Tiflis und dem Kaspischen Meer hinzieht und dabei Sachanlong, Poily, Elisabethpol, Karascal, Aliat mit Baku durch das Tal der Kura verbindet. Einer Eisenbahn gestattet man keine »Höflichkeitsbesuche«. Sie muß möglichst die gerade Linie verfolgen. Das tut die transgeorgische Bahn.

Unter den Stationen, die sie berührt, ist eine, die ich gern mit Muße in Augenschein genommen hätte, Elisabethpol; vor Empfang der Depesche des »XX. Jahrhundert« hatte ich geplant, dort eine Woche lang zu verweilen. Und nun, da ich die verlockendsten Schilderungen von der Stadt gelesen habe, sollte ich dort nur 5 Minuten lang – zwischen 2 und 3 Uhr morgens – haltmachen! Statt Elisabethpol im Sonnenglanz zu betrachten, davon nur einen unbestimmten Gesamteindruck in der blassen Beleuchtung des Mondes mitzunehmen!

Nach gründlicher Durchsicht des Fahrplans gehe ich daran, meine Reisegefährten etwas näher zu betrachten. Zusammen vier, nahmen wir natürlich die vier Ecken des Coupés ein. Ich habe an der Zwischenwand eine Ecke erobert und sitze mit dem Gesicht nach vorn.

In den beiden Winkeln der anderen Wagenlängsseite

lehnen zwei Reisende einander gegenüber. Kaum eingestiegen, und nachdem sie die Mütze über die Ohren gezogen, haben sie sich in ihre Decken gewickelt – zwei Georgier, so weit ich's zu erraten vermochte. Sie gehören aber jedenfalls zu der Spezialrasse privilegierter Bahnwagenschläfer und werden vor dem Eintreffen in Baku schwerlich wieder erwachen. Von diesen Leuten war nichts zu wollen; für sie ist das Coupé kein Wagen, sondern ein Bett.

Vor mir ein Mann von ganz abweichendem, keineswegs orientalischem Typus: 32 bis 35 Jahre alt, Gesicht mit rötlichem, ziemlich entwickeltem Kinnbart, Blick sehr lebhaft; Nase eines Vorstehhundes; Mund sucht offenbar zu sprechen; Hand sehr familiärer Art, zum Drücken anderer wie geschaffen; ein großer, kräftiger Mann mit breiten Schultern und mächtigem Torso. In der Art und Weise, wie er's sich bequem gemacht und seine Reisetasche ohne Zögern untergebracht hat, wie er ein großes kariertes Plaid handhabt, erkenne ich den »Traveller« angelsächsischer Abkunft, der sich, an weitere Reisen gewöhnt, weit mehr an Bord der Eisenbahnen oder der Paketboote als in seinem »Home« befindet, wenn er überhaupt ein solches Home sein eigen nennt. Das muß ein Handlungsreisender sein. Ich bemerke an ihm eine Masse Schmuckgegenstände, Ringe an den Fingern, eine Nadel in der Krawatte, Manschettenknöpfe mit Fotografien und allerlei Berlocken an der Uhrkette. Obwohl er keine Knöpfe in den Ohrläppchen und auch keinen Ring durch die Nase trägt, würde es mich gar nicht wundern, wenn er ein Amerikaner – ja noch mehr – ein Yankee wäre.

Da bin ich ja mitten im Geschäft. Meine Aufgabe als Reporter, die Interviews jeder Art nötig macht, ist es, herauszufinden, wer meine Reisegefährten sind, woher sie kommen und wohin sie gehen. Ich werde also mit meinem Gegenüber den Anfang machen. Das scheint übrigens nicht schwierig. Er scheint weder an Schlaf noch an Betrachtung der vorüberfliegenden Landschaft zu denken, obgleich die letzten Sonnenstrahlen diese recht schön beleuchten. Irre ich nicht, so verspürt der Mann ebensoviel Lust, mir zu antworten, wie ich ihn zu fragen – und umgekehrt.

Schon will ich losschießen ... da hält mich eine Befürchtung zurück. Wenn nur der Amerikaner – ich wette, daß es einer ist – nicht selbst ein Reporter, etwa für die ›World‹ oder den ›New York Herald‹, und ganz ausschließlich beauftragt ist, die großstransasiatischen Bahnzüge zu begleiten und literarisch auszuschlachten. Das könnte mich in Wut bringen. Lieber alles als einen Rivalen!

Mein Zögern verlängert sich. Frage ich ihn ... frage ich ihn nicht? Schon kommt die Nacht heran. Endlich entschieße ich mich, den Mund aufzumachen, da kommt mir mein Reisegefährte zuvor.

»Sie sind Franzose?« redet er mich in meiner Muttersprache an.

»Ja, mein Herr«, antworte ich ihm in der seinigen.
Nun also, wir verstanden uns gegenseitig.

Das Eis ist gebrochen, und jetzt wechseln die Fragen von einer zur andern Seite.

Alle Welt kennt ja wohl das orientalische Sprichwort:

»Ein Narr kann in 1 Stunde mehr fragen, als ein Weiser im ganzen Jahr.«

Da wir indes beide, mein Gefährte so gut wie ich, auf besondere Weisheit keinen Anspruch erheben, lassen wir uns gehen und vermischen unbewußt beide Idiome.

»*Wait a bit!*«* sagt mein Amerikaner.

Ich hebe diese Redensart hervor, weil sie sehr häufig wiederkehren wird, wie der Knoten des Stricks, mit dem die Schaukel bewegt wird.

»*Wait a bit!* Ich wette 10 gegen 1, daß Sie Reporter sind?«

»Da würden Sie gewinnen! ... Ja ... Reporter, im Auftrag des ›XX. Jahrhundert‹, um einen Bericht über diese Eisenbahnfahrt zu liefern.«

»Sie gehen nach Peking?«

»Wie Sie sagen.«

»Ganz mein Fall«, erwidert der Yankee.

Das fürchtete ich.

»Ein Kollege?« fragte ich und runzelte die Augenbrauen mit gewiß nicht anziehendem Gesichtsausdruck.

»Nein, beruhigen Sie sich. Wir ›machen‹ nicht in denselben Artikeln, mein Herr ...«

»Claudius Bombarnac, der sich freut auf die Fahrt in Gesellschaft des Herrn ...«

»Fulk Ephrinell vom Haus Strong, Bulbul & Co., aus New York im Staat New York, USA.«

* Warten Sie ein wenig!



Er setzte wirklich USA hinzu.

Jetzt hatten wir uns also gegenseitig vorgestellt. Meine Wenigkeit, Händler mit Neuigkeiten, und er, Händler mit ... Ja, womit? ... Das muß ich erst noch erfahren.

Das Gespräch geht weiter, Fulk Ephrinell ist selbstverständlich schon überall – und auch noch etwas darüber hinaus, wie er hinzufügt – umhergefahren. Er kennt Nord- und Südamerika und fast ganz Europa. Jetzt kommt er jedoch zum ersten Mal nach Asien. Er spricht ... plaudert, doch immer schaltet er sein »*Wait a bit!*« mit beängstigender Unverdrossenheit ein. Sollte der Hudson vielleicht dieselbe Eigentümlichkeit wie die Garonne haben, die Zunge manchmal hängenbleiben zu machen?

Ich hörte seinen Worten nahezu 2 Stunden lang zu. Kaum drangen mir die Namen der Stationen Sachanglong, Peily und andere, die bei jedem Aufenthalt ausgerufen wurden, bis ins Ohr. Und doch hätt' ich mir eigentlich gern das Land angesehen, das der Silberschimmer des Mondes überflutete, und hätte mir während der Fahrt einige Notizen gemacht.

Zum Glück hatte der Gefährte mit dem unermüdlichen Mundwerk die östlichen Provinzen Georgiens schon früher bereist. Er machte mich auf die Landschaft, Flecken und Städtchen, die Wasserläufe und die am Horizont auftauchenden Berge aufmerksam ... Ich sehe dennoch fast nichts ... Verdammte Eisenbahn! Man fährt ab, kommt an und hat unterwegs nichts gesehen!

»Nein!« ruf' ich, »jetzt fehlt doch gänzlich der Reiz ei-

ner Fahrt im Postwagen, in der Troika, dem Tarantas, mit den Zufälligkeiten des Weges, der Originalität der Gasthöfe, öden Plauderstündchen beim Pferdewechsel, dem kräftigen Schluck Wodka, den die Yemtchicks zu sich nehmen ... und so dann und wann ein hübscher Überfall durch Räuber, deren Rasse wahrlich ganz im Verlöschen ist ...«

»Herr Bombarnac«, fragt mich Fulk Ephrinell, »ist es Ihr Ernst, daß Sie sich dieser schönen Dinge wegen beklagen?«

»Völliger Ernst«, geb' ich zur Antwort. »Mit dem Vorteil der geraden Linie der Eisenbahn verlieren wir alles Maleurische der Bogenlinie oder der gebrochenen Linie der ehemaligen großen Landstraße. Und gestehen Sie nur, Herr Ephrinell, wenn Sie die etwa 40 Jahre zurückliegenden Beschreibungen von Reisen in Transkaukasien lesen, dann bedauern Sie auch die heutige Veränderung der Verhältnisse. Werde ich denn ein einziges jener Dörfer zu Gesicht bekommen, die von Kosaken – halb Soldaten, halb Ackerbauern – bewohnt sind? Werd' ich jetzt nur einer jener festlichen Aufführungen beiwohnen können, die sonst den Touristen erfreuten, einer jener »Djiquitovkas«, bei der die Reiter auf den Pferden stehend die Säbel schwingen, die Pistolen abfeuern und die Ihnen Geleit geben, wenn Sie sich in Gesellschaft eines hohen moskowitzischen Beamten oder eines Obersten der Staniza befinden?«

»Freilich ... zugegeben ... Diese schönen Dinge haben wir eingebüßt«, nimmt mein Yankee das Wort. »Dank dieser Eisenbahn aber, die unsere Erdkugel bald umkreisen

wird wie eine Cidertonne oder einen Baumwollballen, gelangen wir binnen 13 Tagen von Tiflis nach Peking. Haben Sie also – so zur Abwechslung – mit Zwischenfällen gerechnet ...«

»Ganz bestimmt, Herr Ephrinell!«

»Täuschung, Herr Bombarnac! Es wird nichts passieren, weder Ihnen noch mir. *Wait a bit!* Ich verspreche Ihnen die einfachste prosaischste Fahrt, das gemütlichste Dahinkutschieren auf der Erde, alles so einfach, flach wie die Steppen von Karakorum, die die transasiatische Bahn in Turkestan durchzieht, oder die Wüstenebene von Gobi, durch die sie in China führt ...«

»Na, wie werden sehen«, erwiderte ich, »denn ich reise zur Unterhaltung meiner Leser ...«

»Während ich einfach in Geschäften reise.«

Diese Antwort erregte in mir den Gedanken, daß Fulk Ephrinell sich nicht als der von mir erträumte Reisegefährte entpuppen werde. Er hat Waren zu verkaufen, und ich wollte keine kaufen.

Ich ersehe hieraus, daß sich aus unserem ersten Zusammentreffen nicht die für eine so lange Fahrt wünschenswerte Vertraulichkeit entwickeln wird. Das muß einer von den Yankees sein, von denen man zu sagen pflegt: Wenn sie einen Dollar in der Hand haben, kann ihnen den kein Teufel entreißen ... und ich werde ihm auch nichts entlocken, was der Rede wert wäre.

Wenn ich nun auch von ihm weiß, daß er im Auftrag des Hauses Strong, Bulbul & Co., New York, reist, ist mir

dieses Haus doch völlig fremd. Hört man diesen amerikanischen Handlungsreisenden, so erscheint es, als ob die soziale Stellung von Strong, Bulbul & Co. der ganzen Welt bekannt sein müßte. Wie kommt es denn aber, daß ich es nicht kenne, ich, ein Schüler Chincholles, unser aller Meister! Ich entdecke da eine Lücke meines Wissens, daß ich vom Haus Strong, Bulbul & Co. noch niemals habe reden hören.

Ich nahm mir also vor, Fulk Ephrinell hierüber zu fragen, als dieser mich wieder ansprach.

»Sind Sie schon einmal in den Vereinigten Staaten von Amerika gewesen, Herr Bombarnac?«

»Nein, Herr Ephrinell.«

»Werden Sie unser Land gelegentlich besuchen?«

»Vielleicht!«

»Dann vergessen Sie nicht, in New York das Haus Strong, Bulbul & Co. zu durchforschen.«

»Durchforschen?«

»Ja, das ist das richtige Wort.«

»Schön, werde nicht verfehlen.«

»Sie werden da eine der hervorragendsten gewerblichen Anlagen der Neuen Welt sehen.«

»Daran zweifle ich nicht, doch könnt' ich wohl erfahren ...«

»*Wait a bit*, Herr Bombarnac!« fährt Fulk Ephrinell lebhafter fort. »Stellen Sie sich eine ungeheure Werkstatt vor, gewaltige Gebäude für die Zurichtung und letzte Vervollkommnung der Stücke, einer Maschine von 1500 PS, Ventilatoren mit 600 Umdrehungen in der Minute, Generato-

ren, die täglich 100 Tonnen Steinkohle verbrauchen, einen Schornstein von 450 Fuß Höhe, ganz unermessliche Magazine zur Aufspeicherung der Erzeugnisse, die wir nach allen fünf Erdteilen ausführen, einen Generaldirektor, 2 Unterdirektoren, 4 Sekretäre, 8 Untersekretäre, ein Personal von 500 Beamten und 9000 Arbeitern, eine ganze Legion Reisender, wie Ihr ergebener Diener, die Europa, Asien, Afrika, Amerika, Australien durchstreifen, endlich einen Umsatz, der jährlich 100 Millionen Dollar übersteigt! Und das alles, Herr Bombarnac, zwecks Herstellung und Vertriebs von Milliarden ... ja ich spreche von Milliarden ...«

Da fängt der Zug an, seine Geschwindigkeit unter der Wirkung der Luftbremse zu vermindern, und sehr bald darauf bleibt er stehen.

»Elisabethpol! ... Elisabethpol!« rufen der Zugführer und die Bahnhofsbeamten.

Unser Gespräch wird dadurch unterbrochen. Ich lasse das Fenster auf einer Seite nieder und öffne die Tür, um meine Beine ein wenig gelenkig zu machen. Fulk Ephrinell steigt nicht mit aus.

So schendere ich denn über den Perron des ziemlich gut erleuchteten Bahnhofs. Ein Dutzend Reisende haben unseren Zug bereits verlassen, mehrere Georgier drängen sich noch auf den Trittbrettern. Elisabethpol – 10 Minuten Aufenthalt; der Fahrplan gewährt uns nicht mehr.

Mit dem ersten Glockensignal kehre ich nach unserem Waggon zurück, steige ein, und als die Tür sich wieder geschlossen hat, bemerke ich, daß mein Platz besetzt ist. Rich-

tig ... gegenüber dem Amerikaner hat sich eine Reisende mit jener angelsächsischen Rücksichtslosigkeit eingerichtet, die keine Grenzen als die Unendlichkeit kennt.

Ist sie jung? Alt? Hübsch? Häßlich? Bei dem herrschenden Halbdunkel vermag ich das nicht zu beurteilen. Jedenfalls verbietet mir die angeborene Galanterie, auf Räumung meiner Ecke zu dringen, und ich setze mich also neben diese Person, die sich nicht einmal entschuldigt.

Fulk Ephrinell scheint mir zu schlafen, so weiß ich also immer noch nicht, was das Haus Strong, Bulbul & Co. in New York milliardenweise herstellen läßt.

Der Zug rollt weiter. Wir haben Elisabethpol hinter uns gelassen. Was hab' ich nun von dieser hübschen Stadt mit 20.000 Einwohnern, die sich 160 Kilometer von Tiflis am Gandja-tchaj, einem Arm des Kura, erhebt, eigentlich gesehen? Und wie genau hatte ich sie schon vorher studiert! Nichts von ihren unter üppigem Grün versteckten Backsteinbauten, nichts von ihren merkwürdigen Ruinen, nichts von der prächtigen Moschee, die aus dem Anfang des 18. Jahrhunderts stammt, und nicht das geringste von ihrem Maidan-Platz. Von den herrlichen Platanen, die von Krähen und Ameisen so besucht sind und die selbst bei so großer Sonnenhitze hier noch eine erträgliche Temperatur sichern, hab' ich kaum die höchsten Zweige bemerkt, auf denen ein Lichtschein zittert. Und an den Ufern des Flusses, der mit silbernen murmelnden Wellen längs der Hauptstraße hinströmt, kaum einige Gartenhäuschen, die kleinen zinnenbekrönten Festungen gleichen. Was mir in Erinnerung geblie-

ben, ist nur eine unbestimmte Silhouette, die ich zwischen den Rauchwolken, die unsere Lokomotive auspustet, im Flug aufgefangen habe. Daß jene Wohnstätten alle wie zur Verteidigung eingerichtet erscheinen, hat seinen Grund darin, daß Elisabethpol ein viel umkämpfter Platz und früher oft den Einfällen von Lesghiern aus Chiwa ausgesetzt war, und diese Bergbewohner stammen, wenn man den bestunterrichteten Geschichtsschreibern glauben darf, in direkter Linie von den Horden Attilas ab.

Jetzt war es ziemlich Mitternacht. Die Ermüdung lud mich zum Schlummer ein, und doch wollt' ich als guter Reporter nur mit einem Auge und mit einem Ohr schlafen.

Ich verfiel jedoch in jene Art Schlafsucht, die von den regelmäßigen Erschütterungen eines dahinbrausenden Zugs, von dem gelegentlichen schrillen Pfeifen, von dem knarrenden Reiben der Bremse vor dem Anhalten, von dem betäubenden Gerassel beim Beegnen zweier Züge so leicht erzeugt wird. Dazu kommt das Ausrufen der Stationsnamen während der kurzen Aufenthalte und das Klappen der Coupétüren, wenn diese sich fast mit metallischem Klang öffnen oder schließen.

So hör' ich Geran, Varvara, Udjarny, Kiurdamir, Klurdane, nachher Karasul, Navagi usw. abrufen ... Ich richte mich auf; da ich aber die Ecke nicht mehr einnahm, aus der man mich so schnöder Weise herausgesetzt hatte, war mir's unmöglich, durch das Fenster etwas zu sehen.

Da frag' ich mich denn, was diese Anhäufung von Decken, Mäntelchen, Röcken und dergleichen, die ich auf

meinem usurpierten Platz erblicke, wohl verbergen möge. Wird diese Reisende bis zum Endpunkt der Groß-Transasiatischen Linie meine Gefährtin bleiben? Werde ich vielleicht in den Straßen von Peking mit ihr einen freundschaftlichen Gruß austauschen? Von der Begleiterin gleiten meine Gedanken hinüber zu dem Begleiter, der in seiner Ecke schnarcht, daß ihn die Ventilatoren des Hauses Strong, Bulbul & Co. darum beneiden könnten. Ja, und jene ungeheure Werkstatt, was zum Teufel liefert sie denn jetzt eigentlich? Eiserne oder stählerne Brücken, Lokomotiven, Panzerplatten, Dampfkessel oder Wasserpumpen für Bergwerke? Nach dem, was ich von meinem Amerikaner flüchtig gehört habe, halte ich sein Haus für einen Rivalen von Creusot, von Cokerill oder Essen, für irgendein ungeheures industrielles Unternehmen der Vereinigten Staaten von Amerika. Er hat sich darüber nicht näher ausgesprochen ... denn er scheint mir kein »Grüner« zu sein, wie man bei ihm zu Hause sagt ... das heißt, er hat nicht gerade ein sehr naives Aussehen, genannter Fulk Ephrinell.

Es scheint mir doch, daß ich allmählich in einen völlig bleiernen Schlaf versinken werde. Allen Einflüssen der Außenwelt entrückt, hör' ich nicht einmal mehr das gewaltige schnurrende Atmen meines Yankees. Der Zug trifft in der Station Aliat ein, hält hier 10 Minuten an und rollt wieder fort, ohne daß ich etwas davon bemerke. Das bedaure ich; denn Aliat ist ein kleiner Hafenort; ich hätte hier den ersten Ausblick auf das Kaspische Meer gehabt und das Land sehen können, das dereinst Peter der Große verwüstete ...

Das hätte ... wenn ich gleichzeitig nach le Bouillets und nach Larousses Berichten arbeitete – zwei Kolumnen historisch-fantastischer Chronik gegeben ... Doch obwohl ich nichts von dem Land und seiner Hauptstadt gesehen habe, wird es mir nicht schwerfallen, meiner Einbildungskraft die Sporen zu geben.

»Baku! Baku!«

Dieser beim Halten des Zugs wiederholte Name weckt mich aus dem Traum ...

Es ist 7 Uhr morgens.

3. KAPITEL

Das Schiff geht vor 3 Uhr nachmittags nicht ab. Diejenigen meiner Reisegefährten, die über das Kaspische Meer weiter wollen, beeilen sich, in den Hafen zu kommen. Es ist auch nicht unwichtig, eine Kabine zu erhalten oder einen Platz in den Salons des Paketboots zu belegen.

Fulk Ephrinell hat mich spornstreichs verlassen mit den kurz hervorgestoßenen Worten:

»Ich habe keinen Augenblick zu verlieren! Ich muß die Überführung meines Gepäcks überwachen ...«

»Haben Sie davon so viel?«

»42 Kisten.«

»42 Kisten?« rief ich verwundert.

»Oh, ich bedaure, nicht die doppelte Zahl bei mir zu führen. Sie erlauben ... nicht wahr?«

Und wenn er eine Überfahrt von 8 Tagen statt hier von 24 Stunden zu machen, wenn er das Atlantische Meer statt des Kaspischen zu überqueren gehabt hätte, mehr hätte sich der Mann auch nicht beeilen können.

Der Yankee hat, so wahr ich lebe, nicht einmal daran gedacht, unserer Reisegefährtin die Hand zu reichen, um ihr aussteigen zu helfen. Ich trete an seine Stelle. Die Reisende stützt sich auf meinen Arm und hüpfte ... nein, setzt langsam den Fuß auf die Erde. Als ganze Belohnung erhielt ich ein »Thank, you Sir«, das sie mit trockner, echt britischer Stimme hervorbringt.

Thackeray hat einmal gesagt, eine wohlerzogene englische Dame sei das vollendetste Geschöpf des Herrn auf dieser Erde. Mich verlangt nun, diese galante Behauptung bezüglich meiner Reisegefährtin zu bestätigen. Sie hat ihr Jackett wieder angelegt. Ist es eine junge Frau oder ein altes Mädchen? Bei diesen Engländerinnen weiß man nicht, woran man ist. Sie scheint 25 Jahre zu zählen, hat den Teint Albions, einen tüchtigen Schritt, ein Kleid, das sich wie die steigende Flut aufbauscht, und keine Brille, trotz ihrer waserblauen, scheinbar kurzsichtigen Augen. Während ich mich vorbeugend den Rücken krümme, beehrt sie mich mit einem Gruß mit dem Kopf, der kaum die Wirbel ihres langen Halses in Anspruch nimmt, und geht entschlossen nach der Ausgangstür zu.

Höchstwahrscheinlich treffe ich diese Person an Bord

des Dampfschiffs wieder. Ich selbst denke nach dem Hafen erst in der Abfahrtsstunde hinunterzugehen. Ich bin in Baku, habe einen halben Tag vor mir, Baku zu besuchen, und ich mag keine Stunde verlieren, da mich der Zufall nach Baku geworfen hat.

Es ist ja möglich, daß dieser Name die Neugier des Lesers keineswegs erweckt. Vielleicht entzündet es aber seine Einbildung, wenn ich hinzufüge, daß Baku die Stadt der Guebren, der Sitz der Parsis, die Metropole der Feueranbeter ist.

Mit einem dreifachen Band von schwärzlichen, mit Zinnen versehenen Mauern umgeben, ist diese Stadt nah dem Kap Apcheron, an den letzten Ausläufern der Kaukasuskette erbaut. Doch wie! Bin ich in Persien oder in Rußland? – Natürlich in Rußland, da Georgien eine moskowitische Provinz ist; man könnte sich aber recht gut einbilden, in Persien zu sein, da Baku seine persische Physiognomie so vollständig bewahrt hat. Ich besuche hier einen Palast der Khans, ein reines Erzeugnis der Baukunst aus der Zeit Schamirs und der Scheherazade, »der Tochter des Mondes«, seiner geistvollen Erzählerin, einen Palast, dessen feine Skulpturen noch so frisch erscheinen, als hätte sie der letzte Meißelschlag eben erst vollendet. Weiterhin erheben sich die schlanken Minarette, nicht jene bauchigen Dächer des heiligen Moskau, an den Ecken einer alten Moschee, die man betreten darf, ohne die Stiefel auszuziehen; der Muezzin sandte freilich nicht mehr die wohltönenden Koranverse zur Stunde des Gebets über die Umgebung hinaus.

Baku besitzt übrigens Viertel, die nach Sitte und Aussehen völlig russisch sind, mit Häusern aus Holz und ohne jede orientalische Färbung, einen großartigen, jeder Hauptstadt Europas oder Amerikas würdigen Bahnhof und am Ende seiner Straßen einen modernen Hafen, dessen Atmosphäre von dem aus den Dampfbooten herauswirbelnden Kohlewolken verdüstert ist.

Man fragt sich wirklich, was die Steinkohle hier in der Stadt des Naphtha zu tun hat. Wozu ist dieses Brennmaterial nötig, da der dürre, nackte Erdboden des Kaps Apcheron, auf der nur pontischer Wermut gedeiht, so reich an Mineralöl ist? Um 38 Mark für 100 Kilo liefert er weißes oder dunkles Naphtha, das durch den verschwenderischen Gebrauch doch in absehbarer Zeit nicht erschöpft wird.

In der Tat eine wunderbare Erscheinung! Benötigen Sie auf der Stelle einen Apparat zum Leuchten oder zum Erwärmen? Höchst einfach; bohren Sie ein Loch in den Erdboden, daraus quillt Gas hervor, und das zünden Sie an. Das ist ein natürlicher Gasometer, den sich auch der ärmste Geldbeutel leisten kann.

Gern hätt' ich das berühmte Heiligtum von Atesch-Gah besucht; das liegt aber 22 Werst von der Stadt entfernt, und dazu fehlt mir die Zeit. Dort brennt, seit Jahrhunderten von aus Indien gekommenen Parsipriestern genährt, das ewige Feuer. Diese Priester enthalten sich jeder tierischen Nahrung. In anderen Ländern würde man die bescheidenen Vegetarier einfach »Grasfresser« nennen.

Dieses Wort erinnert mich daran, noch nicht gefrüh-

stückt zu haben, und da es 1 Uhr schlägt, begeben sich nach dem Restaurant des Bahnhofs, natürlich mit dem Vorsatz, nicht der Nahrungsweise der Parsis von Atesch-Gah zu huldigen.

Bei meinem Eintritt in den Saal stürmte Fulk Ephrinell eben hinaus.

»Nun, kein Frühstück?« fragte ich.

»Bereits erledigt«, antwortete er mir.

»Und Ihre Kolli?«

»Noch 29 auf den Dampfer zu schaffen ... Doch, Verzeihung ... ich darf keinen Augenblick verlieren. Wenn man das Haus Strong, Bulbul & Co. vertritt, das wöchentlich 5000 Kisten seiner Erzeugnisse fortschickt ...«

»Gehen Sie, gehen Sie, Herr Ephrinell, wir treffen uns an Bord ja wieder. Doch halt, haben Sie denn unsere Reisegefährtin wiedergesehen?«

»Welche Reisegefährtin?«

»Die junge Dame, die meinen Platz im Coupé eingenommen hatte ...«

»Was ... mit uns ist eine junge Dame gefahren?«

»Gewiß.«

»Davon hör' ich durch Sie, Herr Bombarnac, das erste Wort!«

Damit eilt der Amerikaner durch die Tür und verschwindet. Hoffentlich erfahre ich noch vor der Ankunft in Peking, was die Firma Strong, Bulbul & Co. in New York eigentlich herstellt. 5000 Kisten in der Woche ... Welche Leistungsfähigkeit und welcher Umsatz!

Nach schneller Erledigung des Frühstücks ziehe ich wieder ins Feld. Bei meiner Promenade hab' ich Gelegenheit, einige prächtige Lesghier zu bewundern, die mit der mattgrauen Tscherkesse und den Pistolenhaltern daran, in lebhaft rotem seidnen Bechmet einherschreiten. Sie tragen silbergestickte Gamaschen und niedrige Schuhe ohne Absätze, den Schaska und den Kandjia im Gürtel – kurz, wandelnde Arsenale, so wie es wandelnde Orchester gibt, doch von stolzer Erscheinung, Leute, die im Gefolge des russischen Kaisers sicherlich eine herrliche Wirkung hervorbringen müssen.

Schon ist die 2. Nachmittagsstunde herangekommen, und ich muß daran denken, mich nach dem Landungsplatz zu begeben. Dabei führt mich der Weg über den Bahnhof zurück, weil ich hier meinen leichten Handkoffer zur Aufbewahrung gegeben habe.

So schreite ich mit dem wenigen Gepäck in der einen und dem Stock in der anderen Hand dahin und biege in eine nach dem Hafen führende Straße ein.

Am Ende eines freien Platzes und nah der Stelle, wo die Stadtmauer unterbrochen ist, um Zugang nach dem Kai zu bieten, ziehen zwei andere Personen, die nebeneinander denselben Weg einhalten, ich weiß nicht recht warum, meine Aufmerksamkeit auf sich. Ich halte die Leute im Reisekostüm für ein Ehepaar. Der Mann mag 35, die Frau 25 bis 30 Jahre alt sein – der Mann mit braunem, schon etwas grau schillerndem Haar und lebhaften Augen, geht, sich in den Hüften wiegend, leichten Schritts dahin – die Frau eine

recht hübsche Blondine, mit blauen Augen, etwas verblaßtem Teint, das lockige Haar unter dem Hut hervorquellend, trägt einen Reiseanzug, der weder in seinem unmodernen Schnitt noch in den schreienden Farben besonders guten Geschmack verrät. Die beiden Leutchen sind jedenfalls mit dem Zug von Tiflis gekommen, und wenn mich mein Spürsinn nicht ganz täuscht, sind das zwei Franzosen.

Während ich sie aufmerksam betrachte, schenken sie mir doch keine große Beachtung. Sie sind viel zu beschäftigt, um mich zu bemerken. In den Händen und auf den Schultern schleppen sie Reisetaschen, Sitzkissen, Decken, Stöcke, Regen- und Sonnenschirme. Sie führen alles mit sich, was man an kleineren Gepäckstücken nur ersinnen kann, die im Dampfer mit den Koffern und Ballen nicht verstaут werden können. Es drängt mich, Ihnen meine Hilfe anzubieten. Es ist ja ein glücklicher und obendrein ein seltener Zufall, Franzosen außerhalb Frankreichs zu begegnen.

Gerade als ich auf das Paar zutreten will, erscheint Fulk Ephrinell wieder auf der Bildfläche, zieht mich mit fort, und ich lasse die beiden hinter mir zurück. Die Partie ist deshalb noch nicht aufgegeben. Ich werde das Ehepaar auf dem Dampfer ja wiedertreffen, und dann machen wir auf der Überfahrt Bekanntschaft miteinander.

»Na«, fragte ich den Yankee, »wie steht es denn mit der Einschiffung Ihres Gepäcks?«

»Eben ist die 37. Kiste auf dem Weg, Herr Bombarnac ...«

»Bisher ohne Unfall?«

»Ohne den geringsten.«

»Und bitte, was enthalten denn Ihre vielen Kisten?«

»Was sie enthalten? Ah, da kommt die 37.!« ruft Fulk Ephrinell und läuft nach einem Karren, der nach dem Kai hinunterrollt.

Hier herrscht ein tolles Leben, der ganze Wirrwarr von Abfahrt und Ankunft. Baku ist nicht nur der besuchteste, sondern auch der sicherste Hafenplatz des Kaspischen Meeres. Das mehr nördlich gelegene Derbent kann nicht gegen Baku aufkommen, denn letzteres nimmt fast allein den Verkehr des Meeres oder vielmehr des großen Binnensees auf, der mit dem Nachbarmeer ohne jede Verbindung ist. Selbstverständlich hat die Gründung von Uzun-Ada am gegenüberliegenden Ufer den Transit über Baku gegen früher verdoppelt. Die transkaspische Eisenbahn, die jetzt für Reisende und Güterverkehr eröffnet ist, bildet die Haupthandelsstraße von Europa nach Turkestan.

Schon in naher Zukunft berührt vielleicht eine zweite Linie die persische Grenze als Verbindungsglied der südlichen russischen mit den englisch-ostindischen Eisenbahnen – womit den Reisenden die Fahrt über das Kaspische Meer erspart bleibt. Und wenn dies ausgedehnte Bassin durch Verdunstung endlich ganz trockengelegt ist, warum sollte dann ein auf seinem sandigen Grund daherziehender Schienenweg nicht auch Bahnzügen gestatten, von Baku nach Uzun-Ada ohne Umladung der Frachten auf Schiffe zu gelangen?

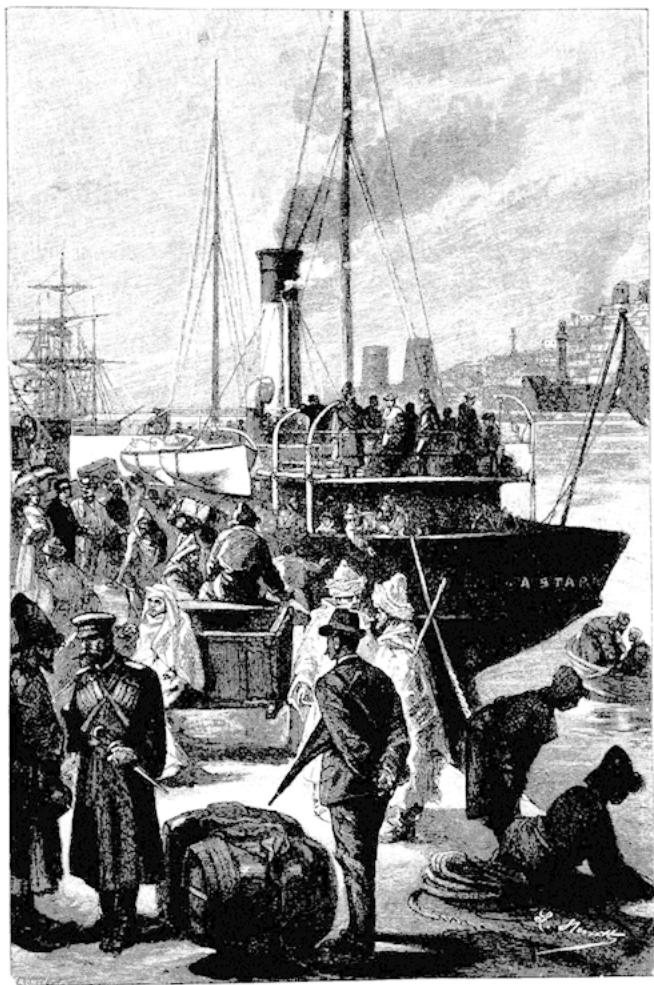
In Erwartung der künftigen Erfüllung dieses frommen Wunsches, muß man vor der Hand doch ein Paketboot

in Anspruch nehmen, und dazu schickte ich mich jetzt in zahlreicher Gesellschaft an.

Unser der Gesellschaft ›Kaukasus und Merkur‹ gehörender Dampfer heißt ›Astara‹. Es ist ein großes Räderschiff, das die Verbindung von einem Ufer zum andern dreimal in der Woche unterhält. Sehr breit gebaut, ist es darauf berechnet, große Warenmengen aufzunehmen, und die betreffenden Ingenieure sind überhaupt mehr für das bequeme Unterbringen von Frachtstücken als für das Wohlbefinden der Reisenden besorgt gewesen. Da es sich jedoch nur um eine Überfahrt von 24 Stunden handelt, ist ja darüber kein Wort zu verlieren.

Lärmend liefen die Reisenden aus allen Zonen am Rand des Einschiffungsplatzes hin und her, Leute, die eben angekommen, und solche, die im Abfahren begriffen waren, die meisten freilich Einwohner von Baku selbst. Doch unter diesen befanden sich viele Turkmenen, ferner etwa zwanzig Europäer verschiedener Nationen, einige Perser und auch zwei Originaltypen aus dem Himmlischen Reich. Diese beiden begaben sich jedenfalls nach China.

Die ›Astara‹ ist mit Frachtgut buchstäblich vollgepfropft. Der Schiffsraum hat es nicht ganz aufnehmen können und ein guter Teil ist auf das Deck zurückgeströmt. Dessen Heck ist für Passagiere bestimmt; von der die Radkasten überspannenden Kommandobrücke aus bis nach der Gallion am Vorderteil liegt aber eine große Menge von Warenballen aufgestapelt, die alle mit geteerten Planen überdeckt sind, um sie gegen überschlagende Wogen zu schützen.



Hier ist auch das Gepäck Fulk Ephrinells mit untergebracht. Er hat dessen Ausschiffung mit der ganzen Energie des Yankees überwacht, immer auf dem Posten, nichts von seinem kostbaren Material in den an die 2 Fuß hohen, breiten und tiefen Kisten zu verlieren.

Diese Kisten sind alle mit gefirnißtem Leder überzogen und sorgfältig umhüllt, und darauf liest man in ausgeschnittenen Buchstaben: Strong, Bulbul & Co., New York.

»Sind nun Ihre Waren alle an Bord?« frage ich den Amerikaner.

»Da trifft eben die 42. Kiste ein«, antwortete er mir.

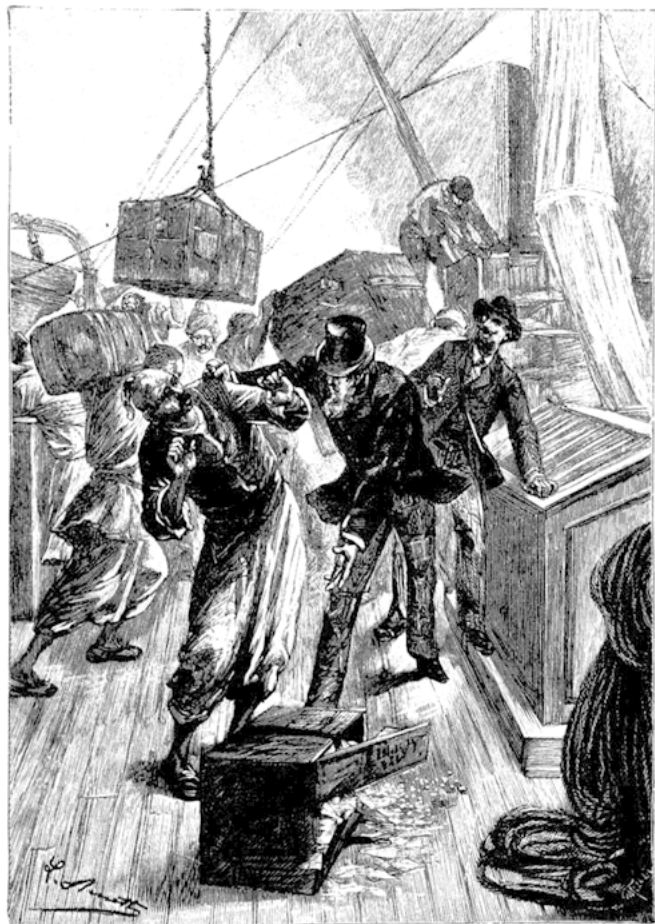
Die genannte Kiste befindet sich auf dem Rücken eines Lastträgers, der jedoch den Landgang der Einschiffungsstelle bereits überschritten hat. Der Träger erscheint mir etwas unsicher auf den Füßen – jedenfalls hat er sich im Wodka schon ein Gütchen getan.

»*Wait a bit!*« ruft Fulk Ephrinell.

Dann in gutem Russisch, um besser verstanden zu werden: »Achtung! ... Achtung!«

Zwar ein guter Rat, der aber zu spät kam. Der Träger ist gestrauchelt. Die Kiste gleitet ihm von den Schultern ... fällt hinunter ... zum Glück schon ziemlich weit auf das Deck der ›Astara‹ hin; sie springt entzwei, und eine große Menge kleinerer Pakete mit Papierumhüllung zerreißen und entleeren ihren Inhalt auf die Planken des Verdecks.

Da entfährt Fulk Ephrinell ein Schrei grimmigster Entrüstung. Er versetzt dem Tölpel einen tüchtigen Faustschlag und ruft immer und immer wieder:



»Meine Zähne! ... Meine armen Zähne!«

Auf den Knien ruscht er dann umher, die kleinen Stückchen künstlichen Elfenbeins wieder einzusammeln, die längs des Laufgangs zerstreut liegen, während mich eine unwiderstehliche Lust zu lachen anwandelt.

Zähne also sind es, die das Haus Strong, Bulbul & Co. in New York herstellt! Um wöchentlich 5000 Kisten nach den fünf Erdteilen zu expedieren, arbeitet jene mächtige Anlage! Um die Zahnärzte der Alten und der Neuen Welt zu versorgen, um China mit diesen Erzeugnissen zu beglücken, verwendet das Haus 1500 Dampf-PS und verbrennt 100 Tonnen Kohle täglich ... Das ist echt amerikanisch!

Die Bevölkerung der ganzen Erde soll ja 1400 Millionen betragen, und 32 Zähne auf den Kopf gerechnet, ergibt das einen möglichen Bedarf von nahezu 45 Milliarden. Käme es also wirklich einmal infrage, alle echten Zähne durch falsche zu ersetzen, dann wäre das Haus Strong, Bulbul & Co. nicht einmal in der Lage, dem zu entsprechen.

Doch lassen wir Fulk Ephrinell den odontologischen Schätzen seiner 42. Kiste nachlaufen. Die Schiffsglocke ertönt zum letzten Mal. Alle Passagiere sind an Bord. Die »Astara« löst die Haltetaue.

Plötzlich vernimmt man vom Kai her lautes Rufen. Ich erkenne es, das sind deutsche Laute ... Dieselben, die ich schon in Tiflis hörte, als sich der Zug nach Baku in Bewegung setzte.

Wahrhaftig, es ist derselbe Reisende. Er ist außer Atem und läuft, was er kann. Die Landungsbrücke ist schon weg-

gezogen, und der Dampfer schiebt sich langsam von der Mauer ab. Wie wird dieser Nachzügler noch an Bord gelangen?

Glücklicherweise hält ein am Heck der ›Astara‹ befestigtes Tau diese noch zum Teil nah der Kaimauer. Der Deutsche erscheint, während zwei Matrosen die Anlegeballons handhaben. Sie reichen ihm die Hand und helfen dem Mann aufs Deck ...

Der ist das Zuspätkommen entschieden gewöhnt, und ich bin begierig, ob er sein Ziel überhaupt erreichen wird.

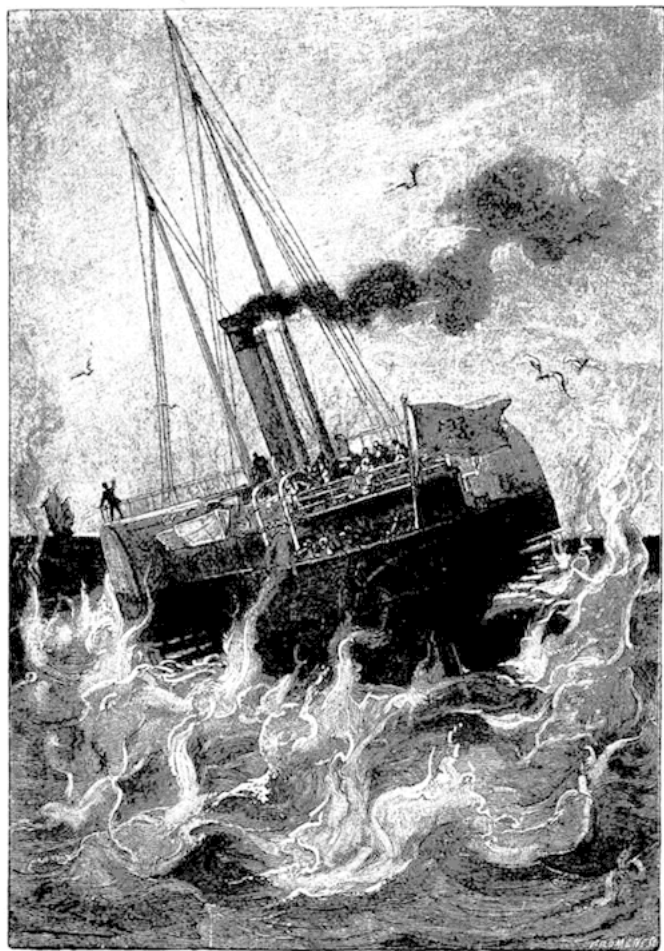
Inzwischen hat sich die ›Astara‹ gedreht; die mächtigen Schaufelräder peitschen das Wasser, und das Schiff gelangt bald in freies Fahrwasser.

Etwa 400 Meter vor dem Hafen verriet eine brodelnde Stelle, daß hier die Wasserfläche von unten her in Bewegung gesetzt wird. Ich befinde mich an der Reling des Backbords auf dem Hinterdeck, und, die Zigarre im Mund, seh' ich den Hafen noch hinter der Spitze von Kap Apcheron verschwinden, während die Kette des Kaukasus den östlichen Horizont begrenzt.

Von der Zigarre hielt ich nur noch ein Restchen zwischen den Lippen, und nachdem ich noch einmal daran gezogen hatte, warf ich den Stummel über Bord.

Sofort lodern um den Rumpf des Schiffes helle Flammen auf. Jene Wasserbewegung rührte von einer unterseeischen Naphthaquelle her, und mein Zigarrenrest genügte zur Entzündung des Öls.

Einige Passagiere schrien laut auf. Die ›Astara‹ gleitet



durch die züngelnden Flammen, doch eine Bewegung des Steuers genügt, sie aus dem gefährlichen Bereich zu bringen, und sehr bald ist alle Gefahr vorüber.

Der nach dem Hinterdeck kommende Kapitän begnügt sich, mir trockenen Tons zu sagen:

»Das war unvorsichtig von Ihnen, was Sie da getan haben!«

Ich antworte ihm, wie man unter solchen Verhältnissen gewöhnlich zu antworten pflegt:

»Wahrhaftig, Herr Kapitän, ich wußte nicht ...«

»Ach was, man muß immer wissen!«

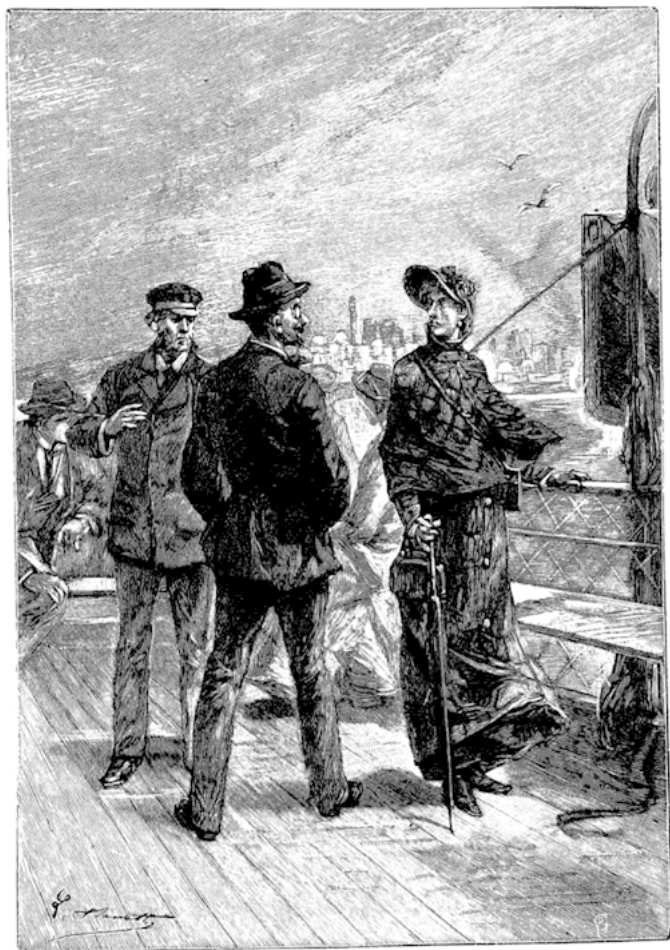
Diese Worte erklangen schnarrenden Tons einige Schritte entfernt von mir.

Ich dreh' mich um.

Die junge Engländerin ist es, die mir diese Lektion erteilt hat.

4. KAPITEL

Reiseeindrücken traue ich nicht weit über den Weg. Solche Eindrücke sind subjektiver Natur – ein Wort, das ich hier anwende, weil es – jetzt in Mode ist, obwohl mir seine Bedeutung niemals recht klar geworden ist. Ein heiter gestimmter Mann wird alle Sachen heiter auffassen; ein Trauriger sieht sie traurig. Demokrit würde an den Ufern des Jordan und am Gestade des Toten Meeres entzückende Bilder entdeckt haben, und Heraklit hätte den Golf von Nea-



pel und die Küste des Bosporus langweilig und abstoßend gefunden. Ich, ich habe ein glückliches Naturell – man verzeihe den Mißbrauch des Egoismus in dem folgenden Bericht, denn es ist ja sehr selten, daß sich die Persönlichkeit des Verfassers nicht mit dem, was er erzählt, vermengt – siehe Hugo, Dumas, Lamartine und viele andere. Shakespeare bildet wohl eine Ausnahme, doch ein Shakespeare bin ich nicht, ebensowenig freilich ein Lamartine, Dumas oder Hugo.

So feindlich ich indes den Lehren eines Schopenhauer und Leopardi gegenüberstehe, muß ich doch sagen, daß die Küsten des Kaspischen Meeres mir höchst öde und traurig vorkamen.

Dem Ufer, ohne Pflanzen- und Tierwelt, fehlt jedes Leben. Man empfindet nicht den Eindruck, vor einem großen Meer zu stehen. Wenn das Kaspische Meer wirklich auch nur ein 26 Meter unter das Mittelmeer gesenkter Binnensee ist, so wird es doch zuweilen von recht heftigen Stürmen in Aufruhr versetzt, für ein Schiff gibt es hier »keine Flucht«, wie die Seeleute sagen. Was haben aber so 100 Stunden Breite zu bedeuten? Man gleitet schnell an die westliche und östliche Küste, und auf asiatischer wie europäischer Seite gibt es eine Anzahl Nothäfen.

An Bord der ›Astara‹ drängen sich 100 Passagiere, viele Kaukasier, die nach Turkestan Handel treiben und uns nicht bis nach den Ostprovinzen des Himmlischen Reichs begleiten werden.

Schon seit mehreren Jahren ist die Transasiatische Bahn

zwischen Uzun-Ada und der chinesischen Grenze im Betrieb. Zwischen jenen Hafenplätzen und Samarkand liegen nicht weniger als 63 Stationen. Auf diesem Teil der Bahnstrecke wird der Zug alsdann die Mehrzahl der Passagiere absetzen. Mit diesen habe ich mich nicht zu beschäftigen und meine Zeit mit ihren Personen zu vergeuden. Angenommen, es befände sich eine interessante Figur darunter, ich »durchackere« diese bis »zum Grunde der Seele« ... und wenn ich in bester Tätigkeit bin, da läuft mir der Mann davon.

Nun, ich will alle Aufmerksamkeit einem zuwenden, der die ganze Reise mitmacht. Schon hab' ich ja Fulk Ephri-
nell und die natürlich reizende Engländerin, die mir auch Peking als Reiseziel zu haben scheint. Unterwegs und bis Uzun-Ada werden schon noch andere hinzukommen. Von dem französischen Pärchen ist noch nichts zu sehen; die Fahrt über das Kaspische Meer wird jedoch nicht zu Ende gehen, ehe ich weiß, woran ich mit ihnen bin. Da sind auch die zwei Chinesen, offenbar auf der Rückkehr nach ihrer Heimat. Verstände ich nur hundert Worte von dem »Kuan-hoa«, das ist die Sprache des Himmlischen Reichs, dann könnt' ich auch aus diesen kuriosen Gestalten von der aufgehenden Sonne her vielleicht etwas herauspressen. – Am liebsten wäre mir da so eine Persönlichkeit, um die sich schon die Legende schlingt, irgendeine geheimnisvolle Hel-
dengestalt, die inkognito reiste, gleichgültig, ob ein Großwüdrenträger oder ein Straßenräuber. Immer heißt es bei mir, die doppelte Rolle als Reporter über Tatsachen und als

Interviewer geeigneter Leute im Auge zu behalten ... die Zeile für soundso viel. Nur vorsichtig in der Auswahl. Wie viel trägt eine gute Auswahl zum guten Gelingen bei!

Ich bin die Treppe vom Deck nach dem Salon im Heck hinuntergestiegen. Auf ein freies Plätzchen ist hier freilich nicht zu rechnen. Die Kabinen sind bereits von männlichen und weiblichen Passagieren eingenommen, die vom Rollen und Stampfen des Schiffes belästigt werden. Seit dem Eintreffen an Bord lang hingestreckt, werden diese auch nicht eher wieder aufstehen, als bis wir an die Kaimauern von Uzun-Ada stoßen. Aus Mangel an Kabinen haben sich andere Reisende auf den Polsterbänken häuslich eingerichtet und diese übrigens mit Handgepäck übersät. Hier erhebt sich auch kein Mensch mehr von der einmal eroberten Stelle. Und da soll nun einer unter diesen von der Seekrankheit bedrohten Schlafmützen einen romantisch angehauchten Menschen heraussuchen!

Ich selbst habe die Absicht, die Nacht auf dem Verdeck zuzubringen, und ich steige wieder unter der Treppenkappe hinauf an die Luft. Hier befindet sich der Amerikaner, der noch im Begriff ist, seinen demolierten Kasten wieder in Ordnung zu bringen.

»Glauben Sie wohl«, ruft er mich an, »glauben Sie, daß mir jener Trunkenbold von Muschik auch noch ein Trinkgeld abverlangt hat!«

»Ich hoffe, Sie haben bei dem Unfall keinen wirklichen Verlust erlitten, Herr Ephrinell«, erwidere ich.

»Nein ... zum Glück nicht.«

»Darf ich fragen, wieviel Zähne Sie in jenen Kisten nach China einführen?«

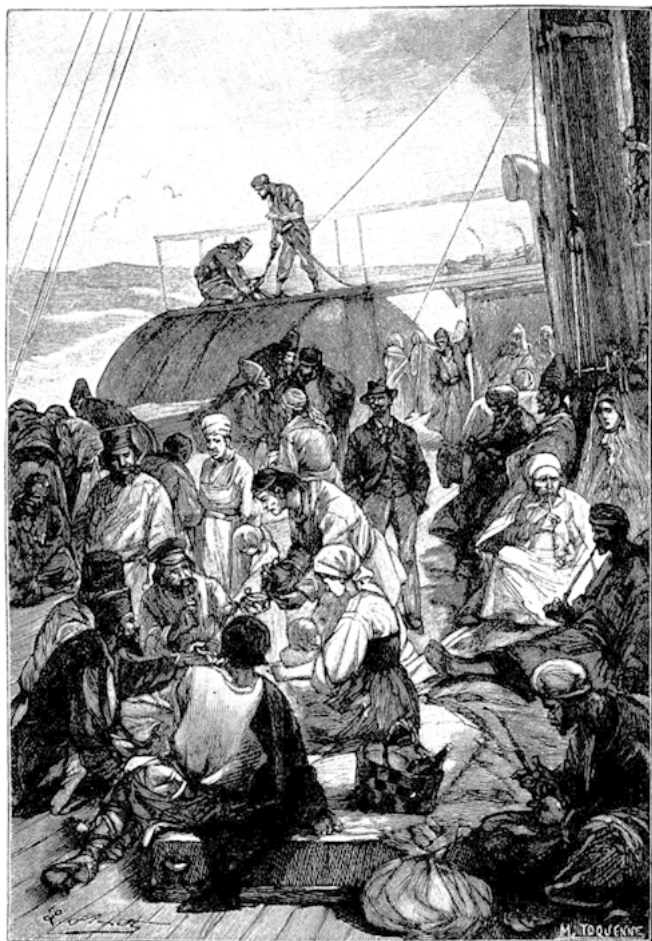
»180.000, ohne die Weisheitszähne zu rechnen.«

Fulk Ephrinell lacht dabei selbst über den Witz, den er auf der Reise gewiß schon unzählige Male abgenutzt hat. Ich verlasse ihn und ersteige die Brücke zwischen den beiden Radkasten.

Der Himmel ist sehr schön; ein jetzt leichter Nordwind scheint auffrischen zu wollen, draußen rollen schon grüne Kämme über die Wasseroberfläche hin. Möglicherweise wird die Nacht doch rauher, als man angenommen hätte. Auf dem Vorderteil des Dampfers liegen eine Menge Passagiere, Turkmenen in Lumpen, Kirgisen mit scharf zugeschnittenen Augen, Muschiks, die wie Auswanderer erscheinen, kurz, lauter arme Teufel, die sich an den Mastfuß lehnen oder längs der Schiffswände oder der Pfortsegel liegen. Fast alle rauchen Tabak oder kauen an dem für die Überfahrt mitgebrachten Mundvorrat. Andere suchen schon durch den Schlaf ihren Kräften aufzuhelfen – vielleicht auch den Hunger zu übergehen.

Mir fällt da ein, ein wenig zwischen diesen Gruppen umherzugehen, wie ein Jäger, der erst das Gebüsch absucht, ehe er sich auf den Anstand begibt. Da komme ich auch an den Riesenhaufen verschiedener Kolli, die ich mit dem richtigen Blick eines Zollschnüfflers betrachte.

Eine große Kiste aus weißem Holz, auf der ein Zipfel des Pfortsegels umherflattert, erregt meine Aufmerksamkeit. Sie mißt in der Höhe 1 Meter 80, bei 1 Meter in der Tiefe



und Breite. Man hat sie hierher mit Sorgfalt gestellt, die die auf den Deckel geschriebenen Worte: *Glas – Spiegel – zerbrechlich – vor Feuchtigkeit schützen – verlangen*. Ferner klebt daran die Adresse: *Fräulein Zinca Klorck, Cha-Chua-Straße, Peking, Provinz Petchili, China*.

Diese Zinca Klorck – ihr Name verrät es ja – muß eine Rumänin sein, die die Eisenbahn benutzt, um Spiegelglas zu befördern. Sollte es in den Magazinen des Himmlischen Reichs an diesem Artikel fehlen? Was machen denn dann die schönen Chinesinnen, um ihre mandelförmigen Augen und den Aufbau ihres Haares zu bewundern?

Da läutete eine Glocke; sie rief zur Sechs-Uhr-Mahlzeit. Der »Dining-room« liegt im Vorderschiff. Ich begeben mich dahin und finde die Tafel schon von etwa 40 Gästen besetzt.

Fulk Ephrinell hat ungefähr in der Mitte der Tafel Platz genommen. Da neben ihm noch ein Sessel leer ist, winkt er mir zu, und ich beeile mich, die Lücke am Tisch auszufüllen.

Ob es reiner Zufall war, weiß ich nicht, doch jedenfalls sitzt die englische Reisende zur Linken Fulk Ephrinells, der sich mit ihr unterhält, und sich verpflichtet fühlt, mir die Dame vorzustellen.

»Miss Horatia Bluett« sagte er.

Gegenüber bemerke ich das französische Pärchen, das die Speisekarte mit aller Gewissenhaftigkeit mustert.

Am andern Ende des Tisches und an der Seite des Buffets, von dem die Schüsseln kommen – was ihm Gelegen-

heit gibt, zuerst zuzulangen –, macht sich der deutsche Reisende breit. Es ist ein Mann von kräftigem Körperbau, mit rötlichem Gesicht, blondem Kopf- und rötlich scheinendem Barthaar, nicht etwa kleinen Händen und sehr entwickelter Nase, die schon mehr an den Rüsselefant der Plantigraden erinnert. Er bietet den ganz eigentümlichen Anblick der Offiziere des Landsturms, mit vorzeitiger Fettleibigkeit.

»Dieses Mal hat er sich nicht verspätet«, sage ich zu Fulk Ephrinell.

»Im Deutschen Reich ist man stets pünktlich an der Tafel«, antwortet mir der Amerikaner.

»Wissen Sie, wie jener Deutsche heißt?«

»Baron Weißschnitzerdörfer.«

»Und mit einem solchen Namen geht er bis China?«

»Bis nach Peking, ganz wie jener russische Major, der neben dem Kapitän der ›Astara‹ sitzt.«

Ich betrachte die genannte Person von etwa 50 Jahren. Sie zeigt einen rein moskowitzischen Typus mit halbergrauem Haar und Bart und ziemlich einnehmenden Gesichtszügen. Ich kenne die russische Sprache, er muß ja wohl die französische verstehen. Vielleicht ist er der von mir erträumte Reisegefährte.

»Sie sagten, das sei ein Major, Herr Ephrinell?«

»Ja, ein Arzt der russischen Armee, den ich Major Noltitz nennen hörte.«

Entschieden hat der Amerikaner mich überholt, ohne daß er doch das Geschäft eines Reporters betreibt.

Noch ist vom Seegang nichts fühlbar; jeder ißt ganz

bebaglich. Fulk Ephrinell unterhält sich mit Miss Horatia Bluett, und ich begreife ja, wie leicht sich zwischen zwei so vollkommen angelsächsischen Naturen ein Einvernehmen herausbilden mußte.

Dazu ist der eine Händler mit Zähnen, die andere Händlerin mit Menschenhaar. Miss Horatia Bluett vertritt ein bedeutendes Haus in London, das Haus Holmes-Holme, das aus dem Himmlischen Reich alljährlich für 2 Millionen langes Frauenhaar erhält.

Sie geht im Auftrag der genannten Firma nach Peking, um dort ein Kontor zu gründen, in dem die von den Töchtern – wahrscheinlich zum Teil auch von den Söhnen – des Himmlischen Reichs gesammelten Ernten zusammenströmen sollen. Das Geschäft bietet um so günstigere Aussichten, als die Gesellschaft der »Blauen Lotusblume« die Unterdrückung des Zopfs anstrebt, weil dieser ein Zeichen der Dienstbarkeit der Chinesen gegenüber den Mandschu-Tataren sein soll.

»Na«, denk' ich mir, »wenn China sein Haar nach England schickt, so versorgt Amerika jenes mit seinen Zähnen. Das ist ja ein glattes Geschäft, an dessen weiterem Blühen nicht zu zweifeln ist.«

Seit einer Viertelstunde sitzen wir bei Tisch ohne jeden Zwischenfall. Der Reisende mit dem glatten Gesicht und seine Begleiterin scheinen uns zuzuhören, wenn wir französisch plaudern. Sie zeigen das deutlichste Verlangen, an unserem Gespräch teilzunehmen. Ich habe mich also nicht getäuscht, das sind Landsleute ... doch von welcher Art?

In diesem Augenblick neigt sich die ›Astara‹ nach einer Seite, die Teller klirren zwischen den Pflöcken in der Tafel, Messer und Gabeln schlagen aneinander, zu voll eingegeschunkte Gläser verschütten einen Teil ihres Inhalts, die Hängelampen weichen aus der lotrechten Richtung ab, oder es sind vielmehr die Sitze und Tische, die den Launen der Wellenbewegung gehorchen. Das ist recht merkwürdig mit anzusehen, wenn man seefest genug ist, davon nicht zu leiden.

»Ah!« ruft mein Amerikaner, »seh mir einer den netten Kaspisee, der sich wie ein Gernegroß schüttelt.«

»Werden Sie leicht seekrank?« frage ich ihn.

»Ich«, gibt er zur Antwort, »nicht mehr als ein Tümmeler. Und Sie, Miss«, wendet er sich dann an seine Nachbarin, »Sie werden doch niemals seekrank?«

»Niemals«, versichert Miss Horatia Bluett.

Auf der andern Längsseite des Tisches wechselt das Pärchen einige Worte:

»Dir wird doch nicht übel, Madame Caterna?«

»Nein, Adolf ... noch nicht ... doch wenn das so weitergeht, gestehe ich, daß ...«

»Weiß schon, Caroline, so müssen wir nach dem Deck hinaufgehen. Der Wind ist einen Strich nach Osten abgefallen, und die ›Astara‹ wird bald die Nase in die nassen Federn stecken.«

Diese Ausdrucksweise läßt erkennen, daß »Herr Caterna« – denn so lautet sein Name, ein Seemann ist oder

doch gewesen ist. Das erklärt das Schwanken seiner Hüften, wenn er auf dem Land geht.

Das Rollen des Schiffes ist schon recht schwer. Die wenigsten Tischgäste können es noch ertragen. Männliche und weibliche Passagiere, zusammen an die 30, haben die Tafel verlassen, um auf Deck frische Luft zu schöpfen. Ich hoffe, daß ihnen das gute Dienste leistet. Wir befinden uns nur noch ein Dutzend im Dining-room, den Kapitän mitgerechnet, der mit Major Noltiz ruhig weiterplaudert. Fulk Ephrinell und Miss Bluett scheinen mir an solche unvermeidliche Unzuträglichkeiten einer Seefahrt sehr gewöhnt zu sein. Der deutsche Baron ißt und trinkt, als säße er fest in einer Brauerei von München oder Frankfurt; er hält das Messer in der rechten, die Gabel in der linken Hand, schneidet das Fleisch, das er salzt, pfeffert und mit Sauce anfeuchtet, in kleine Stücke und führt es in größter Gemütsruhe zum Mund – manchmal auch gleich mit der Messerspitze ... wenn das auch nicht gerade appetitlich aussah, so hielt er sich doch vortrefflich, weder das Schwanken beim Rollen noch die Stöße bei dem Stampfen des Schiffes waren imstande, ihn um einen guten Bissen oder um einen Schluck aus dem Glas zu bringen.

Noch etwas weiter entfernt sitzen die beiden Söhne des Himmels, die ich neugierig betrachte.

Der eine ist ein junger Mann von vornehmer Erscheinung, gegen 25 Jahre alt und trotz eines gelben Teints und der geschlitzten Augen von recht hübschen Gesichtszügen. Einige in Europa verbrachte Jahre haben sein Auftreten

ebenso wie sein Kostüm unverkennbar europäisiert. Sein Schnurrbart erscheint sorgsam gepflegt, der Blick lebhaft, und das Haar trägt er weit eher wie unsereiner als wie ein Chinese. Er macht den Eindruck eines liebenswürdigen, heiteren jungen Mannes, der gewiß nicht gar so häufig »den Turm der Reue« besteigt (um eine in seiner Heimat beliebte Metapher zu gebrauchen).

Sein Gefährte dagegen, über den er sich ohne Zwang etwas lustig zu machen scheint, ist der richtige Typus jener Porzellanpagoden mit wackelndem Kopf. Dieser mag 50 bis 55 Jahre zählen; er hat ein winziges Gesicht, den Hinterkopf halb rasiert, trägt den landesüblichen Zopf und die nationale Kleidung, Rock, Weste, Gürtel, weite Pluderhosen und Schuhe, alles von greller Farbe – ein Musterexemplar der »grünen Familie«. Er hält sich nur mit Mühe aufrecht, und nach einer heftigen Schlingerbewegung mit dem begleitenden Rasseln und Klirren des Tafelgeschirrs erhebt er sich und eilt die Treppe nach dem Deck hinauf. Der jüngere Sohn des Himmlischen Reichs aber ruft ihm nach und hält dem Mann ein kleines, auf dem Tisch zurückgelassenes Buch entgegen:

»Carnaro! ... Carnaro!«

Was hat dieses italienische Wort in orientalischem Mund zu schaffen? ... Das ›XX. Jahrhundert‹ hat ein Recht, das zu wissen und wird es auch erfahren.

Frau Caterna betreffend, so erhebt diese sich ganz bleich im Gesicht, und Herr Caterna, ein Musterehemann, folgt ihr nach dem Verdeck.

Nach dem Essen lasse ich Fulk Ephrinell und Miss Bluett ruhig von Courtage und Preisverzeichnissen weiterverhandeln und spaziere ein wenig auf dem Hinterdeck der ›Astara‹ umher.

Jetzt ist es fast Nacht. Vor dem Ostwind schnell dahinziehende Wolken bedecken in langen Streifen die oberen Zonen des Himmels, an dem vereinzelt noch Sterne hervorschimmern. Die Brise frischt weiter auf. Die Laterne mit dem weißen Licht am Fockmast des Dampfers klappert bei jeder Bewegung des Schiffes. Die beiden Positionslichter strahlen, jedem Schwanken nachgebend, lange Streifen roten oder grünen Lichts über die Wellen hin.

Bald kommt mir Fulk Ephrinell wieder zu Gesicht. Da Miss Horatia Bluett ihre Kabine aufgesucht hat, will er sich im Achtersalon ein Stückchen Diwan suchen, um die langen Glieder auszustrecken. Ich wünsche ihm gute Nacht, und er verläßt mich nach der gleichen Begrüßung.

Ich selbst werde, in meine Reisedecke eingewickelt und in einer Ecke des Verdecks lehnend, schlafen wie ein Matrose, der keine Wache hat.

Noch ist's erst 8 Uhr. Ich zünde also eine Zigarre an, und mit gespreizten Beinen, um bei dem Schlingern des Boots sicher zu stehen, beginne ich längs der Schanzkleidung hinzuschlendern. Die Passagiere 1. Klasse haben das Deck bereits verlassen, und ich befinde mich so ziemlich allein. Auf der Laufbrücke geht der zweite Offizier hin und her und beobachtet die eingehaltene Richtung, die er dem neben ihm stehenden Steuermann angibt. Die Schaufeln der Rä-

der schlagen heftig ins Wasser ein und bringen fast ein donnergleiches Geräusch hervor, wenn das eine oder andere einmal nicht eintaucht. Aus dem Schornstein, der von Zeit zu Zeit glühende Funken ausspeit, wirbelt ein beißender Rauch, der vom Wind schnell zerstreut wird, in die Luft.

Um 9 Uhr ist es ganz finster geworden. Ich bemühe mich, in der Entfernung die Lichter eines Fahrzeugs zu entdecken, doch vergeblich, denn das Kaspische Meer wird nicht stark befahren. Man vernimmt nur das Geschrei von Seevögeln, von Möwen und Wildenten, die mit dem Wind einherflattern.

Während meines Spaziergangs kommt mir ein peinlicher Gedanke. Wenn die Fahrt nun verlief, ohne daß ich etwas von ihr für mein Journal herausschlagen könnte.

Die Direktion würde mich dafür und am Ende mit Recht verantwortlich machen. Wie! ... Nicht ein einziges Abenteuer von Tiflis bis nach Peking! ... Das kann offenbar nur an mir liegen. Ich bin fest entschlossen, ein solches Unglück zu vermeiden.

Es ist halb 11, und ich setze mich auf eine Bank des Hinterdecks der ›Astara‹. Bei dem Wind, der mir ins Gesicht pfeift, ist an Schlafen freilich nicht zu denken.

Ich erhebe mich also wieder und gehe nach dem Vorderteil, immer am Dollbord entlang. Unter der Laufbrücke zwischen dem Radkasten werde ich vom Wind so heftig geschüttelt, daß ich hinter den mit geteertem Segeltuch bedeckten Kolli Schutz suchen muß. Neben den Kisten und

Kasten ausgestreckt, dicht in meine Decken gehüllt, schlafe ich denn auch bald ein.

Nach einiger Zeit, wann es war, vermag ich nicht genau anzugeben, werd' ich durch ein eigentümliches Geräusch geweckt. Woher kommt dieses Geräusch? ... Ich horche auf. Es klingt wie Schnarchen dicht an meinem Ohr.

Das wird ein Passagier vom Vorderdeck sein, denke ich mir. Er wird sich unter dem Segeltuch zwischen den Kisten häuslich eingerichtet haben und dürfte sich in dieser improvisierten Kabine gar nicht am schlechtesten befinden.

Bei dem schwachen Schein, der aus dem unteren Teil des Kompaßhäuschens hervordringt, kann ich nichts bemerken.

Ich lausche von neuem ... Das Geräusch ist verstummt.

Ich sehe mich um ... Niemand auf diesem Teil des Decks, denn die Passagiere 2. Klasse liegen alle auf dem Vorderdeck ausgestreckt.

So muß ich also geträumt haben, und schon lege ich mich wieder zurecht, um weiterzuschlafen ...

Jetzt war kein Irrtum möglich. Das Schnarchen hat aufs neue begonnen, und ich überzeuge mich, daß es aus dem Kasten kommt, gegen den ich den Kopf stütze.

»Donnerwetter«, rufe ich für mich selbst, »da steckt ein Tier in dem Kasten!«

Ein Tier? ... Ja, was denn für eins? ... Ein Hund? ... Nein! Warum sollte man denn den Hausfreund des Menschen in einen Kasten gesteckt haben? ... Also ein Raubtier ... ein Panther, ein Tiger, ein Löwe ...

Jetzt hab' ich eine Fährte aufgespürt ... Raubtiere, die nach einer Menagerie oder zu einem Sultan Zentralasiens gebracht werden. Dieser Kasten ist ein Käfig, und wenn der Käfig sich öffnete, wenn die Bestie sich auf das Deck stürzte ... das wäre doch ein Reiseerlebnis ... ein fetter Bissen für einen Reisereporter! ... Hier erkennt der Leser, wohin bei Überreizung des Gehirns ein Reporter, der auf der Suche ist, verfallen kann; ich muß um jeden Preis wissen, für wen dieses Raubtier bestimmt ist, ob nach Uzun-Ada oder ob es nach China geht. – Der Kasten muß doch eine Adresse haben.

Ich nehme ein Wachsstreichhölzchen, entzünde es, und da ich mich unter dem Wind halte, steigt dessen kleine Flamme gerade in die Höhe ...

Was sehe ich nun bei ihrem Schein?

Der Kasten mit dem Raubtier ist gerade der, der die Adresse trägt: Fräulein Zinca Klork, Cha-Chua-Straße, Peking, China ...

Mein Raubtier und *zerbrechlich!* ... Mein Löwe *vor Feuchtigkeit schützen!* ... Na, sei es denn! Aus welchem Grund aber läßt Fräulein Zinca Klork, diese hübsche – denn hübsch muß sie sein, diese Rumänin – und eine Rumänin ist sie außer Zweifel – ein Raubtier unter so merkwürdiger Bezeichnung des Kistenkäfigs befördern?

Denken wir lieber nach, statt unvernünftige Reden zu führen. Dieses Tier, mag's nun sein, was für eins es will, muß doch fressen und saufen. Von Uzun-Ada aus dauert die Fahrt bis zur Hauptstadt des Himmlischen Reichs volle

11 Tage. Wer wird ihm Futter, wer Wasser bringen können, wenn es seinen Käfig nicht verlassen kann, wenn es während der ganzen Reise eingeschlossen bleiben soll? Die Beamten der Groß-Transasiatischen Eisenbahn werden dem genannten Raubtier nur die für den Transport von Spiegelglas erforderliche Aufmerksamkeit schenken; denn als solches ist es deklariert, und dabei muß es ja verhungern.

Alles wirbelt mir im Kopf, und meine Gedanken werden unklar.

»Ist's nur ein reizender Traum, der mich täuscht, oder ob ich wache?« wie Margarethe sich im »Faust«, in einem mehr lyrischen als grammatikalischen Satz ausdrückt. Zu widerstehen ist mir unmöglich. Ich habe eine Last von 2 Kilo auf jedem Augenlid. Ich will mich längs des Segeltuchs nieder gleiten lassen; die Decke hüllt mich noch dichter ein, und ich falle wieder in tiefen Schlummer.

Wie lange ich jetzt geschlafen haben mag? Vielleicht 3 bis 4 Stunden. Sicherlich war es noch nicht hell, als ich wieder wach wurde.

Nachdem ich mir die Augen gerieben, richte ich mich in die Höhe, stehe auf und stütze mich auf die Schanzkleidung.

Seit der Wind mehr nach Nordwesten umgegangen ist, wird die ›Astara‹ weniger vom Seegang geschaukelt.

Die Nacht ist kalt. Ich erwärme mich, indem ich eine halbe Stunde lang mit großen Schritten auf dem Verdeck umherlaufe. Plötzlich fällt mir ein, ob es nicht angezeigt sei, den Bahnhofsvorsteher von Uzun-Ada auf jenes beunruhi-

gende Frachtstück aufmerksam zu machen; doch das ist ja meine Sache nicht, das wird sich vor der Abfahrt von dort schon finden.

Ich sehe nach der Uhr, es ist erst 3 Uhr morgens. Nun den alten Platz wieder eingenommen. Das tue ich denn auch, und den Kopf gegen die Wand des Kastens gelehnt, schließe ich die Augen ...

Plötzlich ein neues Geräusch ... jetzt kann ich mich nicht täuschen ... Ein halb unterdrücktes Niesen, das die Wand des Kastens erschüttert ... Nein, in dieser Weise hat noch kein Tier geniest!

Wär's möglich? In dem Kasten ist ein menschliches Wesen versteckt und läßt sich als Konterbande der schönen Rumänin auf der Groß-Transasiatischen Bahn befördern? ... Doch ist das ein Mann oder eine Frau? ... Es schien mir, als ob das Niesen einen mehr männlichen Klang gehabt hätte.

Jetzt konnte ich natürlich nicht mehr schlafen. Wie lange läßt der Tag noch auf sich warten, und wie drängt es mich, das Frachtstück näher zu untersuchen. Ich haschte nach kleinen Ereignissen; da läuft mir eins in die Hand, und wenn ich daraus nicht einen Bericht von 500 Zeilen mache ...

Endlich fliegt ein bleicher Schein über den östlichen Horizont. Die Wolken im Zenit erhalten davon die erste Färbung, zuletzt erhebt sich der Sonnenball, aber ganz naß von dem Staub der Wolken.

Ich sehe auf; ja, das ist der nach Peking bestimmte große Kasten; ich entdecke, daß darin da und dort Löcher gebohrt

sind, um einen Luftwechsel im Innern zu ermöglichen. Vielleicht belauschen durch diese Löcher zwei Augen, was draußen vorgeht? ... Doch, keine Indiskretion!

Zum Frühstück haben sich die von der Seekrankheit verschont gebliebenen Tischgäste von gestern eingefunden; der junge Chinese, Major Noltitz, Fulk Ephrinell, Miss Horatia Bluett, Herr Caterna (allein), Baron Weißschnitzerdörfer und sieben oder acht andere Passagiere. Ich werde mich hüten, dem Amerikaner das Geheimnis der Kiste anzuvertrauen. Er würde nur eine Indiskretion begehen, und dann Adieu mit meinem Bericht!

Gegen Mittag wird in der Richtung nach Osten Land gemeldet – ein flaches, gelbliches Land, ohne felsige Küste, nichts als Dünen, die sich in der Umgebung von Krasnowodsk weithin ausdehnen.

Um 1 Uhr sind wir in Sicht von Uzun-Ada.

»1 Uhr 27 setze ich den Fuß auf asiatischen Boden.«

5. KAPITEL

In früherer Zeit landeten die Reisenden in Michalilow, einem kleinen Hafen und am Ausgangspunkt der Transkaspischen Bahn, hier fanden aber selbst Schiffe von mittlerem Tonnengehalt nicht hinreichende Wassertiefe. Das veranlaßte General Annenkof, den Schöpfer des neuen Schienenwegs und den bedeutenden Ingenieur, dessen Name mir noch häufig unter die Feder kommen wird, zur Gründung

von Uzun-Ada, wodurch die Fahrt über das Kaspischen Meer wesentlich abgekürzt wird. Die Einweihung dieser binnen 3 Monaten hergestellten Station erfolgte am 8. Mai 1886.

Glücklicherweise hatte ich die Berichte des Ingenieurs Boulangier gelesen, die das wunderbare Werk von Generals Annenkof behandeln. Das sicherte mir denn im voraus einige Bekanntschaft mit dem Gebiet, das die Bahn von Uzun-Ada nach Samarkand durchschneidet. Übrigens rechne ich auf Major Noltitz, der gewiß über alle einschlägigen Verhältnisse unterrichtet ist. Mir ahnt, daß wir noch gute Freunde werden, und trotz des Sprichworts: »Selbst wenn dein Freund aus lauter Honig bestünde, so lecke nicht an ihm!« gedenke ich doch den Reisegefährten zum Besten meiner Leser auszusaugen.

Man spricht so häufig von der außerordentlichen Schnelligkeit, mit der die Amerikaner ihre Schienenstränge durch die Ebenen des Far-West vorgeschoben haben. Die Russen stehen gegen jene darin aber keineswegs zurück, wenn sie sie an Hurligkeit und unternehmender Kühnheit nicht gar schon überlroffen haben.

Jedermann hat wohl von einem ereignisvollen Feldzug des Generals Skobeleff gegen die turkmenischen Völkerstämme gehört – den Feldzug, dem die Schöpfung der großen Transkaspischen Eisenbahn erst die errungenen Erfolge sicherte. Seitdem hat sich der politische Zustand Zentralasiens ganz und gar geändert. Turkestan ist nur noch eine russische Provinz des asiatischen Rußlands, dessen Gren-

zen mit denen des chinesischen Reichs zusammenstoßen. Schon macht sich im chinesischen Turkestan der moskowitzische Einfluß geltend, dessen zivilisatorisches Vordringen selbst die schwindelnden Höhen von Pamir nicht aufhalten konnten.

Ich werde jetzt also Landstriche durchfliegen, die vorzeiten von Tamerlan und Dschingis-Khan verheert wurden, jene sagenreichen Gegenden, von denen die Russen 1886 bereits 615.000 Quadratkilometer mit 13 Millionen Einwohnern in Besitz genommen hatten. Der südliche Teil dieses Gebiets bildet heutzutage Transkaspien, das in sechs Bezirke, Fort Alexandrowsky, Krasnowodsk, Askhabad, Karibent, Merw und Pendeh verteilt und von Obersten oder Oberstleutnants der Armee verwaltet wird.

Wie leicht erklärlich, genügte 1 Stunde vollständig zur Besichtigung Uzun-Adas, dessen Name »Lange Insel« bedeutet. Es ist beinahe eine Stadt, jedoch eine ganz moderne, die nach Winkelmaß und Richtschnur auf gelbem sandigem Boden errichtet ist.

Denkmäler der Vorzeit, Erinnerungen irgendwelcher Art gibt es darin nicht. Landungsbrücken aus Planken und Häuser aus Holz kennzeichnen die ganze Anlage, während erst wenige Gebäude aus Stein besseren Ansprüchen Genüge leisten. Immerhin kann man ahnen, was aus dieser ersten Station der Transkaspischen Bahn nach 50 Jahren geworden sein wird. Eine große Stadt, nachdem sie früher nur ein großer Bahnhof gewesen.

Man glaube aber ja nicht, daß es hier an Gasthäusern



mangle. Unter anderem hat das Hotel du Tsar einen guten Tisch, schöne Zimmer und bequeme Betten. Jede Bettfrage liegt mir freilich fern, da der Zug denselben Nachmittag um 4 Uhr abgehen wird. Ich habe mich nur noch befleißigt, an das ›XX. Jahrhundert‹ zu telegrafieren, daß ich hier, Station Uzun-Ada, pflichtschuldigst auf Posten sei. Nachdem das erledigt ist, tritt die Verantwortlichkeit des Reporters in ihr Recht.

Das ist höchst einfach. Jene besteht in der Eröffnung eines Informationskontos für diejenigen Reisegefährten, mit denen mich die nächste Zeit in Berührung bringen wird.

Das ist so meine Gewohnheit; ich habe mich dabei stets gut gestanden, und in Erwartung der noch Unbekannten, verzeichne ich die bereits Bekannten unter Zuteilung einer laufenden Nummer für jeden in mein Notizbuch.

Nr. 1: Fulk Ephrinell, Amerikaner.

Nr. 2: Miss Horatia Bluett, Engländerin.

Nr. 3: Major Noltitz, Russe.

Nr. 4: Herr Caterna, Franzose.

Nr. 5: Frau Caterna, Französin.

Nr. 6: Baron Weißschnitzerdörfer, Deutscher.

Was die beiden Chinesen betrifft, so werden diese ihre Ordnungsnummer später bekommen, wenn ich mich näher über sie informiert habe. Mit der in jenem Kasten eingeschlossenen Person gedenke ich mich auch in Verbindung zu setzen, um – tadle mich deshalb, wer da will – meine Dienste anzubieten, wenn ich das ohne Preisgebung ihres Geheimnisses vermag.

Der Zug ist auf dem Bahnhof schon zusammengestellt, er besteht aus Wagen 1. und 2. Klasse, einem Speise- und zwei Gepäckwagen. Alle Wagen sind mit heller Farbe angestrichen, eine lobenswerte Vorsicht gegenüber der Hitze wie der Kälte. In den Provinzen Zentralasiens schwankt die Luftwärme zwischen 50 Grad über und 20 Grad unter Null. Das ist ein Unterschied von 70 Grad, und es erscheint nur ein Gebot der Klugheit, seine Wirkung abzdämpfen.

Die recht bequem eingerichteten Wagen sind nach amerikanischem System durch Laufbrücken miteinander verbunden. Statt in einem Coupé eingekeilt zu sitzen, kann sich der Reisende hier durch die ganze Länge des Zugs bewegen. Zwischen den reichgepolsterten Sitzen ist ein Gang ausgespart, der vorn und hinten auf die Plattformen des Wagens ausmündet, über die jene Laufbrücken geworfen sind. Diese Leichtigkeit der Verbindung, von der auch die Bahnbeamten Vorteil haben, vermehrt die Sicherheit des Zugs.

Der unsrige besteht aus einer Lokomotive mit auf vier-rädrigem Gestell beweglicher Vorderachse, was ihr gestattet, auch die kleinsten Kurven zu durchlaufen; einem Tender mit dem Wasser- und Brennmaterialvorrat, einem Gepäckwagen hinter diesem, drei Wagen 1. Klasse mit je 24 Plätzen, einem Speisewagen mit Küche und Vorratskammer, 4 Wagen 2. Klasse und einem weiteren Gepäckwagen am Schluß – alles in allem zwölf Fahrzeuge, wenn man Lokomotive und Tender mitrechnet. Die Wagen 1. Klasse sind mit Toilettekabinen ausgestattet, die sich am Ende befinden, und ihre Sitze lassen sich durch einen einfachen Mechanis-

mus in Schlafstätten verwandeln – was ja bei sehr langen Reisen unentbehrlich erscheint. Die Reisenden 2. Klasse werden freilich, wie ich gesehen habe, nicht so menschenfreundlich behandelt. Unter anderem müssen sie ihre Nahrung selbst bei sich führen, wenn sie es nicht vorziehen, sich auf einer Station zu verproviantieren. Übrigens sind davon nur wenige, die die ganze Fahrt von dem Kaspischen Meer bis zu den Ostprovinzen Chinas – das heißt an die 6000 Kilometer – mitmachen. Die meisten begeben sich nach den bedeutenderen Städten und Ortschaften des russischen Turkestan, die die Transkaspische Bahn schon seit einer Reihe von Jahren an der Grenze des Himmlischen Reichs in einer Ausdehnung von 2200 Kilometern in Verbindung setzt.

Die Eröffnung der Groß-Transasiatischen Bahn liegt erst 6 Wochen zurück, und die Gesellschaft läßt darauf vorläufig nur drei Züge wöchentlich verkehren. Bis zum heutigen Tag ist alles gutgegangen. Hierbei verdient freilich hervorgehoben zu werden, daß die Beamten mit einer Anzahl Revolver ausgerüstet sind, womit sie die Passagiere im Notfall bewaffnen können. Das ist eine weise Vorsichtsmaßnahme besonders bei der Fahrt durch die chinesischen Wüsten, wo man immer bereit sein muß, einen Überfall abzuwehren.

Ich glaube jedoch, daß die Gesellschaft alles, was in ihrer Macht steht, bedacht hat, um die Regelmäßigkeit der Bahnzüge zu gewährleisten. Den chinesischen Teil der Strecke verwalten freilich Söhne des Himmlischen Reichs, und wer könnte diese Burschen jemals ganz ergründen? Kann man nicht fürchten, daß sie viel mehr die Einträglichkeit

ihrer Dividende als die Sicherheit der Reisenden im Auge haben?

In Erwartung der Abfahrt gehe ich auf dem Perron auf und ab, besehe mir den Zug, sehe durch die Fenster der Wagen, die keine Seitentüren haben, weil der Zugang dazu über die Plattformen erfolgt. Alles ist funkelnagelneu. Das Kupfer und der Stahl an der Lokomotive glänzt noch frisch; die Wagen haben, die reinste Farbe, ihre Federn seufzen noch nicht von langer Ermüdung, ihre Räder ruhen fest auf den Schienen. Das ist also das Material, das durch einen ganzen Erdteil zu rollen hat. Kein Schienenstrang kann sich mit dieser Bahnstrecke messen – nicht einmal in Amerika: die kanadische Linie mißt 5000 Kilometer, die Central- und Unionbahn 5260, die von Santa-Fé 4875; die von dem Atlantischen nach dem Stillen Ozean 5630; die Nord-Pazifikbahn 6250 Kilometer. Nur eine einzige Bahnlinie wird nach ihrer Vollendung länger sein, nämlich die Transsibirische Eisenbahn, die sich vom Ural bis Wladiwostok über 6500 Kilometer erstrecken wird.

Zwischen Tiflis und Peking soll unsere Reise nur 13, und von Uzun-Ada aus nur 11 Tage in Anspruch nehmen. An den unbedeutenden Stationen hält der Zug nur an, um Wasser und Brennmaterial einzunehmen. Dagegen verweilt er bei den großen Städten, wie Merw, Buchara, Samarkand, Taschkent, Kaschgar, Kochan, Su-Tcheu, Lan-Tcheu und Tai-Yuan stets mehrere Stunden – was mir Gelegenheit geben wird, sie im Flug des Reporterblicks zu besichtigen.

Selbstverständlich ist es unmöglich, daß derselbe Ma-

schinenführer und Heizer 11 Tage ununterbrochen Dienst tut. Man löst sie denn auch alle 6 Stunden ab. Den Russen, die bis zur Grenze von Turkestan tätig sind, folgen dann auf Lokomotiven des Himmlischen Reichs nur Chinesen.

Ein Vertreter der Gesellschaft wird jedoch seinen Posten überhaupt nicht verlassen, das ist Popof – Popof, unser Zugführer, ein echter Russe in faltenreichem Überrock mit moskowitischer Mütze, dickem Haupt- und Barthaar und von soldatischem Äußern. Ich nehme mir vor, mit dem Mann ein Gespräch anzuknüpfen, wenn er nur einigermaßen mitteilksam ist. Verweigert er nicht, ein gelegentlich angebotenes Glas Wodka anzunehmen, so muß er auch über das Land vielseitig aufklären können, denn schon seit 10 Jahren ist er bei der Transkaspischen Bahn zwischen Uzun-Ada und Pamir angestellt, und seit 1 Monat schon legt er die Strecke bis nach Peking als Zugbegleiter mit zurück.

Ich erteile ihm die Nummer 7 im Notizbuch und wünsche, daß er es an Belehrungen für mich nicht fehlen läßt. Natürlich verlangt es mich nicht nach Reiseunfällen, sondern nur nach kleineren Vorkommnissen, die würdig erscheinen, im ›XX. Jahrhundert‹ verewigt zu werden.

Unter den Reisenden, die sich auf dem Perron bewegen, sind mehrere Juden, weit mehr an ihrem Typus als an der Kleidung zu erkennen. Früher waren sie in Asien nur berechtigt, den »Toppe«, eine Art runde Mütze, und einen einfachen Strick als Gürtel – ohne jede Seidenverzierung – zu tragen, und eine Übertretung dieser Vorschrift war mit Todesstrafe bedroht. Ebenso durften sie nach einzelnen Städ-

ten nur auf Eseln reiten, nach anderen wieder nur zu Fuß kommen. Jetzt schmücken sie sich mit dem orientalischen Turban und fahren in der Kutsche, wenn's ihr Geldbeutel erlaubt. Wem würde es einfallen, sie daran zu hindern, da sie doch Untertanen des Weißen Zaren sind, moskowitzische Bürger, die sich ganz wie ihre turkmenischen Landsleute aller zivilen und politischen Rechte erfreuen?

Hier zeigten sich auch Tadschiken von persischer Abstammung, die schönsten Männer, die man sich denken kann. Sie haben ihre Billetts gelöst, die einen nach Merw oder Buchara, die andern nach Samarkand, Taschkent oder Kochan, und sie werden die russisch-chinesische Grenze nicht überschreiten. In der Mehrzahl reisen sie 2. Klasse. Unter den Fahrgästen 1. Klasse bemerke ich einige Usbeken, ziemlich gewöhnliche Erscheinungen, mit abfallender Stirn, hervorspringenden Backenknochen, dunklem Teint – früher die Herren des Landes, aus denen die Emire und Khans Zentralasiens hervorgingen.

Der Leser dürfte wohl fragen, ob sich denn keine sonstigen Europäer auf dem Zug der Groß-Transasiatischen Bahn befunden hätten. Ich zähle kaum fünf bis sechs, einige Händler aus dem sibirischen Rußland und einen einzigen jener unvermeidlichen Gentlemen aus dem Vereinigten Königreich, der habituellen Gäste der Eisenbahnen und Dampfschiffe. Man mußte sich nämlich erst einen Erlaubnisschein beschaffen, um die Transkaspische Bahn benutzen zu dürfen – und einen solchen erteilte die russische

Verwaltung nicht eben gern. Unser Reisegefährte muß aber doch einen erhalten haben.

Diese Person erscheint mir übrigens der Beachtung würdig. Der Mann ist groß, mager, verrät seine 50 Jahre durch das Pfeffer- und Salzhaar und den grauschimmeligen Backenbart. In seinem Gesicht liegt der Ausdruck des Hochmuts oder vielmehr der Verachtung, zu gleichen Teilen zusammengesetzt aus der Vorliebe für alles, was englisch ist, und der Mißachtung all dessen, was es nicht ist. Solche Leute sind zuweilen nicht zu ertragen, nicht einmal für die eigenen Landsleute, und Dickens, Thackeray und andere haben sie wiederholt an den Pranger gestellt. Während der Mann hier sich hochmütig in die Brust wirft, hätte man den Blick sehen sollen, den er dem Bahnhof von Uzun-Ada, dem zur Abfahrt fertigen Zug, den Beamten, dem Waggon, worin er mit der Reisetasche seinen Platz belegte, zugeschleudert hat. Der Gentleman scheint hier die angeerbte Eifersucht Englands auf alles, was russischer Geist und russische Tatkraft je zustande gebracht, vertreten zu wollen. Doch darüber werd' ich mir schon klarwerden, vorläufig geben wir dem Protzen die Nummer 8.

Sonst sind keine besonders in die Augen fallenden Individuen zu erblicken. Das ist schade. Wenn wenigstens der Kaiser von Rußland von der einen und der Sohn des Himmels von der andern Seite eine Zusammenkunft an den Grenzen ihrer Reiche gehabt hätten, das hätte Feste und Glanz und Berichte gegeben, Futter für tausend Briefe und Telegramme!

Der vordere Wagen ist bereits mit Kolli von Fulk Ephri-
nell beladen. Er öffnet sich nicht an der Seite, sondern vorn
und hinten, wie die Personenwagen. Auch er ist mit einer
Plattform und einer Laufbrücke versehen. Ein Mittelgang
gestattet dem Zugführer, den Tender und die Lokomotive
zu erreichen, wenn das nötig sein sollte. Das Dienstcoupé
Popofs befindet sich auf der Plattform des ersten Wagens
zur Linken. Nach Einbruch der Nacht wird es mir ein leicht-
tes sein, dem Gepäckwagen einen Besuch abzustatten, denn
dieser ist nur durch die Schiebetür verschlossen, auf die der
Gang zwischen den aufgestapelten Frachtstücken hinführt.
Dieser Vordergepäckwagen ist übrigens nur für die nach
China durchgehenden Gepäckstücke bestimmt, während
die für die turkestanische Strecke den Schlußwagen füllen.

Als ich näher trete, befindet sich der berühmte Kasten
noch auf dem Perron. Bei genauer Betrachtung bemerke
ich, daß er an jeder Seite Luftlöcher hat und daß die eine
Wand aus zwei Füllungen besteht, deren eine in einem Falz
hinabgleiten kann. Das bringt mich auf den Gedanken, der
Gefangene möge sich die Möglichkeit vorbehalten haben,
sein Gefängnis, wenigstens in der Nacht, verlassen zu kön-
nen.

Eben jetzt heben die Gepäckträger den Kasten auf, und
ich sehe mit Befriedigung, daß sie die auf dessen Wänden
befindlichen Empfehlungen sorglich beachten ... Der Kas-
ten wird mit großer Vorsicht niedergesetzt, an die Wand ge-
stellt, das »Oben« aufwärts, das »Unten« abwärts, während
die Vorderwand mit der verschiebbaren Füllung frei bleibt,

wie die Tür eines Schrankes. Wahrlich, der Kasten ist ja der reine Schrank, den ich schon zu öffnen verstehen werde.

Nun gilt es zu erfahren, ob der Packmeister sich in diesem Güterwagen aufhält ... Nein, ich überzeuge mich, daß er für gewöhnlich im Schlußgepäckwagen zu schaffen hat.

»Da steht er ja, der Zerbrechliche!« ruft einer der Leute, nachdem er nachgesehen hat, daß das Frachtstück sicher verstaut ist.

»Hier kann er nicht mehr Schaden nehmen«, meint ein anderer. »Die Spiegelscheiben werden ja in bestem Zustand nach Peking kommen ... wenn der Zug nicht etwa entgleist ...«

»Oder nicht auf ein Hindernis fährt!« antwortet der erste. »Und das ist in der Welt auch schon dagewesen!«

Sie haben recht, die wackeren Leute. So etwas ist dagewesen ... und wird auch ferner vorkommen.

Da tritt der Amerikaner zu mir und wirft noch einen letzten Blick auf sein Magazin von Backen-, Spitz- und Schneidezähnen, natürlich nachdem er das unausbleibliche »*Wait a bit*« vorangeschickt hat.

»Sie wissen, Herr Bombarnac«, beginnt er, »daß die Reisenden vor Abfahrt des Zugs im ›Hotel du Tsar‹ speisen werden. Es ist jetzt Zeit dazu. Werden Sie mich begleiten?«

»Ich bin ganz der Ihrige.«

Wir begeben uns nach dem Speisesaal.

Alle meine Nummern sind schon da. Nummer 1 – Fulk Ephrinell – nimmt, wohl zu beachten, neben Nummer 2 – Miss Horatia Bluett – Platz. Das französische Ehepaar – 4

und 5 – sitzt dicht beisammen. Die Nummer 3 – Major Noltitz – richtet sich gegenüber den Nummern 9 und 10 ein, das heißt gegenüber den beiden Chinesen, denen ich diese Zahlen in meinem Notizbuch zuerteilt habe. Die dicke 6 – der Deutsche – senkt schon die rüsselförmige Nase in seinen Suppenteller. Ich sehe auch, daß der Zugführer Popof – Nummer 7 – einen für ihn reservierten Platz hat. Die anderen europäischen oder asiatischen Gäste haben sich ebenfalls eingestellt, offenbar mit der löblichen Absicht, der Mahlzeit alle Ehre anzutun.

Ah, ich vergaß meine Nummer 8, den großsprahlerischen Gentleman, dessen Name mir noch unbekannt ist und der entschlossen scheint, die russische Küche für weit schlechter als die englische zu erklären.

Ich bemerke auch, mit welcher Aufmerksamkeit Herr Caterna seine Gattin versorgt, wie er sich bemüht, sie die Zeit wieder einholen zu lassen, die sie durch die Seekrankheit auf der ›Astara‹ verloren hat. Er reicht ihr zu trinken, wählt für sie die besten Bissen usw.

»Welches Glück«, hör' ich ihn seiner Gattin zuflüstern, »daß wir nicht unter dem Wind des Teutonen segeln, denn dann bliebe für uns nichts übrig!«

In der Tat sitzt er gegen diesen »vor dem Wind«, das heißt, er erhält die herumgereichten Schüsseln eher als Baron Weißschnitzerdörfer, der sich gar nicht geniert haben würde, diese unbarmherzig zu plündern.

Diese so in Seemannsart hingeworfene Bemerkung reizt mich zum Lachen, und Herr Caterna, der das beobachtet,

zwinkert mit dem Auge und zuckt leise mit der Schulter nach der Seite des Barons.

Es liegt auf der Hand, diese Franzosen sind nicht von vornehmer Herkunft, keine »Selects« des »Highlife«, da ich sie aber für ehrliche Leute halte, gebe ich ihnen Antwort, und wenn's darauf ankommt, mit Landsleuten ein gutes Garn zu spinnen, darf man sich im turkestanischen Land nicht gar zu wählerisch benehmen.

Das Essen ist 10 Minuten vor der Abfahrt zu Ende. Die Glocke ertönt, und jeder strebt dem Zug zu, dessen Lokomotive schon dicke Rauchwolken ausbläst.

Im Geist bringe ich noch ein letztes Glas dem Gott der Reporter und bitte ihn, mir nicht all und jedes Abenteuer vorzuenthalten.

Nachdem ich mich dann noch überzeugt, daß alle meine Nummern sich in Waggons 1. Klasse befinden – was mir die Aussicht eröffnet, sie nicht aus dem Auge zu verlieren –, nehme auch ich meinen Platz ein.

Baron Weißschnitzerdörfer – welch langer Name! – hat sich diesmal nicht verspätet. Im Gegenteil, heute ist der Zug gegen den Fahrplan um 5 Minuten im Rückstand.

Da fängt der Deutsche auch schon an, sich zu beklagen, zu schimpfen, seinem Zorn Luft zu machen, und droht, die Bahngesellschaft auf Schadenersatz zu verklagen ... 10.000 Rubel, weiter nichts, wenn er den Anschluß versäumt! Ja, woran denn, da er bis nach Peking fährt?

Endlich zerreißt das letzte Pfeifen die Luft, die Waggons

beginnen sich zu bewegen, und ein gewaltiges Hurra begleitet den Zug der Groß-Transasiatischen Eisenbahn.

6. KAPITEL

Sitzt der Mensch zu Pferd, so unterscheiden sich seine Gedanken wesentlich von denen, die ihm kommen, wenn er zu Fuß ist; der Unterschied wird noch größer, wenn er mit der Eisenbahn fährt. Die Ideenverbindung, der Charakter der Schlußfolgerungen, die Aneinanderreihung der Tatsachen, die unter seinem Schädel vor sich geht, nehmen eine der des Zugs gleichkommende Schnelligkeit an. Es »rollt« ihm im Kopf, wie er im Waggon dahinrollt. Ich empfinde gleichfalls eine besondere Geistesverfassung, die sich in einer Begierde, alles zu beobachten, in dem Verlangen, mich zu unterrichten – und das mit der Geschwindigkeit von 50 Kilometer in der Stunde –, ausspricht. Diese Kilometertaxe soll unser Zug durch Turkestan einhalten, um dann auf 30 zurückzugehen, wenn er die Provinzen des Himmlischen Reichs durchheilt.

Das erfahre ich durch Nachschlagen im Fahrplan, den ich auf dem Bahnhof gekauft hatte. Dem ist eine lange, mehrfach zusammengeschlagene Landkarte angeschlossen, die den ganzen Verlauf der Bahnlinie zwischen dem Kaspischen Meer und den Ostküsten von China vor Auge führt. Ich studiere also nach der Abfahrt von Uzun-Ada meine

Transasiatische Bahn ebenso wie von Tiflis aus die Transgeorgische Strecke.

Das Gleis hat eine Breite von 1 Meter 60 zwischen den Schienen – die Spurweite aller russischen Bahnen, das heißt 9 Zentimeter mehr als alle übrigen europäischen Bahnen. Man erzählt sich, daß Deutschland schon eine ungeheure Menge Achsen von dieser Abmessung für den Fall habe herstellen lassen, daß es zu einem Einfall in Rußland genötigt würde. Ich denke nur, die Russen werden nicht minder vorsichtig gewesen sein, wenn sie in die Lage kämen, die deutsche Grenze zu überschreiten.

An vielen Stellen erheben sich mächtige Dünen, durch die die Bahn von Uzun-Ada verläuft. Den Meeresarm, der die »Lange Insel« vom Festland trennt, überschreitet sie auf einem 1200 Meter langem Damm, der durch soliden Steinunterbau gegen den Anprall der Wellen geschützt ist.

Wir haben bereits mehrere Stationen hinter uns, ohne anzuhalten, darunter Michailow, etwa 1 Stunde von Uzun-Ada. Von hier ab liegen diese aber 15 bis 30 Kilometer auseinander. Diejenigen, die ich gesehen habe, zeigten das Aussehen von Villenbauten mit Balustraden und italienischen Dächern.

Eine merkwürdige Erscheinung in Turkestan und in der Nachbarschaft von Persien. Die Wüste erstreckt sich bis in die Nähe von Uzun-Ada, und die Bahnstationen bilden ebenso viele von der Hand des Menschen geschaffene Oasen. In der Tat ist der Mensch es gewesen, der hier die dürftigen, meergrünen Pappeln gepflanzt hat, denen jene

Anlagen ein wenig Schatten verdanken; er hat mit großen Unkosten das frische Wasser hierher geleitet, das in erquickendem Strahl in hübsche Sammelbehälter fällt. Ohne diese hydraulischen Arbeiten gäbe es keine Blumen, kein grünes Fleckchen in diesen Oasen. Sie sind die Nährquellen der Bahnlinie, und trockene Quellen können die Lokomotiven nicht brauchen.

Ich habe wahrhaftig in meinem Leben nicht so nackte, dürre, jeden Pflanzenwuchs ausschließende Landstrecken gesehen, wie sie sich hier jenseits Uzun-Adas anscheinend über 200 Kilometer weit ausdehnen. Als General Annenkof in Michailow seine Arbeiten begann, mußte er Wasser aus dem Kaspischen Meer destillieren lassen, wie man das an Bord der Ozeandampfer mit dazu vorgesehenen Apparaten zu tun pflegt. Wenn es aber des Wassers bedarf, um Dampf erzeugen zu können, so bedarf es auch noch der Kohle, um das Wasser zu verdampfen. Die Leser des ›XX. Jahrhundert‹ werden sich wahrscheinlich fragen, wie es gelingt, die Maschinen in einem Land zu heizen, wo es kein Stückchen Kohle zu schürfen, keinen Baumstamm zu fällen gibt. Man dürfte da annehmen, daß an den Hauptstationen der Transkaspischen Bahn große Vorräte solcher Brennmaterialien aufgehäuft wären; doch auch das ist nicht der Fall. Man begnügt sich hier, einen Gedanken zu verwirklichen, den der große Chemiker Sainte-Claire Deville zu der Zeit, wo man in Frankreich das Petroleum zu verwenden begann, bereits ausgesprochen hat.

Die Feuerkasten der Maschinen werden nämlich mit

Hilfe eines Pulverisationsapparats mit den Rückständen gespeist, die die Reinigung der Naphtha in Baku und Derbent in unerschöpflicher Menge liefert. An gewissen Punkten der Linie finden sich große Sammelbecken, die mit dem mineralischen Brennmaterial angefüllt sind, das man in die Tenderwandkasten entleert und das auf besonderen Rosten der Feuerbüchsen verbrannt wird. Es ist das dieselbe Naphtha, die an Bord der Dampfer auf der Wolga und deren Zuflüssen Verwendung findet.

Daß die Landschaft hier keine reizvolle Abwechslung bietet, wird man mir ohne Versicherung glauben. Der in den sandigen Gegenden ziemlich flache Erdboden wird in den Alluvialgegenden, in denen ein salziges Wasser steht, völlig horizontal. Dafür eignet er sich ganz besonders zur Anlage eines Schienenstrangs. Hier gibt es keine Einschnitte, keine Viadukte, überhaupt keine »Kunstabauten«, um mich des Ausdrucks zu bedienen, der den Ingenieuren teuer ist und die auch meist selbst sehr »teuer« werden. Nur da und dort begegnet man manchmal einer 2- bis 300 Schritte langen Holzbrücke. Unter solchen Verhältnissen ist es kein Wunder, daß die Kilometerkosten der Transkaspischen Bahn 42.000 Mark nicht übersteigen.

Die Einförmigkeit der Reise verspricht nur durch die großen Oasen von Merw, von Buchara und von Samarkand unterbrochen zu werden.

Beschäftigen wir uns also mit den Passagieren, und das ist um so leichter, als man ja so bequem von einem Zugende zum andern gelangen kann. Mit einiger Einbildung könnte

man sich in eine Art rollender Ortschaft versetzt glauben, deren Hauptstraße ich zu durchwandern im Begriff wäre.

Ich erinnere mich nämlich daran, daß auf die Lokomotive nebst Tender der Gepäckwagen folgt, in dessen einer Ecke der geheimnisvolle Kasten steht, und daß das Dienstcoupé Popofs die linke Seite der Plattform des ersten Waggons einnimmt.

Im Innern dieses Waggons bemerke ich verschiedene Sarthen von stolzem Aussehen, in der lebhaft gefärbten Landestracht, langen Röcken, unter denen die mit Schnüren besetzten Stiefel hervorlugen. Sie haben schöne Augen, einen prächtigen Bart, gebogene Nasen, und man würde sie überhaupt für große Herren halten, wüßte man nicht, daß das Wort »Sarthe« nur »Krämer, Trödler« bedeutet, und die Leute hier begeben sich gewiß nach Taschkent, wo es von solchen Trödlern wimmelt.

In demselben Waggon haben auch die beiden Chinesen Platz genommen und sitzen hier einander gegenüber. Der jüngere Sohn des Himmels blickt durch das Fenster hinaus. Der alte Zopfträger – ein Ta-lao-ye, das heißt ein bejahrter Mann – quält sich unablässig mit den Blättern seines Buchs ab. Dieser Band in 32°, ähnlich einem Jahrbuch des »Längenbüros«, ist mit plüschartigem Tuch, wie das Breviarium eines Chorherrn, überzogen und wird, wenn geschlossen, von einem Kautschukband zusammengehalten. In Verwunderung setzt mich nur, daß der Besitzer des genannten Schmökers nicht von rechts nach links zu lesen scheint.

Sollte es nicht in chinesischer Schrift gedruckt sein? ... Das werd' ich noch festzustellen haben.

Auf zwei benachbarten Plätzen sitzen Fulk Ephrinell und Miss Horatia Bluett. Sie plaudern, während beide unablässig Ziffern niederschreiben. Ich weiß nicht, ob der praktische Amerikaner der praktischen Engländerin nicht den herrlichen Vers ins Ohr flüstert, der das Herz Lydias schneller schlagen machte:

Nec tecum possum vivere sine te!

Das eine weiß ich dagegen bestimmt, daß Fulk Ephrinell sehr wohl ohne mich leben kann. Ich bin sehr weise gewesen, auf seine Unterstützung zur Erhöhung des Vergnügens der Reise nicht zu rechnen. Dieser Teufel von Yankee hat mich im Austausch gegen die hagere und knochige Tochter Albions völlig an die Luft gesetzt.

Ich komme nach der Plattform, überschreite die Laufbrücke und stehe vor dem Eingang zum zweiten Waggon.

In der rechten Ecke zeigt sich hier Baron Weißschnitzerdörfer. Seine lange Nase – der Teutone ist kurzsichtig wie ein Maulwurf – streift die Zeilen des Buchs, das er durchblättert; es ist das Buch mit den Fahrplänen. Der ungedulige Gast sieht nach, ob der Zug zur vorgeschriebenen Zeit auf den Stationen eintrifft. Wenn er sich verspätet, knurrt er von neuen Schadensersatzansprüchen und Drohungen gegen die Transkaspische Bahngesellschaft.

Dieser Waggon befördert auch das Ehepaar Caterna, die sich's hier recht bequem gemacht hatten. In froher Laune schwatzt der Ehemann unter lebhaften Bewegungen, er-

greift manchmal die Hand seiner Frau oder legt den Arm um ihre Taille; dann wendet er den Kopf oder erhebt ihn und flüstert ihr einige zärtliche Worte zu. Frau Caterna dagegen biegt sich nieder, macht ein verlegenes Gesicht, drückt sich mehr in die Ecke des Coupés und scheint ihrem Gatten mehr zu schmolten als ihm zu antworten. Gerade als ich hinausgehe, höre ich noch einen Operettenrefrain, den Herr Caterna trällert.

Im Innern des dritten Waggons, der von mehreren Turkmenen und von drei oder vier Russen besetzt ist, bemerke ich Major Noltitz. Er unterhält sich mit einem seiner Landsleute. Wenn sie mir Gelegenheit böten, würde ich mich gern in ihr Gespräch mischen. Es erscheint jedoch rätlicher, eine gewisse Zurückhaltung zu bewahren; die Reise ist ja erst in ihrem Anfang.

Ich besuche nun den Speisewagen. Er ist um ein Drittel länger als die übrigen; hinten befindet sich an einer Seite eine Art Vorratskammer, an der anderen eine Küche, in der der Koch und der Wirt, beide moskowitischer Abstammung, beschäftigt sind. Dieser Dining-car sieht recht zweckmäßig eingerichtet aus.

Nachdem ich ihn durchschritten, gelange ich zur zweiten Abteilung des Zugs, in der die Passagiere 2. Klasse untergebracht sind. Kirgisen von wenig interessantem Aussehen, mit eingedrücktem Schädel, sehr hervorstehenden Kauwerkzeugen, kleinem Ziegenbart, platter Kosakennase und ziemlich brauner Haut. Diese armen Teufel von muselmanischer Religion gehören entweder der Großen Horde

an, die längs der Grenze Sibiriens und Chinas umherzieht, oder der Kleinen Horde, die zwischen den Uralbergen und dem Aralsee zerstreut ist. Ein Wagen 2. Klasse, sogar ein solcher 3., ist noch der reine Palast für diese an ihre Lager in der Steppe und die elenden Jurten der Dörfer gewöhnten Leute. Weder ihre Lagerstätten noch ihre Schemel können sich mit den Polsterbänken vergleichen, worauf sie mit völlig asiatischem Ernst sitzen.

Hier haben auch zwei oder drei Nogais, die sich nach dem östlichen Turkestan begeben, Platz genommen. Von höher stehender Rasse als die Kirgisen, nämlich von tatarischer Abkunft, gehen aus ihnen die weisen Männer und die Lehrer hervor, die die reichen Städte Buchara und Samarkand als Ort ihrer Tätigkeit bevorzugen. Doch die Wissenschaft und die Unterweisung darin sichern einem nur mangelhaft die Existenz, selbst wenn man sich aufs nötigste beschränkt, auch hier in den zentralen Provinzen Asiens. Deshalb suchen sich die Nogais vielfach als Dolmetscher nützlich zu machen. Seit der weiteren Ausbreitung der russischen Sprache lohnt jedoch auch das nicht mehr besonders.

Jetzt kenne ich also den Ort meiner Nummern und weiß diese gegebenenfalls wiederzufinden. Was die Weiterfahrt bis nach Peking betrifft, so bin ich mir ebenso Fulk Ephrinnells wie der Miss Horatia Bluett, ebenso des deutschen Barons wie der beiden Chinesen und des Majors Noltitz, ebenso des Ehepaars Caterna wie auch des hochmütigen Gentleman, dessen mächtiges Profil ich in einer Ecke des zweiten Waggons erblicke, sicher. Was die »Travellers« an-

geht, die die Grenze nicht mit überschreiten werden, so entbehren diese für mich jeder Bedeutung. Jedenfalls sehe ich aber unter meinen Reisegefährten noch immer nicht den Helden meiner zukünftigen Chronik ... Hoffen wir, daß er unterwegs erscheint.

Ich beabsichtige, mir Stunde für Stunde Notizen zu machen ... Was sag' ich, ich will meine Reise auf die Minute detaillieren! Ehe es Nacht wird, begeben sich mich nach der andern Plattform, um noch einen Blick auf die umgebende Landschaft zu werfen. Eine Stunde Zigarre wird reichen, bis zum Bahnhof Kizil-Arwat zu gelangen, wo der Zug sich eine Zeitlang aufhalten soll.

Als ich von dem zweiten Wagen nach dem ersten hinübergehe, kreuze ich mich mit Major Noltitz. Ich trete achtungsvoll beiseite. Er grüßt mich mit der Gewandtheit, die den Russen aus besseren Kreisen auszeichnet. Ich grüße natürlich wieder. Unsere Begegnung beschränkt sich auf diesen Austausch von Höflichkeiten, doch der erste Schritt ist ja nun getan.

Popof befindet sich jetzt nicht in seinem Coupé. Da die Tür des Gepäckwagens offensteht, schließe ich, daß unser Zugführer zum Maschinenführer gegangen sein wird, um mit ihm zu sprechen. Links im Gepäckwagen steht der geheimnisvolle Kasten. Da es erst halb 7 ist, ist es noch zu hell, als daß ich wagen könnte, meine Neugier zu befriedigen.

Der Zug fliegt jetzt durch die reine Wüste, den Karakorum, die »Schwarze Wüste«. Diese erstreckt sich jenseits Schiwa durch den ganzen Teil von Turkestan, zwischen der



persischen Grenze und dem Lauf des Amu-Darja. In Wirklichkeit ist der Sand des Karakorum ebensowenig schwarz wie das Schwarze Meer schwarz, sowenig wie das Weiße Meer weiß, wie das Rote Meer rot und der Gelbe Fluß gelb ist. In der Landschaft muß das Auge auf Farben achten. Ist die Geographie nicht auch Landschaft?

Es hat hier den Anschein, als ob diese Wüste ehemals von einem großen Zentralbassin eingenommen gewesen wäre. Das ist ausgetrocknet, wie das Kaspische Meer austrocknen wird, und diese gewaltige Verdunstung erklärt sich durch die energische Wirkung der Sonnenstrahlen auf diesen Gebieten, die sich zwischen dem Ural und dem Hochplateau von Pamir ausdehnen.

Der Karakorum besteht aus sandigen Dünen mit eigentümlicher Bewegung, die von den Hauptwinden immer weiter vorgeschoben werden, die »Barkanen« – so nennen sie die Russen – wechseln in der Höhe von 10 bis 30 Meter. Sie bieten den furchtbaren Nordstürmen breite Angriffsflächen und werden durch diese allmählich nach Süden verdrängt; man fürchtet deshalb ernstlich für die Sicherheit der Transkaspischen Bahn. Es handelt sich also darum, diese in wirklicher Weise zu schützen, und General Annenkof wäre gewiß in arge Verlegenheit gekommen, wenn die vorsorgliche Natur, während sie ihm ein günstiges Terrain zur Anlage des Schienenwegs darbot, ihm nicht auch Mittel an die Hand gegeben hätte, der Ortsveränderung der Barkanen Halt zu gebieten.

Auf der Rückseite der Dünen wachsen nämlich vielfach

stachelige Büsche, Gruppen von Tamarinden, Sterndisteln und jenes »Haloxylonammmodendron«, den die Russen minder wissenschaftlich »Saksaul« nennen. Seine tiefreichenden, kräftigen Wurzeln sind besonders geeignet, den Boden festzuhalten, wie der »Hippophaerhamnoides«, ein Busch aus der Familie der Zwergweiden, der im Norden Europas zur Bindung des Sands verwendet wird.

Den Anpflanzungen der Saksauls haben die Linieningenieure an verschiedenen Stellen noch eine Bekleidung von gemahlenem Ton und Lettig und längs der bedrohtesten Partien eine Palisadenlinie hinzugefügt.

Gewiß eine nützliche Vorsicht, doch wenn damit die Strecke geschützt ist, so sind es die Reisenden noch nicht, wenn der Sand wie Graupelkörner umherfliegt und der Wind die weiße Decke des Bodens, die sich durch Ausschwitzung bildet, loslöst und forttreibt.

Es ist ein Glück, daß wir jetzt nicht die Zeit der größten Hitze haben, und ich würde niemand raten, sich in den Monaten Juni bis Mitte August der Groß-Transasiatischen Bahn zu bedienen.

Ich bedaure lebhaft, daß Major Noltitz kein Verlangen zu haben scheint, auf der Laufbrücke die frische Luft des Karakorum einzuatmen. Ich hätte ihm eine jener vorzüglichen Londres angeboten, mit denen meine Zigarrentasche überfüllt ist. Er hätte mir mitgeteilt, ob die Stationen, die der Fahrplan mir angibt, Balla-Ischem, Aidine, Perewal, Kandschik und Uschak interessante Punkte der Bahnlinie sind – was übrigens nicht der Fall sein dürfte. Ich darf mir

aber nicht erlauben, seine Siesta zu stören. Und wie unterhaltend wäre eine solche Plauderei gewesen, da sein Beruf als russischer Militärarzt ihm ja gestattet hat, den Feldzügen der Generale Skobeleff und Annenkof beizuwohnen. Wenn unser Zug dann durch die kleinen Stationen hinbrauste, die er nur im Vorüberfliegen mit einem Ton der Dampfpeife begrüßt, hätte mich der Major darüber belehrt, ob dieser oder jener der Schauplatz kriegerischer Ereignisse gewesen war. Ich hätte mich in meiner Eigenschaft als Franzose berechtigt geglaubt, ihn über jenen Zug der Russen durch Turkestan zu fragen, und zweifle gar nicht, daß mein Reisegefährte sich beeilt haben würde, meine russenfreundliche Neugier zu befriedigen. In der Tat kann ich ja nur auf ihn oder auf Popof rechnen.

Warum mag sich denn auch Popof nicht in seinem Coupé befinden? Auch er würde ja gegen das Angebot einer guten Zigarre nicht unempfindlich gewesen sein. Mir scheint, seine Verhandlung mit dem Maschinenführer will gar kein Ende nehmen.

Da erscheint er auf dem Vorderrand des Gepäckwagens, durchschreitet diesen, tritt daraus hervor, schließt dessen Tür wieder und verweilt einen Augenblick auf der Plattform; schon will er weitergehen ... da streckt sich eine Hand, die eine Zigarre hält, gegen ihn aus. Popof lächelt, und bald mischen sich seine wohlduftenden Rauchwolken wollüstig mit den meinigen.

Es sind schon 15 Jahre her, wie ich bereits erwähnt zu haben glaube, daß unser Zugführer sich im Dienst der



Transkaspischen Gesellschaft befindet. Er kennt das Land bis zur chinesischen Grenze, und fünf- oder sechsmal hat er auch die große Strecke, die den Namen der Groß-Transasiatischen Bahn führt, mit befahren.

Popof begleitete also bereits die Züge der zuerst ausgeführten Abteilung der Linie zwischen Michailow und Kizil-Arvat – deren Bau im Dezember 1880 begann und die binnen 10 Monaten, im November 1881, vollendet wurde. 5 Jahre später, am 14. Juli 1886, fuhr die erste Lokomotive in Merw ein, und 8 Monate nachher begrüßte man sie in Samarkand. Heutzutage sind die Schienengleise Turkestans mit denen des Himmlischen Reichs verbunden, und dieses eiserne Band dehnt sich vom Kaspischen Meer bis nach Peking ohne Unterbrechung aus.

Als mir Popof diese Mitteilungen gemacht, fragte ich ihn, was er etwa von unseren Reisegefährten wisse – das heißt von denen, die bis nach China fahren und vor allem von Major Noltitz.

»Der Major«, erzählt Popof, »hat lange Zeit in den Provinzen Turkestans gelebt, und wenn er sich jetzt nach Peking begibt, so geschieht das, um dort ein Krankenhaus für unsere Landsleute einzurichten – natürlich mit Genehmigung des Zaren.«

»Er gefällt mir, dieser Major Noltitz«, geb' ich zur Antwort, »und ich hoffe, bald seine Bekanntschaft zu machen.«

»Wie er nicht minder die Ihrige«, versicherte Popof.

»Und kennen Sie auch die beiden Chinesen, die den Zug in Uzun-Ada bestiegen haben?«

»Nein, Herr Bombarnac, ich weiß nur ihre Namen aus der Aufschrift der Gepäckliste.«

»Und diese sind, Popof?«

»Der jüngere heißt Pan-Chao, der ältere Tio-King. Wahrscheinlich sind sie mehrere Jahre in Europa umhergereist, doch bin ich außerstande, zu sagen, woher sie jetzt kommen mögen. Ich glaube, der junge, Pan-Chao, muß der Sohn einer reichen Familie sein, denn er befindet sich in Begleitung seines Arztes.«

»Jenes Tio-King?«

»Ja, von Doktor Tio-King.«

»Sprechen die beiden nur chinesisch?«

»Wahrscheinlich, ich habe sie wenigstens bis jetzt sich nie einer anderen Sprache bedienen hören ...«

Nach dieser Aufklärung durch Popof geb' ich die Nummer 9 dem jungen Pan-Chao und schreibe hinter die Nummer 10 den Namen von Doktor Tio-King.

»Was den Amerikaner betrifft ...«, fährt Popof fort.

»Fulk Ephrinell«, rufe ich, »und die Engländerin Miss Horatia Bluett? ... Oh, über diese beiden brauch' ich keine weitere Auskunft. Ich weiß, woran ich mit ihnen bin.«

»Darf ich Ihnen verraten, was ich von dem Paar denke, Herr Bombarnac?«

»Legen Sie sich keinen Zwang auf, Popof.«

»Nun, wenn die Leute in Peking eintreffen, dürfte sich Miss Bluett wohl in Mrs. Fulk Ephrinell verwandeln ...«

»Gott segne ihren Bund, Popof, die beiden sind wirklich für einander geschaffen!«

Ich sehe, daß wir, Popof und ich, über diese Frage derselben Meinung sind.

»Und jene beiden Franzosen ... das zärtliche Ehepaar«, frage ich, »wer sind diese?«

»Das haben sie Ihnen noch nicht gesagt?«

»Nein, Popof.«

»Beruhigen Sie sich, die kommen schon noch allein, Herr Bombarnac. Doch wenn Sie es zu wissen wünschen, ihr Stand und ihr Beruf sind auf den Gepäckstücken des Mannes und der Frau in deutlichen Buchstaben angegeben.

»Und das sind also?«

»Schauspieler, die in China Vorstellungen geben wollen.«

Schauspieler? ... Das erklärt freilich das Auftreten und Mienenspiel, die Beweglichkeit des Gesichts und die ausdrucksvollen Gesten des Herrn Caterna, doch seine see-männische Sprachweise erklärt es noch nicht.

»Und wissen Sie vielleicht auch, welchem Fach diese Künstler angehören«, frage ich Popof.

»Der Mann ist jugendlicher Held und Komiker zugleich.«

»Und die Frau?«

»Erste Liebhaberin.«

»Und wohin begibt sich das lyrische Pärchen?«

»Nach Shanghai, wo beide am Theater der französischen Niederlassung engagiert sind.«

Das trifft sich ja herrlich. Da kann ich über das Theater, über Kulissengeschichten und tausenderlei anderes plaudern, und wie Popof sagt, wird ja die Bekanntschaft mit dem lustigen Komiker und der reizenden Liebhaberin bald zustande kommen. Doch auch in ihrer Gesellschaft finde ich schwerlich den romanhaften Helden, das Ziel meiner Wünsche.

Was den hochmütigen Gentleman betrifft, so weiß unser Zugführer von ihm weiter nichts, als daß sein Reisegepäck folgende Aufschrift trägt: Sir Francis Trevellyan von Trevellyan Hall, Trevellyanshire.

»Ein Herr, der nicht antwortet, wenn man ihn fragt!« fügt Popof hinzu.

Gut also, so erhält meine Nummer 8 eine stumme Rolle und jedenfalls mit Recht.

»Kommen wir auf den Deutschen, nehme ich wieder das Wort.«

»Baron Weißschnitzerdörfer?«

»Der fährt mit bis Peking, glaub' ich?«

»Bis Peking und auch noch weiter, Herr Bombarnac.«

»Noch weiter?«

»Ja, er ist auf einer Reise um die Erde.«

»Um die Erde?«

»In 39 Tagen.«

Nach Mrs. Bisland also, die diese Fahrt in 73 Tagen vollendet hat, nach Miss Nellie Bly, die dazu 72 brauchte, und

nach Seiner Ehren dem Herrn Train, der sie in 70 Tagen bewältigte, behauptet dieser Deutsche, mit 39 auszukommen?

Freilich, die Verkehrsmittel sind jetzt wesentlich vervollkommenet, die Fahrlinie mehr gerade und unter Benützung der Groß-Transasiatischen Bahn, die Peking mit der Hauptstadt Preußens in Verbindung setzt, kann der Baron die frühere Reisedauer über Suez und Singapur wohl um die Hälfte abkürzen.

»Der kommt nimmermehr an!« rufe ich.

»Und warum nicht?« fragt Popof.

»Weil er sich stets verspätet. In Tiflis hat er schon den Zug beinah versäumt und das Dampfboot in Baku war auch bereits im Abgehen, als er sich einstellte ...«

»Aber in Uzun-Ada war er rechtzeitig auf dem Platz.«

»Macht nichts, Popof; es sollte mich doch sehr wundern, wenn dieser Deutsche die Amerikaner und Amerikanerinnen im Wettlauf der ›Globetrotters‹ besiegte.«

7. KAPITEL

Der Zug ist in Kizil-Arvat – 242 Werst vom Kaspischen Meer – angelangt, und zwar um 7 Uhr 7 Minuten, statt genau um 7 Uhr. Diese Verzögerung hat 13 Verwünschungen von seiten des Barons, 2 pro Minute, hervorgerufen.

Wir haben im Bahnhof von Kizil-Arvat 2 Stunden Aufenthalt. Obwohl es schon zu dämmern beginnt, kann ich

meine Zeit nicht besser anwenden, als zu einem Besuch der kleinen Stadt, die kaum 2000 Bewohner, Russen, Perser und Turkmenen, zählt. Zu sehen gibt's nur wenig im Innern des Orts wie in dessen Umgebung, wo die von Bäumen ganz entblößte Landschaft – es wächst hier nicht einmal eine Palme – weiter nichts als Weiden und Getreidefelder zeigt, die von einem dürftigen Fluß bewässert werden. Mein guter Stern hat es gefügt, daß ich Baron Noltitz als Begleiter, nein, noch mehr, als Cicerone haben sollte.

Unser Bekanntwerden ging sehr einfach vor sich. Der Major kam auf mich zu, und ich ging auf ihn zu, als wir nur den Fuß auf den Perron des Bahnhofs gesetzt hatten.

»Mein Herr«, begann ich, »ich bin Franzose, Claudius Bombarnac, Korrespondent des ›XX. Jahrhundert‹, und Sie sind Major Noltitz vom russischen Heer. Sie gehen nach Peking und ich ebenfalls. Ich kenne Ihre Muttersprache, wie Sie voraussichtlich meine ...«

Der Major gab seine Zustimmung zu erkennen.

»Nun also, Herr Major Noltitz, statt uns auf dieser langen Fahrt durch Zentralasien einer dem andern fremd zu bleiben ... beliebt es Ihnen, daß wir einander etwas näher treten, als gewöhnliche Reisegefährten? ... Sie wissen von diesem Land alles, was ich nicht weiß, und es würde mir ein Vergnügen gewähren, mich zu unterrichten über ...«

»Herr Bombarnac«, erwiderte mir der Major französisch und ohne jeden fremden Akzent, »ich bin völlig einverstanden.«

Dann fügte er lächelnd hinzu:

»Sie wollen von mir unterrichtet sein ... Hat nicht einer Ihrer hervorragendsten Kritiker, wenn ich nicht ganz irre, gesagt: Die Franzosen lieben nur das zu lernen, was sie bereits wissen ...«

»Ich sehe, daß Sie Sainte Beuve gelesen haben, Herr Major, und vielleicht hatte jener skeptische Akademiker im allgemeinen nicht so Unrecht. Was mich aber betrifft, mache ich eine Ausnahme von der Regel und strebe danach zu lernen, was ich nicht weiß. Gerade bezüglich des russischen Turkestan bin ich nun so unwissend ...«

»Ich stehe ganz zu Ihrer Verfügung«, erwiderte der Major, »und es wird mir ein Vergnügen sein, Ihnen die Großtaten von General Annenkof, dessen Arbeiten ich beobachtet habe, ausführlich zu schildern.«

»Besten Dank, Herr Major. Ich erwartete kein geringeres Entgegenkommen von einem Russen gegenüber einem Franzosen ...«

»Und«, fällt der Major ein, »wenn Sie mir gestatten, ein seit Danicheff berühmtes Wort teilweise anzuführen: ›So wird es immer sein, solange es noch Franzosen und Russen gibt.««

»Dumas Sohn nach Sainte Beuve!« ruf' ich aus. »Ich sehe, Herr Major, daß ich es mit einem Pariser zu tun habe ...«

»Der ein geborener Petersburger ist, Herr Bombarnac.«
Wir schütteln uns freundschaftlich die Hände. Bald darauf durchstreifen wir vereint die Stadt, wobei mir Baron Noltitz folgendes mitteilt:



Gegen Ende 1885 war es, als General Annenkof in Kizil-Arvat das letzte Stück des Anfangsteils dieses Schienenwegs in der Länge von 225 Kilometern zum Abschluß brachte. Von der ganzen Länge entfallen 160 Kilometer auf die Strecke, die durch die Wüste führt, die keinen einzigen Tropfen Wasser liefern konnte. Ehe sich Major Noltitz aber darüber ausließ, wie diese außerordentliche Arbeit durchgeführt wurde, erinnert er mich an die Ereignisse, die Schritt für Schritt die Eroberung Turkestans und dessen dauernden Anschluß an das moskowitzische Reich vorbereiteten.

Bereits 1854 hatten die Russen dem Khan von Schiva einen Bündnisvertrag aufgezwungen. Einige Jahre darauf, 1860 bis 1864, brachten sie, unaufhaltsam nach Osten vordringend, durch zwei Feldzüge gegen Kochan und Bucharä diese Gebiete in ihre Gewalt. 2 Jahre später kam Samarkand, und zwar nach den Schlachten bei Irdshar und bei Zera-Buleh, unter ihre Herrschaft.

Jetzt blieb noch der südliche Teil von Turkestan zu bewältigen und vor allem die Oase Achal-Tekke, die bis zur persischen Grenze reicht. Das versuchten die Generale Surakine und Lazareff durch die Expedition von 1878 bis 1879. Der Plan mißlang, und darauf vertraute der Zar den Versuch, die mächtigen Turkmenenstämme zu unterwerfen, dem berühmten General Skobelev, dem Sieger von Plewna, an.

Skobelev landete im Hafen von Michailow – der von Uzun-Ada bestand damals noch nicht –, und um seinen Vormarsch durch die Wüste zu erleichtern, erbaute der zweite Befehlshaber der Truppenmacht, General Annenkof,

die strategische Bahn, die binnen 10 Monaten Kizil-Arvat erreichte.

Hierbei vollendeten die Russen also, wie ich schon erwähnte, diesen Schienenweg weit schneller, als die Amerikaner den ihrigen nach dem fernen Westen vorschoben. Das Werk versprach ebenso industrielle wie militärische Vorteile.

Von vornherein stellte General Annenkov einen aus 34 Waggons bestehenden Wohnungs- und Arbeitszug zusammen. Dieser enthielt 4 2stöckige Wagen für die Offiziere, 4 ebensolche für Arbeiter und Soldaten, 1 Speisewagen, 4 Küchenwagen und 1 Krankenwagen. Das waren seine fahrbaren Werkstätten und auch die Kasernen, in denen 1500 Militärarbeiter und Beamte wohnten und gespeist wurden. Der Zug bewegte sich dem Fortschreiten des Schienenstrangs entsprechend weiter. Die Arbeiter waren in zwei Brigaden geteilt, von denen jede 6 Stunden täglich tätig sein mußte.

Hierzu kamen noch an die 15.000 aus dem Land zusammengeströmte Leute, die unter Zelten lebten. Ein Telegrafendraht setzte die Arbeiter mit Michailow in Verbindung, von wo auf einem kleinen Schienenweg, nach Decauvilles System, die Schienen und Querschwellen herbeigeschafft wurden.

Unter solchen Verhältnissen und dank der Ebenheit des Erdbodens betrug der tägliche Fortschritt etwa 8 Kilometer, während er in den Ebenen der Vereinigten Staaten nur 4 erreicht hatte. Die Arbeit kostete hier nicht viel; 40 Mark pro

Monat für die Arbeiter aus der Oase, und 44 Pfennig täglich für die, die aus der Bucharei gekommen waren.

So wurden die Truppen Skobelevs nach Kizil-Arvat und dann 500 Kilometer weiter bis Gheok-Tepe befördert. Letztere Stadt ergab sich erst nach Zerstörung ihrer Wälle und nachdem 12.000 ihrer Verteidiger niedergemetzelt worden waren; doch damit fiel die Oase von Achal-Tekke den Russen in die Hände, die Bewohner der Oase von Atek zögerten nicht, sich zu unterwerfen, und zwar um so williger, als sie die Hilfe des Zaren in ihrem Kampf mit Kuli-Khan, dem Häuptling der Mervier, anrufen hatten. Diese folgten, 250.000 an der Zahl, ihrem Beispiel, und im Juli 1886 fuhr die erste Lokomotive in den Bahnhof von Merw ein.

»Und die Engländer«, fragte ich Major Noltitz, »mit was für Augen haben diese die Fortschritte Rußlands in Zentralasien betrachtet?

»Natürlich mit denen der Eifersucht«, erwiderte der Major. »Bedenken Sie nur, die russischen Schienenstrecken verbunden mit den chinesischen, statt mit den Bahnlinien Indiens! Die Transkaspische Bahn als Konkurrenz derjenigen, die zwischen Herat und Delhi in Gang ist! Übrigens sind die Engländer auch in Afghanistan nicht so glücklich gewesen wie wir in Turkestan. Sie haben doch wohl jenen Gentleman gesehen, der sich in unserem Zug befindet?

»Gewiß, Herr Major, das ist Francis Trevellyan von Trevellyan Hall, Trevellyanshire.«

»Richtig! Dieser Sir Francis Trevellyan hat nun besonders verächtliche Blicke und ein wegwerfendes Achselzu-

cken für alles, was wir geleistet haben. Er verkörpert die glühende Eifersucht seiner Nation in seiner Person, und England wird sich kaum je mit der Tatsache abfinden können, daß unsere Eisenbahnen von Europa bis zum Stillen Ozean führen, während die seinigen am Indischen Ozean ihr Ende haben!«

Diese interessante Unterhaltung hat mehr als eine halbe Stunde gedauert, während der wir durch die Straßen von Kizil-Arvat wanderten. Jetzt war es Zeit, zum Bahnhof umzukehren, und das taten wir denn beide.

Selbstverständlich trennten wir uns hiermit nicht, sondern verabredeten, daß der Major seinen Platz im dritten Waggon verlassen und dafür einen in dem meinigen einnehmen sollte. Waren wir schon vorher Bewohner derselben Stadt, so sollten wir nun Nachbarn im selben Haus oder vielmehr zwei Freunde in demselben Zimmer werden.

Um 9 Uhr wird das Abfahrtssignal gegeben. Von Kizil-Arvat aus wendet sich der Zug südwestlich auf Aschabad zu, wobei er längs der persischen Grenze hinrollt.

Noch eine halbe Stunde etwa plauderten wir, der Major und ich, von dem und jenem. Er macht mich aufmerksam, daß ich, wenn die Sonne jetzt nicht bereits unter dem Horizont verschwunden wäre, die höchsten Gipfel der großen und kleinen Balkan-Berge Asiens würde wahrnehmen können, die sich über der Bai von Krasnowodsk erheben.

Schon hat sich's die Mehrzahl unserer Reisegefährten auf ihren Sitzen für die Nacht bequem gemacht, denn letztere können durch einen sinnreichen Mechanismus leicht

in Schlafstätten verwandelt werden. Man kann sich dann ausstrecken, den Kopf gegen ein Kissen lehnen, sich in Decken einhüllen – und wenn man dennoch schlecht schläft, so kommt das davon, daß man kein ruhiges Gewissen hat.

Major Noltitz hat sich, wie es scheint, nichts vorzuwerfen, denn wenige Minuten, nachdem er mir gute Nacht gewünscht hat, ist er schon in tiefen Schlaf gesunken.

Wenn ich selbst munter bleibe, rührt das daher, daß mein Kopf noch arbeitet. Ich denke an mein berühmtes Frachtstück, an dessen Insassen, und noch diese Nacht habe ich mir vorgenommen, mit ihm in Verbindung zu treten. Dabei erinnere ich mich, daß auch andere Originale in dieser außergewöhnlichen Weise gereist sind. In den Jahren 1889, 1891 und 1892 ist ein österreichischer Schneider, Hermann Zeitung, von Wien nach Paris, von Amsterdam nach Brüssel und von Anvers nach Christiania gefahren, und zwei Verlobte aus Barcelona, Erres und Flora Anglora, haben denselben Kasten geteilt, in dem sie Spanien und Frankreich durchreisten.

Vorsichtigerweise muß ich aber doch warten, bis Popof für längere Zeit nach seinem Coupé zurückgekehrt ist. Der Zug wird vor Gheok-Tepe nicht halten, das heißt nicht vor 1 Uhr morgens. Während der Fahrt von Kizil-Arvat und Gheok-Tepe wird genannter Popof, so rechne ich, es nicht versäumen, ein Schläfchen zu machen, und dann oder niemals wird der Augenblick gekommen sein, mein Vorhaben zur Ausführung zu bringen.

Halt, ein Gedanke! Wenn das nun Zeitung wäre, der wie-

der eine solche unsinnige Fahrt machte, um nachher von dem freigebigen Publikum Geld herauszuschlagen ... Ja, ja, das muß er sein, das kann nur er sein! ... Zum Teufel, seine Person ist gerade nicht mehr von besonderem Interesse! ... Und ich, der sich schon sonst etwas auf diesen Eindringling einbildete ... indes, das wird sich zeigen; ich kenne ihn nach Fotografien, und vielleicht kann ich ihn doch noch etwas ausschachten ...

Eine halbe Stunde nach der Abfahrt sagt mir das Geräusch einer sich an der Plattform schließenden Tür, daß der Zugführer eben sein Coupé aufgesucht hat. Trotz meines Verlangens, dem Gepäckwagen einen Besuch abzustatten, zügle ich meine Ungeduld, denn noch ist anzunehmen, daß Popof nicht eingeschlafen ist.

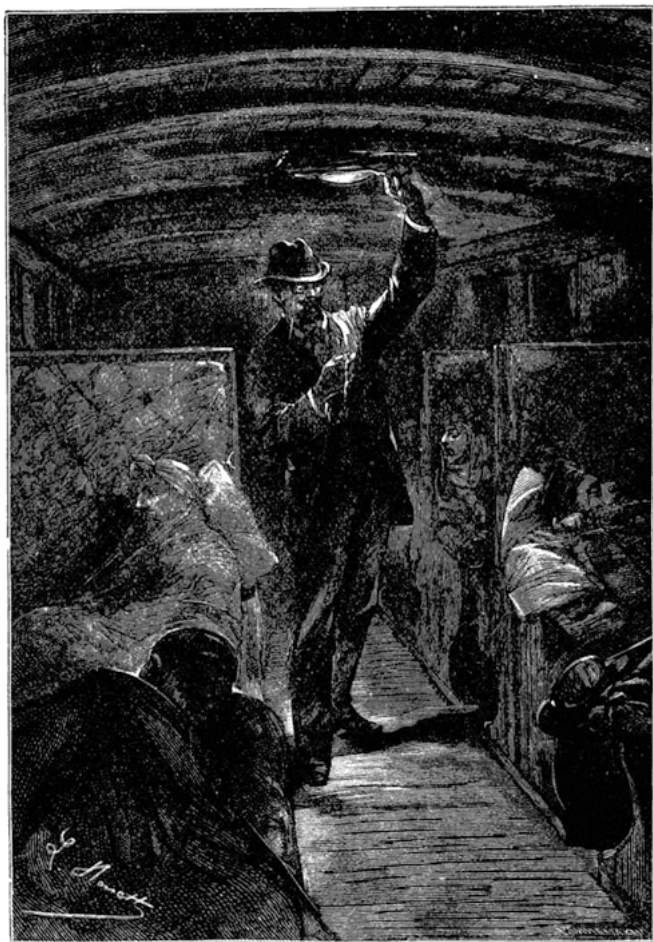
Im Innern unter den verschleierte Lampen ist alles totenstill. Draußen herrscht stockfinstere Nacht, in der man nur das Ächzen des Zugs vernimmt, das sich mit dem Pfeifen einer ziemlich scharfen Brise vermischt.

Ich erhebe mich, schlage den Vorhang einer Lampe zurück und sehe nach der Uhr ...

Wenige Minuten nach 11. Noch 2 Stunden vor dem Anhalten des Zugs in Gheok-Tepe.

Der Augenblick ist da. Nachdem ich zwischen den Sitzen bis zur Tür des Waggons hingeschlichen bin, öffne ich diese behutsam und schließe sie ebenso wieder, ohne von meinen Reisegefährten gehört worden zu sein oder einen von ihnen geweckt zu haben.

Da steh' ich nun auf der Plattform vor der Laufbrücke,



die unter den Stößen des Zugs erzittert. Inmitten der unergründlichen Finsternis, die den Karakorum verhüllt, empfinde ich so etwas von der nächtlichen Unendlichkeit des Meeres in der Umgebung eines einsamen Schiffes.

Ein schwacher Lichtschein stiehlt sich durch die Rolläden des Dienstcoupés. Soll ich warten, bis er verlöscht, oder ist es nicht vielmehr wahrscheinlich, daß er bis Tagesanbruch fort dauert?

Jedenfalls ist Popof noch nicht eingeschlafen, was ich aus dem Geräusch erkenne, das er erzeugt, wenn er sich umwendet. Ich verhalte mich mäuschenstill und stütze mich auf das Geländer der Plattform.

Im Vorbeugen treffen meine Blicke den Lichtschein, den die Laterne vorn an der Maschine hinausstrahlt. Es sieht aus, als rasten wir auf feurigem Weg dahin. Über mir jagen sich die Wolken mit unheimlicher Schnelligkeit am Himmel, und nur einzelne Sterne, wie die Kassiopeia, der Kleine Bär im Norden und die Wega in der Leier blinken dann und wann durch die Risse derselben hervor.

Sonst herrscht vollständiges Schweigen von einer Plattform zur andern. Trotz seiner Pflicht, das Personal des Zugs zu überwachen, hat Popof die Augen zum Schlummer geschlossen.

Jetzt vollkommen sicher, überschreite ich die Laufbrücke und stehe nun vor dem Gepäckwagen. Dessen Tür ist nur durch einen in zwei Krampen laufenden Riegel verschlossen. Ich öffne und schließe sie hinter mir wieder zu.

Das ging ohne Geräusch ab; denn wenn ich Popofs Auf-

merksamkeit nicht erregen will, so möcht' ich doch auch die Aufmerksamkeit des »freiwillig Eingekerkerten« nicht auf mich lenken.

Trotz der tiefen Finsternis im Innern des Gepäckwagens, der ja keine Seitenfenster hat, gelingt es mir, mich zurechtzufinden. Ich weiß, wo der Kasten steht – gleich links vom Eingang. Vor allem kommt es darauf an, daß ich hier an kein Frachtstück stoße, um so mehr, als diese Fulk Ephrinell gehören, und das sollte eine schöne Bescherung werden, wenn eines davon mit seinen Paketen künstlicher Zähne herunterpurzelte!

Vorsichtig mit Fuß und Hand mich vorwärts tastend, komme ich in Berührung mit dem Kasten. Die Füße einer Fliege hätten sich auf diesen nicht leichter niederlassen können als meine Hand, als ich über alle Kanten desselben hinstrich.

Ich bücke mich und lege furchtsam das Ohr an die Vorderwand ... kein Atem zu hören.

So still verhalten sich kaum die Erzeugnisse des Hauses Strong, Bulbul & Co. aus New York.

Da überfällt mich eine Angst – die Angst, alle meine Reporterhoffnungen schmachvoll scheitern zu sehen. Hatt' ich mich an Bord der ›Astara‹ doch etwa getäuscht? Das Atmen, das unterdrückte Niesen nur geträumt? Ist in diesem Behälter niemand eingeschlossen – nicht einmal Zeitung? Enthält dieser wirklich nur Spiegelscheiben für Fräulein Zinca Klork, Cha-Chua-Straße, Peking, China?

Nein, so schwach es war, ich konnte jetzt ein leises Ge-

räusch aus dem Innern des Kastens vernehmen. Es nimmt zu, und ich frage mich nun, ob der Oberteil der Vorderwand in einem Falz herabgleiten, ob der Gefangene sein Gefängnis verlassen wird, um draußen etwas frische Luft zu schöpfen.

Um nicht entdeckt zu werden, bleibt mir nur übrig, mich wieder im Hintergrund des Gepäckwagens zwischen zwei Frachtstücken zu verbergen. Dank der Finsternis hab' ich nichts zu fürchten.

Plötzlich schlägt ein trockenes Knarren an mein Ohr, das war keine Einbildung ... Das rührte von einem Streichhölzchen her, das irgend jemand anrieb ...

Fast gleichzeitig schossen auch einige schwache Lichtstrahlen durch die Luftlöcher des Kastens.

Wenn ich mir noch nicht über die Stellung klar gewesen war, die der Gefangene auf der Stufenleiter der lebendigen Wesen einnahm, so bin ich jetzt darüber aufgeklärt worden; wenn es sich nicht etwa um einen mit dem Gebrauch des Feuers vertrauten Affen handelt, und noch dazu um einen, der mit Streichhölzchen umzugehen verstand. Verschiedene Reisende behaupten, daß es solche Affen gäbe, doch gibt es dafür keine eigentlichen Beweise.

Warum sollte ich's nicht gestehen, daß sich meiner eine merkwürdige Erregung bemächtigt hat und ich mich weidlich hütete, die geringste Bewegung zu machen?

So verfließt 1 Minute. Nichts verrät, daß die Wandhälfte heruntergeglitten sei, nichts, daß der Unbekannte die Absicht habe, herauszukommen.

Und vorsichtig warte ich noch immer; da kommt mir der Gedanke, jenes Licht zu benützen. Jetzt ist der Kasten inwendig hell, und wenn ich da einen Blick durch die Luftlöcher werfe ...

Ich erhebe mich, krieche im Gepäckwagen hin und näher mich ... nur eine Furcht beschleicht mich ..., daß das Licht plötzlich verlöschen könnte ...

Endlich befinde ich mich vor der Kastenwand, die zu berühren ich mich weislich hüte, und bringe das Auge an eines der Löcher ...

Es ist wirklich ein Mensch, der da drin steckt, und auch nicht der österreichische Schneider Zeitung ... Gott sei Dank! Ich verleihe ihm auf der Stelle die Nummer 11.

Der Mann, dessen Gesichtszüge ich recht gut erkennen kann, scheint 25 bis 26 Jahre alt zu sein. Er zeigt den echten rumänischen Typus – was meine Gedanken bezüglich seiner Auftraggeberin bestätigt. Er sieht recht hübsch aus, trotz der ausgesprochenen Energie seines Gesichts, doch derselben bedarf es ja, um sich in Form eines Frachtstücks über eine so lange Strecke hin befördern zu lassen. Wenn er auch nichts von einem Übeltäter an sich hat, der sich mit Rücksicht auf drohende Unannehmlichkeiten versteckte, so muß ich gestehen, daß er auch nichts von dem Helden erkennen läßt, den ich zur Hauptperson meiner Geschichte zu machen träumte.

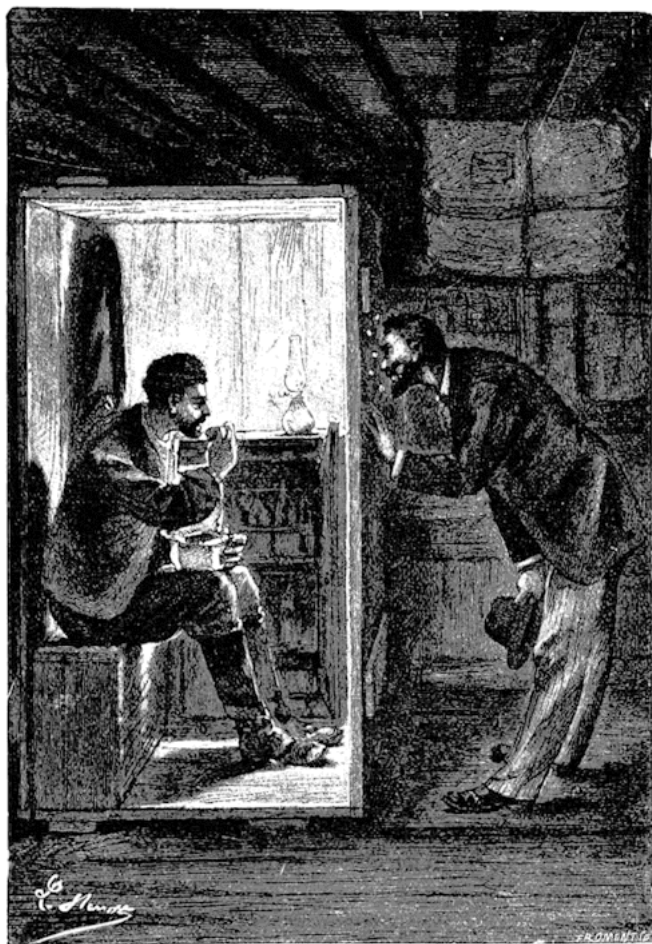
Alles in allem waren es ja auch keine Helden, weder der Österreicher noch der Spanier, die solche Kistenreisen ausgeführt haben: es waren junge Menschen mit beschränk-

tem kleinbürgerlichen Horizont, und doch brachten sie den Reportern manche schöne Kolumne ein. Auch diese brave Nummer 11 werde ich durch einige Erweiterungen, durch Antonomasien, Diaphern, Beiwörter, Metaphern und andere Redefiguren zustutzen, werde ich vergrößern, erweitern ... wie man eine fotografische Platte zur Entwicklung bringt.

Ein Kistenfahrer von Tiflis nach Peking ist übrigens an und für sich eine ander Ding als einer, der von Wien oder Barcelona nach Paris geht, wie das Zeitung, Erres und Flora Anglora getan haben.

Ich füge ausdrücklich hinzu, daß ich meinen Rumänen nicht verraten und ihn gegen niemand denunzieren werde. Er braucht an meiner Verschwiegenheit nicht zu zweifeln, kann vielmehr auf meine Unterstützung rechnen, wenn ich ihn im Fall einer Entdeckung nützen könnte – übrigens wird er nicht entdeckt werden.

Was macht er gerade? ... Sieh da, er sitzt gemütlich in seinem Kasten, den dem wackeren Burschen eine kleine Lampe erhellt. Auf den Knien hält er eine Konservenbüchse, an Biskuit fehlt's ihm nicht und in einem Wandschränkchen entdecke ich auch noch einige volle Flaschen, ferner eine Decke und, an der einen Seite hängend, einen Überrock. Wahrlich, meine Nummer 11 befindet sich höchst schlaue. Da sitzt der Bursche in seinem Kasten, wie die Schnecke in ihrem Haus. Sein »Heim« rollt mit ihm weiter, und er spart dabei soundso viel hundert Francs, die ihn die Fahrt von Tiflis nach Peking, selbst in der 2. Klasse, gekostet hätte.



Ich weiß zwar, das nennt man betrügen, und es gibt Gesetze, die einen solchen Betrug bestrafen – übrigens kann er ja seinen Kasten nach Belieben verlassen, im Gepäckwagen auf und ab gehen und sich sogar, wenigstens in der Nacht, auf die Plattform hinausbegeben ... Nein, ich beklage den Mann nicht, und wenn ich bedenke, daß er an die Adresse einer hübschen Rumänin aufgegeben ist, so möcht' ich seine Stelle fast selbst einnehmen.

Da kommt mir ein Gedanke, den ich für vortrefflich halte und der es doch vielleicht nicht ist, nämlich der, leise an die Wand des Kastens zu klopfen, mit dem neuen Reisegefährten in Beziehung zu treten, um zu erfahren, wer es ist und woher er kommt, da ich ja weiß, wohin er geht. Eine brennende Neugier verzehrt mich. Ich muß sie befriedigen ... Es gibt Augenblicke, wo so ein Reporter sich ganz in eine Evastochter verwandelt.

Doch wie wird der arme Kerl die Sache aufnehmen? ... Natürlich sehr gut. Ich werde ihm sagen, daß ich Franzose bin, und jeder Rumäne weiß, daß er sich einem solchen stets anvertrauen kann. Ich werde ihm meine Dienste anbieten, ihm vorschlagen, die Härte seiner Gefangenschaft durch Zwiegespräche zu mildern und sein dürftiges Mahl durch einige Leckereien zu würzen ... Er soll meine Besuche nicht zu bedauern noch eine Unklugheit von mir zu befürchten haben.

Ich klopfe an die Wand.

Sofort erlischt das Licht.

Der Gefangene hält den Atem an ...

Ich muß ihn beruhigen.

»Öffnen Sie«, sage ich leise auf russisch, »öffnen Sie mir ...« Noch hab' ich den Satz nicht vollenden können, da erleidet der Zug einen Stoß, und seine Geschwindigkeit nimmt auffallend ab.

Wir sind doch noch nicht auf der Station Gheok-Tepe angekommen?

Da hör' ich von draußen rufen und schreien.

Nun schnell aus dem Gepäckwagen und die Tür wieder zu!

Es war höchste Zeit.

Kaum bin ich auf der Plattform, als das Dienstcoupé sich schon öffnet. Popof verläßt es, ohne mich zu erblicken, begibt sich in den Gepäckwagen und von da aus nach der Lokomotive.

Fast gleichzeitig hat der Zug die gewöhnliche Schnelligkeit wiedererlangt, und Popof kommt gleich nachher wieder zum Vorschein.

»Was ist denn geschehen, Popof?«

»Was sehr häufig geschieht, Herr Bombarnac, ein Dromedar ist überfahren worden ...«

»Armes Tier!«

»Armes Tier? Es hätte uns zum Entgleisen bringen können ...«

»Nun denn, verwünschtes Tier!«

8. KAPITEL

Bevor der Zug die Station Gheok-Tepe erreichte, bin ich nach dem Waggon zurückgekehrt. Der Teufel hole jenes Dromedar! Hätt' es sich nicht so ungeschickt überfahren lassen, so wäre meine Nummer 11 mir kein Unbekannter mehr. Er hätte seinen »Laden« geöffnet, wir hätten freundschaftlich ein Weilchen geplaudert und wären mit einem Händedruck voneinander geschieden ... Jetzt muß der arme Teufel doch höchst unruhig sein, da er weiß, daß sein Betrug entdeckt ist, daß es einen gibt, dessen Absichten er mißtrauen muß, einen, der vielleicht sogar nicht zögert, sein Geheimnis zu verraten ... Und wenn er dann aus seinem Kasten geholt wird, dann setzt man ihn auf der nächsten Station in noch sichereren Gewahrsam, und Fräulein Zinca Klork wird ihn in der Hauptstadt des Himmlischen Reichs ganz vergeblich erwarten!

Ja, ja, ich muß ihn noch diese Nacht beruhigen. Das ist aber untunlich, denn der Zug wird bald in Gheok-Tepe und später in Aschabad halten, von wo er mit Tagesanbruch weitergeht. Daß Popof weiter schlief, ist auch nicht zu vermuten.

Noch überleg' ich mir das hin und her, als die Lokomotive um 1 Uhr nachts im Bahnhof von Gheok-Tepe anhält. Von meinen Reisegenossen hat keiner sein Nachtlager verlassen.

Ich steige aus und gehe in der Nähe des Gepäckwagens auf und ab. Jetzt wäre ein Versuch, in diesen zu gelangen,

entschieden zu gefährlich. Die Stadt zu besuchen, von der ich so gern etwas gesehen hätte, verhindert mich die Finsternis. Nachdem, was mir Major Noltitz davon erzählt hat, zeigt sie noch immer die Spuren des furchtbaren Sturmangriffs durch Skobeleff im Jahr 1880, zerschossene Mauern, zerstörte Bastionen ... Ich muß mich begnügen, all das nur mit den Augen des Majors gesehen zu haben.

Um 2 Uhr morgens geht der Zug weiter, der jetzt noch einige Reisende, nach Popofs Aussage Turkmenen, aufgenommen hat. Diese werd' ich mir ansehen, wenn's erst hell ist.

Ein Aufenthalt von 10 Minuten gestattet mir, die Höhenzüge der persischen Grenze am fernen Horizont undeutlich wahrzunehmen. Jenseits einer grünenden Oase mit zahlreichen Wasseradern fahren wir durch angebaute weite Ebenen hin, wo die Linie häufige Umwege – »Diversions«, sagt der Engländer – macht. Nachdem ich mich überzeugt, daß Popof gar nicht wieder ans Schlafen denkt, ziehe ich mich in meine Ecke zurück.

Um 3 Uhr neuer Aufenthalt. Auf dem Perron wird der Name »Aschabad« ausgerufen. Da ich nicht still sitzen bleiben kann, steige ich auch hier aus, lasse meine Genossen in tiefem Schlummer liegen und schlendre geradewegs in die Stadt.

Aschabad ist der Hauptort Transkaspiens, und ich erinnere mich gerade zur rechten Zeit dessen, was der Ingenieur Boulangier über seine höchst interessante Fahrt bis Merw mitgeteilt hat. Was ich selbst gesehen, als ich, den Bahnhof

links liegenlassend, dahinschritt, beschränkt sich auf das Schattenbild des turkmenischen Forts, das die neue Stadt beherrscht, deren Einwohnerzahl sich seit 1887 verdoppelt hat. Dieser neue Stadtteil bildet ein Straßennetz hinter einem dichten Baumvorhang.

Um halb 4 zurückgekehrt. Jetzt geht Popof – zu welchem Zweck weiß ich nicht – im Gepäckwagen hin und her. Wie muß sich der junge Rumäne über diesen an seinem Kasten vorüberkommenden Schritt beunruhigen!

Beim Wiedererscheinen Popofs frage ich:

»Nichts Neues?«

»Nichts, Herr Bombarnac, höchstens der Morgenwind, der ziemlich frisch ist.«

»Sogar sehr frisch ... Gibt's denn kein Wartezimmer im Bahnhof?«

»O ja, zur Bequemlichkeit der Reisenden ...«

»Und auch zum Besten der Bahnbeamten ... Natürlich ... Folgen Sie mir, Popof.«

Popof läßt sich nicht ein zweites Mal bitten.

Wenn die Gastzimmer auch offen sind, scheint es mir doch, als ob die Gäste darin bezüglich der Auswahl eines Labetrunkes sehr beschränkt wären. Hier gibt es nichts als »Kimis« (Kumyß), ein aus gegorener Stutenmilch bereitetes Getränk von recht fadem Geschmack, das aber sehr nahrhaft sein soll. Man muß schon Tatare sein, um dieses Getränk nur ansehen zu können. Wenigstens auf mich hat es so gewirkt. Popof dagegen hat es vortrefflich gefunden, und das ist doch die Hauptsache.

Die meisten Sarten und Kirgisen, die in Aschabad den Zug verließen, wurden durch andere Reisende 2. Klasse ersetzt, durch Afghanen, von Beruf Händler und gewiß Schleichhändler, die, wie man sagt, mit allen Hunden gehetzt sind. Der gesamte in Mittelasien verzehrte grüne Tee wird von ihnen aus China über Indien hereingepascht, und obgleich das einen weit längeren Transport bedingt, liefern sie ihn doch billiger als der russische Tee verkauft wird. Selbstverständlich wurden die Gepäckstücke dieser Afghanen mit ganz besonderer Sorgsamkeit untersucht.

Der Zug ist um 4 Uhr morgens weitergefahren. Unser Wagen bildet noch immer einen Sleeping-car. Ich beneide meine Reisegefährten um ihren Schlaf, und da das alles ist, was ich für sie tun kann, begebe ich mich nach der Plattform zurück.

Am Horizont des Ostens glüht der Frühschimmer des Tages. Da und dort zeigen sich Trümmer der alten Stadt, eine Zitadelle mit hohen Wällen und eine Reihe breiter Tore, deren Durchmesser bei manchen bis zu 15 Meter beträgt. Nachdem er verschiedene Dämme, die durch die Unebenheiten des Erdbodens hier bedingt sind, hinter sich gelassen, braust der Zug wieder auf die ebene Steppe hinaus.

Wir fahren mit einer Schnelligkeit von 60 Kilometern die Stunde und biegen nach Südosten hin ab, wobei die persische Grenze in der Nähe bleibt. Nur jenseits Duchak entfernt sich die Bahnlinie von ihr. Während dieser Fahrt von 3 Stunden hält der Zug, zur Einnahme verschiedener Bedürfnisse, an zwei Stationen: Gheurs, dem Vereinigungs-

punkt mit der Linie nach Mesched, von wo aus die Höhen des Plateaus von Iran sichtbar sind, und Artyk, wo sich zwar vieles, doch etwas salziges Wasser befindet.

Der Zug durchschreitet hierauf die Oase des Atek, eines nicht unbedeutenden Zuflusses des Kaspischen Meers. Hier sieht man überall grüne und dichte Bäume. Die Oase macht ihrem Namen Ehre und würde die Sahara nicht verunzieren.

Sie erstreckt sich bis zur Station Duchak, das heißt bis zur 606. Werst, wo wir um 6 Uhr morgens ankommen.

2 Stunden Aufenthalt sind gleich 2 Stunden Spaziergang. Ich bin unterwegs, um Duchak in Gesellschaft von Major Noltitz, der mir wiederum als Führer dient, flüchtig zu besichtigen.

Ein Reisender hat den Bahnhof schon vor uns verlassen, ich erkenne Sir Francis Trevellyan. Der Major macht mich aufmerksam, daß das Gesicht dieses Herrn noch verdrießlicher aussieht, daß seine Lippen einen noch verächtlicheren Ausdruck zeigen und seine Haltung mehr denn je echt angelsächsisch ist.

»Und wissen Sie, warum, Herr Bombarnac?« fügt er hinzu. »Weil von hier, der Station Duchak, aus bis an den Endpunkt der Eisenbahnen Englisch-Indiens eine Linie, die die Grenze von Afghanistan, Kandahar, die Bergpässe von Bolan und die Oase von Pendjeh durchzöge, hinreichen würde, beide Netze miteinander zu verbinden.

»Und diese Linie würde messen?«

»Kaum 1000 Kilometer; die Engländer versteifen sich

aber darauf, den Russen in keiner Weise die Hand zu bieten. Und welcher Vorteil wäre es für ihren Handelsverkehr, binnen 12 Tagen von London nach Kalkutta gelangen zu können.«

So spazierten wir plaudernd durch Duchak. Schon seit einer Reihe von Jahren sah man die Bedeutung voraus, die diese bescheidene Ortschaft erlangen würde. Eine Zweiglinie verbindet sie mit Teheran in Persien, während nach den indischen Eisenbahnen hin noch keine solche geplant ist. Solange Leute von dem Schlag jenes Sir Francis Trevelyan im Vereinigten Königreich die Majorität haben, wird das asiatische Netz auch niemals völlig ausgebaut werden.

Ich stelle nun dem Major die Frage, wie es sich auf der Groß-Transasiatischen Bahn auf der Strecke durch Zentralasien mit der wünschenswerten Sicherheit verhält.

»In Turkestan«, antwortet er mir, »ist die Sicherheit vollständig gewährleistet. Hier überwachen russische Beamte unausgesetzt die Bahn; in der Nähe der Bahnhöfe befindet sich stets verlässliche Polizei, und da die Stationen nah beieinander liegen, glaube ich nicht, daß die Reisenden hier irgend etwas zu fürchten haben. Die turkmenische Bevölkerung hat sich übrigens den oft harten Anforderungen der russischen Verwaltung fügen gelernt. Seit der Zeit, wo die Transkaspische Bahn betrieben wird, ist noch kein Zug durch einen Überfall aufgehalten worden.«

»Das ist ja recht befriedigend, Herr Major. Was aber nun den weiteren Teil zwischen der Grenze und Peking angeht ...«

»Oh, da liegt die Sache freilich anders«, antwortet Major Noltitz. »Auf der Hochebene von Pamir und bis nach Kaschgar wird die Strecke scharf überwacht; darüber hinaus steht die Groß-Transasiatische Bahn unter der Aufsicht der chinesischen Verwaltung, zu der ich nur sehr beschränktes Vertrauen habe.«

»Sind die Stationen dort weit entfernt voneinander?«

»Zuweilen sehr weit.«

»Und treten dann anstelle russischer nicht chinesische Beamte?«

»Ja, nur mit Ausnahme unseres Popof, der den Zug bis zum Endpunkt begleitet.«

»Dann werden wir also als Schaffner, Lokomotivführer und Heizer lauter Söhne des Himmlischen Reichs haben? ... Ich muß gestehen, Herr Major, daß mich das etwas beunruhigt, und die Sicherheit der Reisenden ...«

»Sie irren, Herr Bombarnac, die Chinesen sind nicht minder zuverlässige Beamte als die unseren, und sie geben vortreffliche Maschinenführer ab. Dasselbe gilt bezüglich der Ingenieure, die die Bahn durch das Himmlische Reich mit großer Geschicklichkeit hergestellt haben. Unzweifelhaft ist es eine intelligente Menschenrasse, diese gelbe Rasse, und für industrielle Fortschritte zugänglich.

»Ich glaub' es, Herr Major, da sie ja doch dereinst die Beherrscherin der Welt werden wird ... Natürlich erst nach der slawischen.«

»Was die Zukunft im Schoß birgt, weiß ich nicht«, erwidert der Major lächelnd. »Doch um auf die Chinesen zu-

rückzukommen, so muß ich bekennen, daß sie ein lebhaftes Fassungsvermögen und eine erstaunliche Leichtigkeit besitzen, sich in etwas einzuleben. Ich habe sie bei der Arbeit beobachtet und spreche aus Erfahrung.«

»Zugegeben; wenn aber von dieser Seite nichts besonderes zu fürchten ist, so durchstreifen doch wohl zahlreiche Verbrecher die weiten Wüsten der Mongolei und des westlichen China?«

»Und Sie glauben, daß diese Burschen frech genug sein könnten, einen Bahnzug zu überfallen?«

»Gewiß, Herr Major; und das beruhigt mich einigermaßen.«

»Wie? ... Das beruhigt Sie?«

»Natürlich, denn mir liegt vor allem daran, daß sich bei unserer Fahrt ein kleines Unglück ereignet.«

»Wahrhaftig, mein Herr Reporter, ich bewundere Sie! ... Sie brauchen Unglücksfälle, aufregende Ereignisse ...«

»Ganz wie der Arzt Kranke braucht. Möge sich also bald ein hübsches, interessantes Abenteuer ereignen ...«

»Oh, Herr Bombarnac, ich fürchte, daß Sie hierin nicht völlig enttäuscht werden, wenn es, wie ich gehört habe, wahr ist, daß die Gesellschaft mit gewissen Bandenführern in Unterhandlung getreten ist ...«

»Wie die berühmte hellenische Verwaltung mit Had-schi Stavros in Abouts Roman?«

»Ganz richtig, und wer weiß, ob etwa auf seinen Vorschlag ...«

»Freilich, freilich, das möchte' ich im voraus glauben ...«

»Warum auch nicht«, antwortet Major Noltitz. »Es wäre in der Tat sehr fin de siècle, dieses Mittel, die Sicherheit der Züge auf ihrer Fahrt durch das Himmlische Reich zu gewährleisten. Übrigens gibt es noch einen berüchtigten Wegelagerer, der sich seine Unabhängigkeit, seine Handelsfreiheit zu erhalten strebt, das ist ein gewisser Ki-Tsang ...«

»Was ist dieser Chinese?«

»Ein kühner Räuberhauptmann, halb chinesischen, halb mongolischen Ursprungs. Nachdem er lange Zeit Yunnan gebrandschatzt hat, wo ihm schließlich der Boden unter den Füßen zu heiß wurde, ist er nach den Nordprovinzen übergesiedelt. Man hat auch seine Gegenwart in den Gegenden der Mongolei gemeldet, welche die Groß-Transasiasische Bahn durchschneidet ...«

»Hallo! Da haben wir ja einen Lieferanten für Zeitungsberichte, wie man sich nur einen wünschen kann!«

»Herr Bombarnac, die Zeitungsberichte, die Sie jenem Ki-Tsang zu verdanken hätten, würden ziemlich teuer werden.«

»Pah, Herr Major, das ›XX. Jahrhundert‹ ist reich genug, seinen Ruhm zu bezahlen ...«

»Mit seinem Geld ja; wir andern könnten sie aber mit dem Leben bezahlen müssen! Zum Glück hat uns kein Mitreisender in dieser Weise sprechen hören, denn sonst würde man gewiß Ihre Entfernung aus dem Zug verlangen. Also Vorsicht, und lassen Sie ja nichts von Ihren Reporterwünschen, soweit sie sich auf Abenteuer beziehen, vor andern laut werden. Jedenfalls wollen wir mit jenem Ki-Tsang

nichts zu schaffen haben, das ist sicherlich besser für die Reisenden ...«

»Nicht aber für die Reise, Herr Major.«

Wir kehren nun nach dem Bahnhof zurück. Der Aufenthalt in Duchak soll noch eine halbe Stunde währen. Beim Aufundabgehen längs des Perrons beobachte ich einen Vorgang, der die Zusammenstellung unseres Zugs verändert.

Von Teheran ist auf der Zweiglinie über Meschhed, die die persische Hauptstadt mit der Transasiatischen Bahn verbindet, noch ein weiterer Gepäckwagen eingetroffen.

Diesen wohlverschlossenen und plombierten Wagen begleitet eine Schar von sechs bewaffneten Personen, deren Aufgabe es zu sein scheint, den Wagen nie aus den Augen zu verlieren.

Ich weiß nicht, ob es an meiner zufälligen Geistesverfassung liegt, doch es ist mir, als ob jener Gepäckwagen etwas Besonderes, Geheimnisvolles an sich hätte, und nachdem mich der Major verlassen hat, wende ich mich an Popof, der den betreffenden Vorgang überwacht.

»Wohin geht dieser dritte Gepäckwagen, Popof.«

»Nach Peking, Herr Bombarnac.«

»Und was befördert er?«

»Was er befördert? ... Eine große Persönlichkeit.«

»Wie? Eine Person von hohem Rang?«

»Das setzt Sie in Erstaunen?«

»Natürlich ... in einem solchen Güterwagen ...«

»Ja, wenn er's nicht anders will.«

»Nun, Popof. Sie werden mich aufmerksam machen, wenn die große Persönlichkeit aussteigt.«

»Die wird gar nicht aussteigen.«

»Warum nicht?«

»Weil sie tot ist.«

»Tot?«

»Ja, es ist nur die Leiche des Mannes, die wir nach Peking schaffen, wo man ihr ein Begräbnis mit allen Ehrenbezeugungen gewähren wird.«

Na, da haben wir ja nun eine wichtige Persönlichkeit in unserem Zug ... aber nur als Leichnam. Macht nichts! Ich empfehle Popof, sich nach dem Namen des Verstorbenen zu erkundigen. Das muß ein Mandarin von hohem Rang sein. Sobald ich etwas Näheres erfahre, geht ein Telegramm an das ›XX. Jahrhundert‹ ab.

Während ich den Gepäckwagen betrachte, starrt ihn ein neuangekommener Reisender mit derselben Neugier an wie ich.

Dieser Reisende ist ein Mann von stolzem Aussehen, etwa 40 Jahre alt und trägt mit Eleganz das Kostüm der reichen Mongolen. Er ist von hohem Wuchs, hat einen etwas finsternen Blick, einen wohlgepflegten Schnurrbart à la Scholl – ach, möcht' er auch dessen Geist besitzen! – sehr blaßgelben Teint und Augenlider, die sich fast niemals bewegen.

»Da«, sag' ich für mich, »ein prächtiges Musterexemplar! Ich weiß nicht, ob er der Vertreter der ersten Rolle, den

ich noch suche, werden wird, auf jeden Fall geb' ich ihm doch in meiner würdigen Gesellschaft die Nummer 12.«

Dieser Inhaber der noch freien ersten Rolle ist, wie ich von Popof erfuhr, der Seigneur Faruskiar, er wird von einem Mongolen niederen Rangs und gleichen Alters begleitet, der sich Ghangir nennt. Beide sehen auf den Gepäckwagen, der am Ende des Zugs, doch vor dem letzten Güterwagen, angekoppelt wird. Sobald dieses Einrangieren beendet ist, nehmen die Perser in dem nächstvorderen Wagen 2. Klasse Platz, damit der kostbare Körper immer unter ihrer Überwachung bleibt.

Da hört man auf dem Perron des Bahnhofs lautes Schreien.

Diese Töne kenne ich; die kommen vom Baron Weißschnitzerdörfer her, der ein übers andere Mal ruft: »Aufhalten! ... Fangt ihn auf!«

Diesmal handelt es sich nicht um einen abgehenden Bahnzug, sondern nur um einen durchgegangenen Hut. Einige heftige Windstöße, die sich unter der Decke der Einsteigehalle verfangen haben – und diese steht allen Winden offen – haben den helmartigen bläulichen Hut des Barons rücksichtslos entführt. Er rollt über den Perron hin, über die Schienen, streift die Weichen und das Mauerwerk, und sein Eigentümer rennt, daß ihm der Atem ausgeht, ohne den Flüchtling einholen zu können.

Angesichts dieser tollen Hetzjagd halten sich Herr und Frau Caterna krampfhaft die Seiten, der junge Chinese Pan-



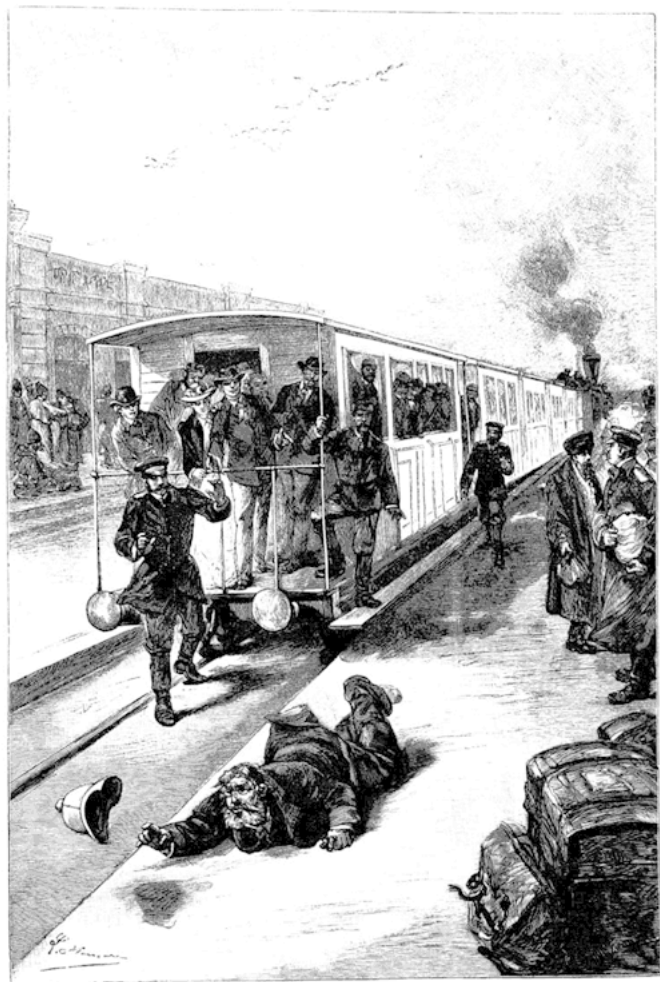
Chao will vor Lachen platzen, nur Doktor Tio-King bewahrt seine unerschütterliche Ruhe.

Scharlachrot, atemlos, keuchend hält der Deutsche an. Mehrmals versucht er die Hand auf seine Kopfbedeckung zu legen – immer entwischt sie ihm, und dabei fällt er selbst noch der Länge nach hin, während die Schöße seines langen Rocks über seinem Kopf zusammenschlagen, was Herrn Caterna die bekannte Melodie von Miss Helyett zu trällern veranlaßt:

Wie herrlich dies zu se-he-hen,
Was doch so schnell gesche-he-hen!

Ich kenne nichts Boshafteres und Lustigeres als einen Hut, der vom Wind entführt wird, der hin und her rollt, hüpf, springt, auf der Erde hinstreicht und gerade dann wieder davonfliegt, wenn man ihn schon in der Hand zu haben meint. Wenn mir das widerführe, würde ich allen gern verzeihen, die über mich lachten.

Der Baron ist aber nicht in der Laune zu verzeihen. Er springt hierhin, er springt dorthin, er wagt sich auf das Gleis. »Achtung! In acht nehmen!« rufen ihm mehrere zu, denn der von Merw kommende Zug läuft eben in den Bahnhof ein. Das war des Hutes Tod: die Lokomotive zermalmt ihn ohne Mitleid, und der Reisehelm ist nichts mehr als ein trauriger Fetzen, den man dem Baron zurückbringt. Natürlich regnet es nun wieder Vorwürfe und Drohungen gegen die Groß-Transasiatische Bahngesellschaft.



Das Abfahrtssignal ertönt, und alte und neue Passagiere beeilen sich, Plätze zu suchen oder die ihrigen wieder einzunehmen. Unter den neuen bemerke ich drei Mongolen von verdächtigem Aussehen, die einen Wagen 2. Klasse besteigen.

Eben als ich den Fuß auf die Plattform setze, höre ich den jungen Chinesen zu seinem Begleiter sagen:

»Ach, Doktor Tio-King, haben Sie jenen Deutschen mit seinem drolligen Hut gesehen? ... Nein, was ich gelacht habe!«

Wie korrekt spricht Pan-Chao Französisch ... Was sag' ich, mehr als Französisch, das ist ja Parisisch! ... Das legt mir den Gedanken nah, nun auch ihn anzusprechen!

9. KAPITEL

Wir sind auf die Minute genau abgefahren. Der Baron wird sich diesmal nicht zu beklagen haben. Übrigens begreife ich seine Ungeduld. 1 Minute Verspätung kann ihn den Anschluß an den Dampfer von Tien-Tsin nach Japan kosten.

Der neue Tag verspricht das Beste freilich nicht. So pfeift zum Beispiel ein so scharfer Wind, als müsse er die Sonne wie eine Stearinkerze auslöschen. Einer jener Orkane, die, wie die Leute sagen, die Lokomotiven der Groß-Transasiatischen Bahn zum Stehen bringen. Heute weht er zum Glück aus Westen, und er wird eher vorteilhaft sein, da er die Wa-

gen von hinten packt. Man wird sich also auf den Plattformen aufhalten können.

Jetzt wünsch' ich nur mit jenem Chinesen Pan-Chao ins Gespräch zu kommen. Popof hat recht; das muß der Sohn einer reichen Familie sein, der einige Jahre in Paris zugebracht – um zu lernen und sich zu amüsieren. Er dürfte einer der fleißigen »Five o'clocks«-Leser des ›XX. Jahrhunderts‹ gewesen sein.

Inzwischen habe ich mich auch noch mit anderen Dingen zu beschäftigen. Da ist zuerst der Mann im Kasten. Leider muß ein ganzer Tag vergehen, ehe ich ihn seiner Unruhe entreißen kann. Der wird schön in Angst sein! Da es aber unklug wäre, am Tag in den Gepäckwagen einzudringen, so muß ich schon wohl oder übel die Nacht abwarten.

Vergessen wir nicht, daß auch ein Gespräch mit Herrn und Frau Caterna auf meinem Programm vorgesehen ist. Das wird übrigens keinerlei Schwierigkeiten bieten.

Nicht so leicht dürfte es sein, mich mit meiner Nummer 12, dem stolzen Seigneur Faruskiar, in Verbindung zu setzen. Der Orientale scheint mir besonders eng zugeknöpft.

Zudem muß ich auch schnellstens den Namen des Mandarins erfahren, der als Leichenpaket nach China zurückkehrt. Mit einiger Gewandtheit muß Popof diesen doch von einem der Perser, die Seiner Exzellenz das Geleit geben, hervorlocken können. Ach, wenn das der Name eines Großwürdenträgers, etwa Pao-Wang oder Ko-Wang, der Vizekönig der beiden Kiang, oder gar Prinz King persönlich wäre.

Während der ersten Stunden braust der Zug durch die

Oase weiter. Bald werden wir uns in voller Wüste befinden. Der Boden besteht hier aus Alluvium, dessen Schichten sich bis in die Nähe von Merw hinziehen. Man muß sich schon an diese Eintönigkeit der Reise gewöhnen, die auch bis zur Grenze von Turkestan andauern wird: Oase und Wüste, Wüste und Oase, weiter nichts. Mit der Annäherung an das Hochland von Pamir verändert sich freilich die Szenerie. An landschaftlichen Reizen fehlt es dem geographischen Knoten nicht, den die Russen ebenso haben durchhauen müssen wie jener Schlaukopf Alexander den Knoten, der das Ochsenjoch mit der Deichsel des Wagens Gordiums verband. Das brachte dem mazedonischen Eroberer damals die Herrschaft über Asien ein ... Eine gute Vorbedeutung für die Herrschaft der Russen.

Doch warten wir das Hochland von Pamir und seine wechselnden Bilder vorläufig ruhig ab. Jenseits davon dehnen sich die endlosen Ebenen des chinesischen Turkestan und dann die ungeheure sandige Ebene der Wüste von Gobi, wo die Reise wieder ebenso eintönig wird wie vorher.

Es war jetzt halb 11. Im Dining-car muß das Frühstück bald aufgetragen werden. Bis dahin wollen wir in der Hauptstraße des Zugs die gewohnte Morgenpromenade machen.

Wo steckt denn Fulk Ephrinell? Ich seh' ihn nicht auf seinem Platz neben Miss Horatia Bluett, die ich nach höflicher Begrüßung darum befrage.

»Herr Fulk wollte einmal nach seinem Gepäck sehen«, antwortet sie mir.

Aha, sie ist schon so weit, ihn Herr Fulk zu nennen, und

sicherlich wird es sehr bald nur noch einfach »Fulk« heißen!

Seit der Abfahrt haben sich Seigneur Faruskiar und Ghangir im letzten Coupé des zweiten Waggons einlogiert. Jetzt sind sie allein und sprechen mit leiser Stimme.

Im Zurückgehen begegne ich Fulk Ephrinell, der sich wieder zu seiner Reisegefährtin begibt. Er drückt mir auf »Yankee-Art« die Hand. Ich sage ihm, daß Miss Horatia Bluett mir über ihn berichtet hat.

»Oh«, ruft er, »das ist eine tüchtiges Weib, eine Kaufmannsfrau ohnegleichen! Eine jener Engländerinnen ...«

»Die es verdiente, Amerikanerin zu sein!« füge ich hinzu.

»Wait a bit!« antwortet er lächelnd und mit entschieden vielversprechender Miene.

Als ich hinausgehen will, bemerk' ich, daß die beiden Chinesen bereits im Dining-car gewesen sein müssen. Der Schmöker des Doktor Tio-King liegt noch auf einem der kleinen Tische.

Ich glaube nicht, daß es von einem Reporter allzu indiscret ist, das alte Buch aufzunehmen, es zu öffnen und den Titel zu lesen, der also lautet:

*Von dem nüchternen und regelmäßigen Leben,
oder*

Die Kunst lange Zeit in vollkommener Gesundheit zu leben

Übersetzt aus dem Italienischen
von Louis Cornaro, Edelmann aus Venedig.

Vermehrt mit Angabe von Mitteln, um ein übles Temperament zu bessern, volle Glückseligkeit bis ins höchste Alter zu genießen und nicht vor gänzlicher Aufzehrung der Säfte zu sterben, wenn diese im allerhöchsten Greisenalter erschöpft sind.
Salerno. MDCCLXXXII.

Das ist also die Lieblingslektüre von Doktor Tio-King und deshalb neckt ihn sein unehrerbietiger Schüler zuweilen spöttelnd mit dem Namen Cornaro!

Mir fehlt es an Zeit, in dem Band noch etwas anderes zu sehen als sein Motto: *Abstinentia adjicit vitam*. Diesen Ausspruch des hochedlen Venezianers denk' ich mir aber gar nicht zur Richtschnur zu nehmen – mindestens nicht bezüglich des Frühstücks.

An der Platzverteilung des Dining-car ist nichts verändert. Ich sitze wieder neben Major Noltitz, Seigneur Faruskar und dessen Begleiter – beide am unteren Ende der Tafel – aufmerksam beobachtet. Wir fragen uns, was dieser Mongole mit dem stolzen Ausdruck wohl sein möge ...

»Halt«, sag' ich, selbst über den Einfall lächelnd, der mir durch den Kopf schießt, »vielleicht ist er gar ...«

»Wer und was denn?« unterbrach mich der Major.

»Der berühmte Räuberhauptmann ... der große Ki-Tsang höchstpersönlich ...«

»Scherzen Sie immer zu, Herr Bombarnac, doch nur leise, das empfehle ich Ihnen dringend!«

»Nun ja, Herr Major; Sie werden zugeben, daß das eine

höchst interessante Persönlichkeit wäre, die das eingehendste Interview verdiente.«

In dieser Weise scherzend, essen wir mit bestem Appetit. Das Frühstück ist vortrefflich, da die Vorratskammer in Aschabad und in Duchak frisch versorgt worden war. Als Getränk gab es Tee, Wein aus der Krim und Bier aus Kazan; als Fleischspeise Hammelkoteletts und zum Dessert ausgezeichnete Konserven, eine saftige Melone und Birnen sowie Weintrauben erster Güte.

Nach dem Frühstück rauche ich meine Zigarre auf der hintern Plattform des Dining-car. Herr Caterna findet sich hier fast gleichzeitig ein. Offenbar hat das schätzenswerte Mitglied diese Gelegenheit abgepaßt, zu mir in Beziehung zu treten.

Seine leuchtenden, aber halb geschlossenen Augen, sein glattes Gesicht, seine an falsche Backenbärte gewöhnten Wangen nebst den an falsche Schnurrbärte gewöhnten Lippen, sein an knallrote, schwarze, graue Perücken, mit oder ohne Glatze, je nach der Rolle gewöhntes Haupt – alles kennzeichnet den zum Leben auf den Brettern geschaffenen Komödianten. Herr Caterna hat aber auch dabei einen offenerzigen Ausdruck und ein immer heiteres Gesicht, ehrbares Wesen und ungezwungene Haltung – mit einem Wort, man erkennt in ihm den Mann!

»Ist es denkbar, mein Herr«, redet er mich an, »daß zwei Franzosen von Baku bis Peking miteinander reisen, ohne Bekanntschaft zu machen?«

»Mein Herr«, antwortete ich, »wenn ich einem Landsmann begegne ...«

»Der geborener Pariser ist, mein Herr ...«

»Und folglich zweimal Franzose«, füg' ich hinzu, »würd' ich's niemals über mich bringen, ihm nicht einmal die Hand gedrückt zu haben. Also, Herr Caterna ...«

»Sie kennen meinen Namen?«

»So wie Sie wohl den meinigen.«

»Gewiß, Herr Claudius Bombarnac, Reporter für das ›XX. Jahrhundert‹.«

»Ganz recht, zu Ihren Diensten.«

»Tausend Dank, Herr Bombarnac, oder vielmehr zehntausendmal Dank, wie man in China sagt, wohin ich mich mit meiner Gattin begeben ...«

»Um in Shanghai bei der Schauspielergesellschaft des französischen Theaters Vorstellungen zu geben ...«

»Sie sind ja über alles unterrichtet?«

»Nun, ein Reporter!«

»Ja, das ist richtig.«

»Ich erinnere mich auch, daß Sie sich einiger seemännischer Ausdrücke bedienten und daß ich daraus schloß, Sie müßten schon einmal Seefahrer gewesen sein, Herr Caterna.«

»Im richtigen Kurs, Herr Reporter. Ich gehörte zur Schuppenmannschaft des Admirals de Boissoudy an Bord der ›Redoutable‹.«

»Da fällt mir aber auf, daß Sie, ein Seemann, nicht den Seeweg gewählt haben.«

»Ah, Herr Bombarnac, das kommt daher, daß meine Frau, ohne Zweifel die erste Artistin des Landes, die keine andere in den Wanten überholt – entschuldigen Sie, da schlägt mich der alte Matrose in den Nacken –, die keine als Soubrette und muntere Liebhaberin übertrifft, die Seefahrt nicht verträgt. Sobald ich dann von der Eröffnung der Groß-Transasiatischen Bahn erfuhr, sagt ich zu ihr: ›Beruhige dich, Caroline! Sorge dich nicht mehr wegen des tückischen treulosen Elements! Wir reisen quer durch Rußland, Turkestan und China, ohne den festen Erdboden zu verlassen!‹ Das hat ihr gut gefallen, meinem Püppchen, die so hingebend, so ... ich finde nicht das rechte Wort ..., kurz, eine Soubrette ist, die nötigenfalls hochtragische Partien spielt, um einen Direktor nicht in der Tinte sitzenzulassen. Eine Künstlerin, sage ich Ihnen, eine wirkliche, geborene Künstlerin!«

Dem Herrn Caterna hört sich's angenehm zu. Er »steht unter Druck«, wie die Mechaniker sagen, und man darf ihn nicht stören, den Dampf abblasen zu lassen. Ist es so auffallend, daß er seine Frau anbetet? Ich glaube gern, daß sie ihm nichts schuldig bleibt. Ein für einander geschaffenes Pärchen, das, wie ich von meinen Reisegenossen höre, niemals in Verlegenheit, niemals verzweifelt, sondern mit seinem Los zufrieden ist, was weiter nichts liebt, als das Theater, besonders das der Provinz, wo Herr und Frau Caterna flottweg Drama, Vaudeville, Komödie, Operette, komische Oper, große Oper, Übersetzungen, Ausstattungstücke und Pantomimen spielen, sich bei Vorstellungen, die um 5 Uhr

nachmittags beginnen und um 1 Uhr nachts enden, glücklich fühlen, und die in den größeren Städten auf den vorhandenen Bühnen, sonst aber in den Rathaussälen der kleineren Ortschaften, in den Scheunen der Dörfer auftreten, sobald sie nur den Staub der Fahrt abgeschüttelt haben, und die nun ihre Kunst zeigen, ohne weiteres Ensemble, ohne Orchester, zuweilen sogar ohne Publikum – was sie der Mühe überhebt, das Eintrittsgeld zurückzuzahlen – mit einem Wort, das sind Komödianten, denen jede Jacke paßt.

In seiner Eigenschaft als Pariser ist Herr Caterna jedenfalls der Bruder Lustig des Vorderdecks gewesen, solange er noch zur See fuhr. Geschickt mit den Händen wie ein Taschenspieler und mit den Füßen wie ein Seiltänzer, dazu mit der Zunge oder den Lippen die Töne aller Holz- und Messinginstrumente nachzuahmen, verfügt er über die mannigfachste Sammlung von Gassenhauern, Trinkliedern, patriotischen Gesängen, Monologen bis hinab zu den Knalleffekten der Café-chantants. Das erzählt er mir mit hundert Gesten, einer unerreichbaren Mundfertigkeit, hin und her gehend, sich auf gespreizten Beinen wiegend, und mit Fußposen, als stünde er auf dem Podium eines Vorstadtrestaunts.

»Und wo waren Sie vor dem Weggang aus Frankreich?« frage ich ihn.

»In La Ferté-sous-Jouarre, wo Madame Caterna einen glänzenden Erfolg in der Rolle der Elsa aus dem ›Lohengrin‹ hatte, den wir natürlich ohne Musik spielten. Es ist auch wirklich ein interessantes und schönes Bühnenstück!«

»Sie müssen doch in der ganzen Welt umhergekommen sein, Herr Caterna?«

»Das glaube ich! In England, Rußland, Nord- und Südamerika, ach, Herr Claudius ...«

Er nennt mich schon einfach Claudius.

»Ach, Herr Claudius, es gab eine Zeit, wo ich der reine Götze von Buenos Aires und ganz Rio de Janeiro war! Glauben Sie nicht, daß ich Ihnen Flausen vormache. Schlecht in Paris, bin ich doch ausgezeichnet in der Provinz. In Paris – da spielt man nur für sich selbst ... in der Provinz spielt man nur für andere Leute! Und dann mein Repertoire!«

»Mein Kompliment, lieber Landsmann!«

»Ich danke Ihnen, Herr Claudius, denn ich liebe meinen Beruf. Was wollen Sie, es kann doch nicht jeder beanspruchen, Senator oder ... Reporter zu sein!«

»Das ist freilich schlimm, Herr Caterna«, sagte ich lächelnd.

»Nein, das ist völlig in Ordnung.«

Während der unerschöpfliche Mime nun seinen Rosenkranz weiter abbetete, fliegen zwischen zwei Pfiffen die Stationen an uns vorüber, darunter Kulka, Nisachurch, Kulla-Minor und andere ... alle sehr dürftig von Aussehen; nachher Bairam-Ali, 795, und Kurlan-Kala, 815 Werst vom Ausgangspunkt der Bahn.

»Wenn ich nichts verheimlichen soll«, fährt Herr Caterna fort, »so haben wir bei unserer Zickzacktournee von Stadt zu Stadt auch etwas Geld erworben. In unseren Koffern liegen einige Pfandbriefe der Nordbahn, auf die ich viel halte

und die ich als sichere Anlage für die Zukunft ansehe. Und ehrlich verdient sind sie obendrein, Herr Claudius! Mein Gott, ich weiß es ja, obwohl wir zu Hause unter demokratischer Regierung, unter der Herrschaft der Gleichheit leben, ist doch die Zeit noch sehr fern, wo man den Bühnenvater zur Seite des Bürgermeisters wird beim Präsidenten des Appellationshofs speisen sehen, oder wo die Soubrette den Ball bei dem Gemeindevorstand mit dem Kommandierenden General eröffnet! Ja, ja, man speist und tanzt nur unter sich ...«

»Und das ist darum nicht minder unterhaltend, Herr Caterna ...«

»Nicht weniger als recht und gerecht, Herr Claudius!« erwiderte der zukünftige erste Komiker von Shanghai, indem er eine imaginäre Halskrause mit der zwanglosen Haltung des Hofherrn aus der Zeit Ludwigs des XV. schüttelt.

Da tritt auch Frau Caterna auf uns zu. Sie ist die würdige Gefährtin ihres Gatten, geschaffen und in die Welt gekommen, ihn im Leben wie auf der Bühne zu vervollständigen, eine Theaterdame, die weder Zierpuppe noch Lästerzunge ist, ein Kind, das den Fußstapfen seines Vaters folgte, jedoch geboren, man weiß nicht wo und fast nicht einmal wie – alles in allem aber doch eine hübsche Erscheinung.

»Ich beehre mich, Ihnen Caroline Caterna vorzustellen«, sagt der Mime in einem Ton, als ob er mir die Patti oder Sarah Bernhardt zuführte.

»Nachdem ich die Hand Ihres Gatten gedrückt«, sage

ich, »würde ich mich glücklich schätzen, auch die ihrige drücken zu dürfen, Frau Caterna ...«

»Hier ist sie, mein Herr«, antwortet mir die Soubrette freimütig – »hier, immer bereit und ohne Souffleur!«

»Wie Sie sehen, keine Zierpuppe und die beste der Frauen ...«

»Wie er der beste der Ehemänner ist!«

»Das schmeichle ich mir, Herr Claudius«, versetzt der Mime, »und warum! Weil ich eingesehen habe, daß die Ehe vollständig mit der Vorschrift im Evangelium zusammenfällt, nach der die Männer zu sagen haben: Was die Frau liebt, davon bekommt der Mann häufig zu essen!«

Wahrlich, dieser wandelnde Komödiant war rührend anzusehen und unterschied sich sehr zu seinem Vorteil von der Hin- und Herrederei über »Soll und Haben«, die da im Innern des Waggons noch kein Ende fand.

Jetzt tritt auch Baron Weißschnitzerdörfer mit einer Reisesemütze auf dem Kopf aus dem Dining-car, wo er, das ist meine Überzeugung, gewiß jede Minute zur Durchsicht der Fahrpläne angewendet hat.

»Aha, das Männchen mit dem lustigen Hut!« rief Herr Caterna, nachdem der Baron, ohne uns eines Grußes zu würdigen, in den Wagen zurückgetreten ist.

»Das ist der richtige deutsche Bär!« bemerkte Frau Caterna.

»Und da nennt Heinrich Heine diese Leute noch sentimentale Eichen!« füg' ich hinzu.



»Dann hat er den hier nicht gekannt!« antwortete Frau Caterna. »Eine Eiche ... mag sein, doch sentimental ...«

»Wissen Sie denn, weshalb der Baron jetzt die Groß-Transasiatische Bahn befährt?«

»Doch sicher, um in Peking Sauerkraut zu essen!« scherzt Frau Caterna.

»Fehlgeschossen! Er ist hier als Rivale von Miss Nellie Bly. Er beabsichtigt, eine Reise um die Erde zu machen, und zwar in 39 Tagen ...«

»In 39 Tagen!« ruft Frau Caterna. »Sie wollen sagen, 139! Das ist kein Sportsmann, dieser Baron, keine Spur eines Sportmanns!«

Der Komödiant beginnt mit dem Ton einer Klarinette das bekannte Lied aus den »Glocken von Corneville«:

»Dreimal hab' ich die Welt umreist ...«

Dann, dem verschwindenden Baron nach:

»Ich mache nicht einmal die Hälfte!«

10. KAPITEL

Um 12 Uhr 15 hat unser Zug die Station Kari-Bata hinter sich gebracht, die schon mehr einer Haltestelle der Eisenbahn zwischen Neapel und Sorrent gleicht, wegen der italienischen Dächer der Häuser. Hier fällt mir ein großes

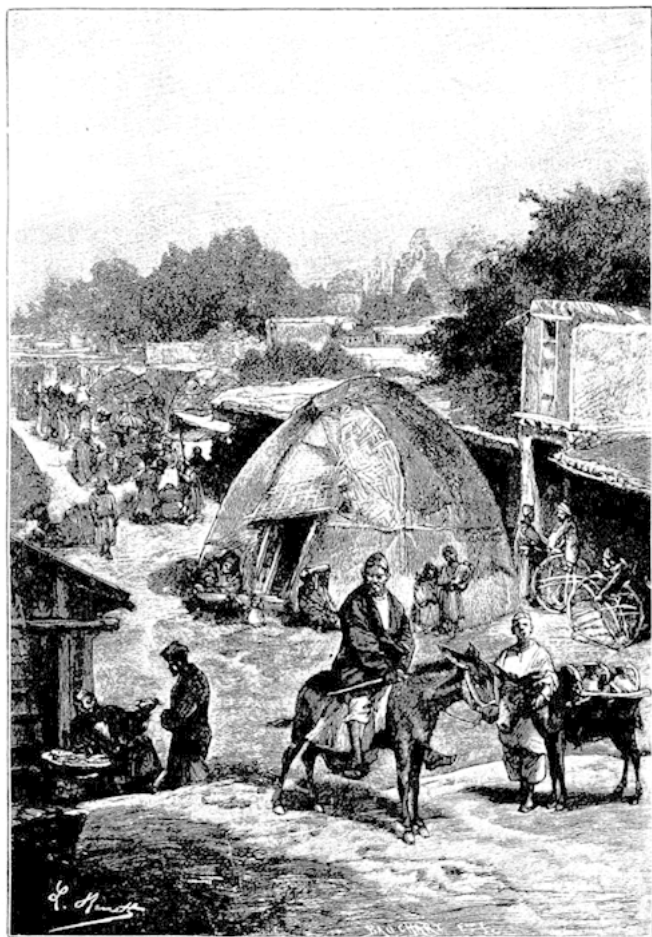
asiatisch-russisches Lager in die Augen, dessen Fahnen im frischen Wind flattern. Wir haben die Oase von Merw erreicht, die bei einer Länge von 125 Kilometern 12 Kilometer breit ist und 600.000 Hektar umfaßt ... Der Leser wird zugestehen, daß es meinen Angaben nicht an der nötigen Genauigkeit fehlt.

Rechts und links wohlbestellte Felder, Gruppen von schönen Bäumen, eine ununterbrochene Reihe von Ortschaften, arabische Hütten im Dickicht halb verborgen, Obstgärten zwischen den Häusern, und auf den ausgedehnten Weiden sich tummelnde Schaf- und Rinderherden ... Die fruchtbare Landschaft war von dem Murgab – dem »Weißen Wasser« – und durch dessen Nebenarm berieselt, und überall schwärmen hier Fasanen umher, wie die Krähen auf den Ebenen der Normandie.

Nachmittags um 1 Uhr hält der Zug im Bahnhof von Merw an, das von Uzun-Ada 822 Kilometer entfernt ist. Die Fackel des Krieges hat Turkestan nicht verschont. In früherer Zeit war es, wie es scheint, ein Mörder- und Räuber-
nest, und es ist für den armen Ki-Tsang bedauerlich, daß er nicht zu jener Zeit gelebt hat. Vielleicht wäre ein richtiger Dschingis-Khan aus ihm geworden.

Major Noltitz zitiert mir bei dieser Gelegenheit ein turkmenisches Sprichwort:

»Wenn du einen Merwier und eine Viper antriffst, so töte zuerst den Merwier und schaffe die Giftschlange danach aus der Welt!«



Ich glaube, seit Merwien russisch ist, wird man wohl die Vipern zuerst umbringen müssen.

In Merw 7 Stunden Aufenthalt. Ich werde Zeit haben, diese merkwürdige Stadt zu besuchen, deren physische und moralische Umwandlung, dank den freilich etwas willkürlichen Maßnahmen der russischen Behörden, wirklich erstaunlich ist. Es ist ein Glück, daß ihre 8 Kilometer im Umfang messenden Festungswerke, die erst 1873 von Nur-Verdy errichtet worden sind, dem Sturm der Truppen des Zaren nicht zu widerstehen vermochten. So ist aus dem Verbrechernest eine der wichtigsten Städte Transkasiens geworden.

Ich wende mich an Major Noltitz.

»Wenn es kein Mißbrauch Ihrer Gefälligkeit ist, so darf ich Sie wohl um Ihre Begleitung bitten ...«

»Recht gern«, antwortet er, »ich freue mich selbst darauf, Merw einmal wiederzusehen.«

Wir sind schnellen Schritts aufgebrochen.

»Ich muß Sie übrigens dahin aufklären«, bemerkt da der Major, »daß wir nur die neue Stadt sehen werden.«

»Warum nicht zuerst die alte? ... Das wäre logischer und auch chronologischer ...«

»Weil das alte Merw von dem neuen 30 Kilometer entfernt liegt, und Sie werden es ein wenig im Vorüberfahren zu sehen bekommen. Verlassen Sie sich nach dieser Seite völlig auf die so vortreffliche Schilderung Ihres großen Geographen Elisée Reclus.«

Die Leser werden bei diesem Tausch nichts einbüßen.

Die Entfernung des Bahnhofs vom neuen Merw ist nur gering. Doch welch abscheulicher Staub! Die Handelsstadt ist auf dem linken Flußufer erbaut – eine Stadt nach amerikanischem Muster, die Fulk Ephrinell gefallen muß. Breite, nach der Schnur gezogene Straßen, die sich in rechten Winkeln schneiden; geradlinige Alleen mit Baumreihen; ein Getümmel von orientalisches gekleideten Händlern, von Israeliten, Merkantis der verschiedensten Stämme; sehr viele Kamele und Dromedare, die letzteren sehr gesucht wegen ihrer Widerstandsfähigkeit gegen Ermüdung, und die mit dem Hintergestell wesentlich von ihren Stammesverwandten in Afrika abweichen. Wenige Frauen auf den sonnenübergossenen Straßen, die bis zur Weißglut erhitzt erscheinen. Immerhin habe ich einige recht bemerkenswerte weibliche Typen gesehen, die in halb militärischer Tracht und weichen Stiefeln nach zirkassischer Mode Patronenbehälter auf der Brust tragen. Übrigens hüte man sich hier vor den umherschweifenden Hunden, ausgehungerten, langhaarigen Tieren mit beunruhigenden Spitzzähnen. Sie gehören einer Rasse an, die man Hunde vom Kaukasus nennt, und diese Tiere haben ja wohl, wie der Ingenieur Boulanger berichtet, einen russischen General aufgezehrt?

»Nicht ganz und gar«, antwortet mir der Major, die Tatsache bestätigend. »Sie haben seine Reiterstiefel übriggelassen!«

Im Handelsviertel, im Hintergrund dunkler Räume zu ebener Erde, die von Persern und Juden bewohnt werden, sowie im Innern elender Schuppen werden jene unglaub-

lich feinen und wunderbar künstlerisch gefärbten Teppiche verkauft, die größtenteils von alten Frauen und ohne Jacquardsche Kartons gewebt werden.

An beiden Ufern des Murgab haben die Russen ihre Militäretablissemments errichtet. Hier paradieren die turkmenischen Soldaten im Dienst des Zaren. Sie tragen blaue Mützen und weiße Achselkappen mit der gewöhnlichen Uniform und exerzieren unter der Leitung russischer Offiziere.

Eine 50 Meter lange Brücke, deren Bahn auf Holzblöcken ruht, überspannt den Fluß. Sie ist nicht nur für Fußgänger, sondern auch für Bahnzüge berechnet, und über ihrer Brustwehr ziehen sich die Telegrafendrähte hin.

Auf dem andern Flußufer liegen die Verwaltungsbäude, die eine große Anzahl von Zivilbeamten enthalten, die alle gleichmäßig die russische Mütze tragen.

Von großem Interesse ist der Besuch eines Anhängsels der Stadt, des Dorfs Teke, einer Enklave von Merw, deren Bewohner den Verbrechertypus der aussterbenden Rasse bewahrt haben und die sich durch muskulösen Körper, weit abstehende Ohren, dicke Lippen und schwarzen Bart auszeichnen. Von hier strahlt noch ein Überbleibsel jener Lokalfarbe aus, die der neuen Stadt gänzlich fehlt.

An der Biegung einer Straße des Mercanti-Viertels stoßen wir auf den amerikanischen Makler und die englische Maklerin.

»Herr Ephrinell!« rufe ich. »In diesem modernen Merw gibt es eigentlich nichts Sehenswertes!«



»Im Gegenteil, Herr Bombarnac, die Stadt ist fast Yankee, und wird es gänzlich sein, wenn die Russen sie einmal mit Pferdebahnen und Gaslaternen versehen haben.«

»Das wird nicht ausbleiben.«

»Ich hoffe es, und Merw wird dann Anspruch auf den Namen einer wirklichen City haben.«

»Ich für meinen Teil, Herr Ephrinell, hätte lieber einen Ausflug nach der alten Stadt gemacht und ihre Moscheen, ihre Festungen und ihre Paläste besucht. Leider ist sie etwas weit von hier; der Zug hält auch nicht dort an; ich bedaure ...«

»Pah!« machte der Yankee; »was ich bedaure, ist allein, daß im Land der Turkmenen nichts zu verdienen ist. Die Menschen hier haben doch Gebisse ...«

»Und die Frauen schleppen sich mit einem Haarwuchs wie noch nie«, fügt Miss Horatia Bluett hinzu.

»Nun dann, Miss, kaufen Sie doch solches Haar ein, da würden Sie ja Ihre Zeit nicht verloren haben.«

»Das wird das Haus Holmes-Holme in London unzweifelhaft tun«, erwidert mir die Reisende, »sobald wir die Vorräte des Himmlischen Reichs erschöpft haben.«

Hiermit verläßt uns das Paar.

Ich schlage jetzt Major Noltitz – es ist bereits 6 Uhr – vor, in Merw vor Abfahrt des Zugs noch zu speisen. Er nimmt an, hat aber damit unrecht getan.

Ein Unstern hat uns nach dem »Hotel Slave« geführt, das weit unter unserm Dining-car steht – wenigstens bezüglich der Qualität seiner Speisen. Hier gab es besonders ein Nati-

onalgericht, den »Borschtsch«, der aus saurer Milch bereitet wird, den ich mich aber hüten werde, den Feinschmeckern des ›XX. Jahrhundert‹ zu empfehlen.

Doch in bezug auf mein Journal und die Depesche, die den mit uns geführten toten Mandarin betrifft? ... Wird Popof aus den Stummen, die ihn begleiten, den Namen dieser hohen Persönlichkeit herausgelockt haben?

Ja, endlich. Kaum befinden wir uns auf dem Perron des Bahnhofs, als er auf mich mit den Worten zugelaufen kommt:

»Ich weiß den Namen.«

»Und er lautet?«

»Yen-Lou ... der Groß-Mandarin Yen-Lou, aus Peking.«

»Danke, Popof!«

Ich stürze nun nach dem Telegrafienbüro, durch das ich an das ›XX. Jahrhundert‹ folgende Depesche entsende:

Merw, den 16. Mai, 7 Uhr abends.

Zug der Groß-Transasiatischen wird gleich Merw verlassen. In Duchak die Leiche des Groß-Mandarins Yen-Lou mitgenommen, die von Persien kommt und nach Peking bestimmt ist.

Die Depesche kostet ein Heidengeld, doch man wird zugeben, sie war es auch wert.

Der Name Yen-Lou hat sich sofort unter den Reisenden verbreitet, und es scheint mir, daß Seigneur Faruskiar lächelte, als er ihn aussprechen hörte.

Wir haben den Bahnhof genau um 8 Uhr verlassen. 40 Minuten später kommen wir an dem alten Merw vorüber; bei der dunklen Nacht konnte ich aber nichts davon erkennen. Es gibt hier übrigens eine Festung mit viereckigen Türmen und einer Schutzmauer aus an der Sonne gebrannten Lehmsteinen, Ruinen von Gräbern und Palästen, Reste von Moscheen, kurz, eine Menge archäologischer Dinge, die wenigstens in meinem Bericht 200 Zeilen kleiner Schrift eingenommen hätten.

»Trösten Sie sich«, sagt mir da Major Noltitz. »Ihre erhoffte Befriedigung wäre doch nicht vollkommen gewesen, denn das alte Merw ist viermal neu aufgebaut. Hätten Sie die vierte Stadt gesehen, das Bairam-Ali der persischen Zeit, so hätten Sie doch die dritte Stadt nicht mehr gesehen, die mongolisch war, noch weniger die zweite Stadt aus der muselmanischen Epoche, die Sultan-Sandschar-Kala hieß, und natürlich ebensowenig die der allerersten Zeit. Die letztere nennen die einen Iskander-Kala nach dem Namen des Mazedoniers Alexander, dem Gründer der Religion der Magier, etwa 1000 Jahre vor der christlichen Zeitrechnung. Ich rate Ihnen also, Ihr Bedauern in den Papierkorb zu werfen.«

Das tat ich denn auch, da mir doch nichts anderes übrigblieb.

Unser Zug eilt jetzt nach Nordosten hin. Die Stationen liegen 20 bis 30 Werst voneinander. Ihre Namen werden nicht ausgerufen, da dort kein Aufenthalt vorgesehen ist, und ich bin darauf beschränkt, sie nach meinem Fahr-

plan aufzuführen. Sie heißen Keltchi, Ravina – wie kommt dieser italienische Name hierher nach Turkestan? – Peski, Repetek usw. Wir durchmessen die Wüste, die reine Wüste ohne einen Wasserfaden. Man hat deshalb artesische Brunnen angelegt, die die Wasserbehälter der Bahn hinlänglich speisen.

Der Major berichtet mir, daß die Ingenieure hier große Schwierigkeiten gehabt haben, die Dünen neben der Strecke der Bahn festzulegen. Wären die dazu dienenden Palisaden nicht schräg aufgestellt gewesen, wie der Bart einer Gänsefeder, so würde die Bahn sehr bald vom Sand überweht und damit jeder Verkehr unterbrochen worden sein. Nachdem diese Dünengegend überwunden ist, werden wir die ganz horizontale Ebene vorfinden, wo die Schienenlegung ungemein schnelle Fortschritte gemacht hatte.

Allmählich schlafen meine Reisegefährten ein, und unser ganzer Waggon ist in einen Sleeping-car verwandelt.

Ich komme nun auf meinen Rumänen zurück. Soll ich versuchen, ihn diese Nacht wiederzusehen? Unzweifelhaft, und zwar nicht allein, um eine sehr natürliche Neugier zu befriedigen, sondern auch, um ihn aus seiner Unruhe zu reißen. Wenn er nur im Bewußtsein, daß der, der ihn durch die Wände seines Kastens ansprach, doch sein Geheimnis kennen mußte, wenn ihm einfiel, auf irgendeiner Station heimlich auszusteigen, seine Reise zu opfern, auf das Zusammentreffen mit Fräulein Zinca Klork zu verzichten, um der Bestrafung durch die Bahngesellschaft zu entgehen ... Das ist alles in allem wohl denkbar, und dann wäre meine

Intervention für den armen Jungen schädlich gewesen ... ohne zu rechnen, daß ich meine Nummer 11 verlöre, die eine der kostbarsten meiner Sammlung ist.

Ich bin also entschlossen, ihm vor Anbruch des Morgens einen Besuch abzustatten. Aus übergroßer Klugheit denk' ich zu warten, bis der Zug die Station Tchardjui passiert hat, wo er um 2 Uhr 27 morgens ankommen muß. Hier ist dann ein viertelstündiger Aufenthalt, ehe es nach dem Amu-Darja weitergeht. Popof wird sich dann sicherlich nach seinem Coupé begeben, und ich kann, ohne Furcht bemerkt zu werden, in den Gepäckwagen schlüpfen.

Wie lang erscheinen mir doch die Stunden! Manchmal war ich nah dran einzuschlafen. Deshalb bin ich zwei- bis dreimal nach der Plattform gegangen, um mich durch die Zugluft zu erfrischen.

Zur vorgeschriebenen Minute rollt der Zug in den Bahnhof von Tchardjui, an der 1005. Werst, ein. Das ist eine wichtige Stadt des Khanats der Bucharei, die die Transkaspische Bahn gegen Ende November 1886, 17 Monate nach Legung der ersten Querschwellen, erreichte. Wir sind nur noch 12 Werst vom Amu-Darja, und jenseits des Stroms will ich mein Vorhaben ausführen.

Ich sagte, daß der Aufenthalt in Tchardjui eine Viertelstunde währte. Einige Reisende steigen aus, denn sie wollen nach dieser Stadt, deren Bevölkerung sich auf 30.000 Seelen beläuft. Andere steigen ein, um sich nach Bucharä und Samarkand zu begeben, doch ausschließlich in Wagen

2. Klasse. Es herrscht auf dem Perron demnach eine ziemliche Bewegung.

Ich bin ebenfalls ausgestiegen und gehe neben dem vorderen Gepäckwagen einher, als dessen Tür sich öffnet und geräuschlos wieder schließt. Ein Mann schleicht auf die Plattform und eilt nach dem, kaum von einigen Petroleumlampen erhellten Bahnhofsgebäude.

Das ist mein Rumäne ... das kann nur er sein ... Gesehen worden ist er nicht und nun bereits im Gewühl der Passagiere verschwunden ... Warum diese Flucht? Will er seinen Mundvorrat erneuern? Oder sollte seine Absicht nicht vielmehr die sein, wie ich befürchte, unserer Gesellschaft den Rücken zu kehren?

Nun, ich werde ihn schon daran zu hindern wissen ... Ich gebe mich ihm zu erkennen ... verspreche ihm Hilfe und Unterstützung ... ich werde ihn französisch, englisch, deutsch oder russisch – ganz nach seiner Wahl, anreden ... »Ich verrate Sie nicht«, werd' ich zu ihm sagen ... »Lebensmittel stecke ich Ihnen in der Nacht zu ... Herzstärkungen werd' ich Ihnen auch noch verschaffen! Vergessen Sie nicht, daß Fräulein Zinca Klork, offenbar die allerhübscheste Rumänin, Sie in Peking erwartet ... usw.«

So folge ich ihm denn unauffällig. Bei dem vielen Hin- undhergehen läuft er nicht viel Gefahr, bemerkt zu werden. Weder Popof noch sonst einer der Beamten konnten in ihm einen vermuten, der die Gesellschaft hintergangen hat. Wenn er sich nach der Ausgangstür wendete ... mir entwichte?

Nein, er hat sich nur einmal die Beine auslaufen wollen; mehr als er es vielleicht in der Nacht im Gepäckwagen tun kann. Nach seiner Einkerkierung, die schon seit der Abfahrt von Baku dauert ... das heißt, seit 60 Stunden ... hat er wohl ein Anrecht auf 2 Minuten Freiheit.

Es ist ein Mann von mittlerer Größe, gewandten Bewegungen, aber, wenigstens hier, schleichendem Gang. Er krümmt sich zusammen, macht mit dem Rücken einen Bogen wie eine Katze und wird in seinem Kasten wohl nicht aufrecht sitzen können. Als Kleidung hat er eine bräunliche Jacke, mit Gürtel festgehaltene Beinkleider und trägt dazu eine Pelzmütze, alles von dunkler Farbe.

Ich habe mich über seine Absichten beruhigt. Er kehrt nach dem Gepäckwagen zurück, erklimmt den Auftritt nach der Plattform, er schlüpft in den Wagen, und ganz sanft schließt sich hinter ihm wieder dessen Tür. Wenn der Zug fährt, werde ich an die Wand seines Kastens klopfen, und diesmal ... ein neuer Zwischenfall: statt eine Viertelstunde zu dauern, dehnt sich der Aufenthalt in Tchardjui auf 3 Stunden aus, weil eine kleine Beschädigung an der Bremse der Lokomotive ausgebessert werden muß. Trotz des Einspruchs des deutschen Barons verlassen wir den Bahnhof also doch erst um halb 4, wo es schon zu dämmern beginnt.

Dafür, daß ich nun meinen Besuch aufgeben mußte, bekam ich wenigstens den Amu-Darja zu sehen. Der Amu-Darja, das ist der Oxus der Alten, ist der Rivale des Indus und des Ganges. Früher in einem noch auf Landkarten zu

findenden Bett dem Kaspischen Meer zuströmend, bildet er jetzt einen Zufluß des Aralsees. Von der Schneeschmelze und dem Regen des Pamir-Gebiets ernährt, schiebt er seine Wassermassen langsam zwischen tonigen und sandigen Ufern dahin. Er ist das »Strom-See« in turkmenischer Sprache, und sein Lauf erstreckt sich über 2500 Kilometer.

Der Zug fährt auf einer den Amu-Darja überspannenden, fast 5 Kilometer langen Brücke, etwa 11 Meter über der Wasserfläche hin. Unter seinem Druck erzittert die ganze Brückenbahn auf ihren Tausenden von Pfeilern, die zu je 5 die 9 Meter langen Querträger stützen.

General Annenkof hat binnen 10 Monaten und mit einem Aufwand von nur 35.000 Rubel diese Brücke hergestellt, die größte aller, die die Transasiatische Bahn überschreitet.

Der Strom führt ein gelbliches Wasser. Bis über Sehweite hinaus tauchen da und dort kleine Inseln auf.

Popof zeigt mir die Wachtposten, die an der Brustwehr errichtet sind.

»Wozu sind denn diese Häuschen?«

»Zur Unterbringung der Leute, denen ausschließlich die Aufgabe zufällt, im Fall einer Entzündung der Holzbrücke Alarm zu schlagen, und die deshalb auch mit Löschapparaten versehen sind.«

Das ist ja eine weise Vorsicht; denn nicht die Funken und Abfälle der Maschinen allein haben da und dort schon einen kleinen Brand angerichtet, sondern es sind hier auch noch andere Möglichkeiten zu berücksichtigen. Auf dem



Amu-Darja verkehren stromauf- und stromabwärts viele Flußschiffe mit Petroleum, und es kommt nicht so selten vor, daß diese sich in flammende Brander verwandeln. Eine fortwährende Überwachung ist hier also gewiß angezeigt, denn wenn die Brücke zerstört würde, verginge mehr als 1 Jahr, ehe sie wieder befahrbar sein könnte, und das Übersetzen der Reisenden über den großen Strom wäre mit den größten Schwierigkeiten verknüpft.

Endlich hat der Zug die lange Brücke mit verminderter Schnelligkeit überschritten. Bis zur zweiten Station Karakul dehnt sich nun wieder die Wüste aus.

Weiterhin erblickt man die Windungen eines Zuflusses des Amu-Darja, des Zarafchane, »des Flusses, der Gold führt« und dessen Lauf sich bis zum Tal von Sogd in der fruchtbaren Oase mit der glänzenden Stadt Samarkand fortsetzt.

Um 5 Uhr morgens macht der Zug in der Hauptstadt des Khanats der Bucharei halt und ist damit 1107 Werst von Uzun-Ada entfernt.

11. KAPITEL

Die Khanate der Bucharei und von Samarkand bildeten einst die von Tadschiken bewohnte persische Satrapie Sogdiane, in der sich gegen Ende des 15. Jahrhunderts Usbeken festsetzten. Neuerdings hat man hier mit einem andern Überfall zu rechnen, nämlich mit dem durch den Sand, seit

die zur Festlegung der Dünen bestimmten Saksauls fast ganz zerstört sind.

Buchara war die Hauptstadt des Khanats, das Rom des Islams, die vornehme Stadt, die Stadt der Tempel, der verehrte Mittelpunkt der mohammedanischen Religion. Es war die Stadt mit den sieben Toren, die während ihrer Glanzzeit von einer langen Mauer umschlossen wurde und deren Handel mit China stets sehr beträchtlich war. Heute zählt sie 80.000 Einwohner.

Das erfahre ich von Major Noltitz, als ich ihn zu einem Besuch der Metropole, in der er wiederholt geweilt hat, aufforderte. Er wird mich nicht begleiten können, da er hier einige Besuche zu machen hat. Wir sollen um 11 Uhr morgens wieder abfahren. Nur 5 Stunden Aufenthalt, und dazu liegt die Stadt selbst ziemlich entfernt von der Station. Wäre die eine mit der andern nicht durch eine Decauvillesche Eisenbahn – die französische Bezeichnung für solche Nebensrecken ist hier ganz gebräuchlich – verbunden, so fehlte es uns wahrlich an Zeit, auf Buchara auch nur einen flüchtigen Blick zu werfen.

Wir verabreden, daß der Major mit mir bis zur Stadt fährt, dort wird er mich verlassen, um seinen Geschäften nachzugehen. Ich kann also nicht auf ihn rechnen. Wird' ich nun auf meine Person allein angewiesen sein? Könnte sich mir nicht eine meiner Nummern anschließen?

Lassen wir sie Revue passieren: Seigneur Faruskiar? ... Der hat nur an den toten Mandarin Yen-Lou in seinem rollenden Katafalk zu denken. Fulk Ephrinell und Miss Hora-

tia Bluett? ... Die fallen ganz allein weg, wenn es sich um Paläste, Minaretts, Moscheen und andere archäologische Nichtse handelt. – Der Komiker und die Soubrette? ... Unmöglich, denn Frau Caterna ist ermüdet und Herr Caterna muß unbedingt an ihrer Seite bleiben. Die beiden Söhne des Himmlischen Reichs? ... Sie haben den Bahnhof bereits verlassen ... Ah, Sir Francis Trevellyan ... Warum denn nicht? Ich bin ja nicht Russe, und nur die Russen hat er auf dem Korn ... Ich habe doch Zentralasien wahrlich nicht erobert ... Versuchen wir also, den so verschlossenen Gentleman zu öffnen. Ich nähere mich ihm ... will ihn anreden ... Er verneigt sich kaum, dreht sich auf den Absätzen herum und verschwindet. Dieser Hammel!

Die kleine Lokomotive pfeift zum letzten Mal zum Einsteigen. Der Major und ich springen in einen der offenen Waggons. Eine halbe Stunde später ist das Dervaze-Tor erreicht, der Major verläßt mich, und **so schlendere ich nun allein durch die Straßen von Bucharä.**

Wollte ich meinen Lesern des ›XX. Jahrhundert‹ sagen, ich hätte die hundert Gelehrtschulen der Stadt besucht oder die 300 Moscheen – fast ebensoviel wie Rom Kirchen zählt –, sie würden mir's doch nicht glauben, trotz des Vertrauens, dessen die Reporter gewiß so würdig sind. Ich werde mich also an die nackte Wahrheit halten.

Beim Durchlaufen der Straßen bin ich auf gut Glück in jene, unterwegs schon wiederholt gesehenen Gebäude eingetreten, in die Basare. Hier befindet sich einer, wo Baumwollstoffe mit scharf abstechenden Farben, sogenannte



»Aladschas«, verkauft werden, ferner Taschentücher, so leicht wie Spinnengewebe, vortrefflich zugerichtetes Leder, Seidenstoffe, deren Knistern man hier in buchariotischer Mundart »Tchakh-tchukh« nennt – ein Name, den Meilhac und Halévy ihrer berühmten Heroine glücklicherweise nicht beigelegt haben. Hier ist ein Laden, wo man sich mit 16 Sorten Tee versehen kann, von denen 11 grüne Tees sind, die einzigen, die in China und Zentralasien genossen werden, und unter anderm der am meisten geschätzte »Luka«, von dem ein einziges Blatt hinreicht, eine ganze Teemaschine zu parfümieren.

Weiter spaziere ich längs des Kais der Reservoirs von Divanbeghi hin, die die eine Seite eines mit Ulmen bepflanzten viereckigen Platzes einnehmen. Unfern davon erhebt sich die »Arche«, der befestigte Palast des Emirs, dessen Tor durch eine moderne Uhr geschmückt wird. Arminius Vambéry hat diesen Palast von düsterem Aussehen gefunden, und ich stimme ihm darin bei, obgleich die zur Verteidigung des Eingangs bestimmten Bronzekanonen mehr künstlerisch als verderbendrohend erscheinen. Vergessen wir nicht, daß die bucharischen Soldaten, die in weißen Beinkleidern, schwarzem Rock, Astrachanmützen und hohen Stiefeln durch die Straßen ziehen, von russischen, reich mit Goldschnüren geschmückten Offizieren befehligt werden.

Zur Rechten und nah dem Palast erhebt sich die größte Moschee der Stadt, die Moschee des Mesdschidi-Kelan, die einst von Abdullah-Khan-Sheibani erbaut wurde. Das ist

eine ganze Welt von Kuppeln, Glockentürmchen und Minarets – dicht bewohnt von Störchen, von denen es in der Stadt Tausende gibt.

Immer auf Abenteuer ausgehend, gelange ich bis zum Ufer des Zarafchane im Nordosten der Stadt. Sein frisches klares Wasser säubert etwa wöchentlich einmal die Kanäle. Die hygienische Zuströmung hat soeben begonnen.

Männer, Frauen, Kinder, Hunde, Zweifüßer und Vierfüßer baden hier in lärmendem Durcheinander, das zu schildern meine Feder nicht hinreicht und wofür es wohl kaum ein zweites Beispiel gibt.

Ich halte mich nun in südwestlicher Richtung nach dem Mittelpunkt der Stadt zu und begegne dabei Gruppen von Derwischen mit spitzen Mützen, den großen Stock in der Hand, das Haar im Wind flatternd, die zuweilen stehenbleiben, um einen Tanz aufzuführen, den selbst die verwöhntesten Stammgäste des Elysée-Montmartre beklatscht hätten, während eine abgeleierte Melodie ihre charakteristischen Schritte regelt.

Auch den Büchermarkt hab' ich flüchtig besucht. Diesen bilden nicht weniger als 26 Buden, wo Druckwerke und Manuskripte – nicht nach dem Gewicht wie der Tee oder nach der Metze wie die Gemüse, sondern – gegen klingende Münze verhandelt werden. Was die »Medresses« angeht – jene Gelehrtenschulen, denen Bucharas einen sehr weitreichenden Ruhm verdankt, muß ich gestehen, keine einzige aufgesucht zu haben. Abgemattet, ganz zerschlagen, setze ich mich unter den Ulmen des Divanbeghi-Kais nieder.

Hier sieden unausgesetzt ungeheure Samoware, und für einen »Tenghe« (etwa 52 Pfennig) erquicke ich mich mit einem »Shivin«, einem ganz vortrefflichen Tee, mit dem sich der, den wir in Europa trinken, gar nicht vergleichen läßt, denn letzterer soll schon im Himmlischen Reich – zum Teppichreinigen gedient haben.

Das ist die einzige lebendige Erinnerung, die ich aus dem turkestanischen Rom bewahrt habe. Kann man hier übrigens nicht 1 Monat lang verweilen, so ist es besser, man beschränkt sich gleich nur auf wenige Stunden.

Um halb 11 und nachdem ich Major Noltitz bei der Abfahrt des Verbindungsbahnzugs wieder getroffen habe, steige ich im Bahnhof aus, dessen Magazine mit buchariotischen Baumwollballen und mit merwischer Wolle vollgepfropft sind.

Mit einem Blick erkenne ich, daß alle meine Nummern – bis auf den deutschen Baron – auf dem Perron vereinigt sind. Am Ende des Zugs halten die Perser, scheinbar recht heiter gestimmt, bei dem Mandarin Yen-Lou Wache. Mir scheint, daß drei von den Mitreisenden jene mit auffallender Neugier betrachten; es sind das jene Mongolen mit dem verdächtigen Aussehen, die wir in Duchak aufgenommen haben. Beim Vorüberkommen an ihnen glaub' ich sogar zu bemerken, daß Seigneur Faruskiar ihnen ein Zeichen macht, das ich freilich nicht verstehe. Kennt er sie denn? ... Wie dem auch sei, die Sache beunruhigt mich ein wenig.

Kaum fährt der Zug wieder, da besetzen die Reisenden schon wieder den Dining-car. Die Plätze neben denen, die

der Major und ich selbst zu Beginn der Fahrt eingenommen haben, sind leer und der von Doktor Tio-King begleitete junge Chinese benutzt das, um sich uns zu nähern. Pan-Chao weiß, daß ich zur Redaktion des ›XX. Jahrhundert‹ gehöre, und er hat offenbar ebenso Verlangen, mit mir zu plaudern, wie ich mit ihm.

Ich habe mich nicht getäuscht, das ist ein richtiger Boulevard-Pariser in chinesischer Tracht. Er hat sich 3 Jahre in der Welt, in der man sich belustigt, und auch in der, wo man sich ausbildet, aufgehalten. Der einzige Sohn eines chinesischen Kaufmanns in Peking, ist er unter den schützenden Fittichen jenes Doktor Tio-King gereist und reist noch immer so.

Der schnurrige, sogenannte Doktor Tio-King ist vernarrt in all die Magots und Gogos, über die sein Zögling so gern spöttelt, und seit jener am Fuß der Seine den alten Schmöker von Cornaro entdeckt hat, ist er eifrig bemüht, seine gesamte Lebensweise nach der »Kunst lange Zeit in vollkommener Gesundheit zu leben« einzurichten. Dieses Urbild eines Stock-Chinesen vertieft sich in die strengen Vorschriften des edlen Venezianers über das richtige Maß im Essen und Trinken, den Speisezettel, der jeder Jahreszeit angepaßt ist, die Nüchternheit als Hilfsmittel zur Kräftigung des Geistes, die Unmäßigkeit, die so viel Übel bringt, über die Mittel, ein schlechtes Temperament zu bessern und sich bis ins höchste Alter der vortrefflichsten Gesundheit zu erfreuen usw. Pan-Chao scherzt darüber ohne Unterlaß und

neckt das Männchen in grausamer Weise, der gelehrte Doktor scheint davon aber gar nicht getroffen zu werden.

Noch bei diesem Frühstück konnten wir einige Proben seiner Monomanie beobachten, denn der Doktor wie sein Schüler drücken sich im reinsten Französisch aus:

»Ehe wir an die Mahlzeit gehen«, sagt Pan-Chao, »zählen Sie mir, lieber Doktor, alle Grundregeln auf, um das rechte Maß im Essen und Trinken zu finden.«

»Davon gibt es sieben, mein junger Freund«, antwortet Tio-King höchst ernsthaft. »Die erste lautet, daß man nur so viel Nahrung zu sich nehmen darf, daß man gleich nachher sich ohne Unbehagen geistiger Arbeit hingeben kann.«

»Und die zweite?«

»Die zweite ist die, nur so viel Nahrung zu verzehren, daß man hinterher keine Anfüllung, keine Schwere und keine körperliche Erschlaffung empfindet. Die dritte ...«

»Na, für heute wollen wir uns damit begnügen, wenn's Ihnen recht ist, Doktor«, unterbricht Pan-Chao die Vorlesung. »Da ist ein gewisser ›Maintuy‹, der mir höchst verlockend aussieht, und ...«

»Nehmen Sie sich in acht, lieber Schüler! Dieses Gericht ist eine Art Pudding aus gehacktem und mit Fett und Gewürzen gemengtem Fleisch ... Ich fürchte, es ist zu schwer verdaulich ...«

»Deshalb rate ich Ihnen, Doktor, nicht davon zu essen. Was mich betrifft, werd' ich dem Beispiel jener Herren da folgen.« Das tut denn Pan-Chao auch – und zwar mit Recht, denn der Maintuy ist köstlich –, während Doktor Tio-King

sich mit den allerleichtesten Speisen der Karte begnügt. Nach Aussage von Major Noltitz sollen diese Maintuys in Fett gedämpft noch weit schmackhafter sein. Das dürfte wohl zutreffen, denn sie erhalten dann den Namen »Zenbuis«, und das bedeutet »Frauenküsse«.

Da Herr Caterna sein Bedauern über das Fehlen dieser »Zenbuis« auf der Frühstücksspeisekarte ausspricht, beeile ich mich zu sagen:

»Solche Zenbuis findet man übrigens auch noch anderwärts als in Zentralasien!«

Auf diese Bemerkung fällt Pan-Chao rasch mit den Worten ein:

»Gewiß; in Paris bereitet man sie am vorzüglichsten.«

Ich sehe mir den jungen Sohn des Himmels an. Mit welchem Appetit der arbeitet ... Der Doktor freilich verschont ihn deshalb auch nicht mit seinen Bemerkungen über »die unmäßige Konsumtion seiner Körperkräfte, der er sich damit aussetzt.«

Wir frühstücken indessen in bester Stimmung weiter. Das Gespräch wendet sich den Arbeiten der Russen in Asien zu. Pan-Chao scheint mir über ihre Fortschritte genau unterrichtet zu sein. Sie haben nicht nur die Transkaspische Bahn erbaut, sondern es ist jetzt auch die seit 1888 vorbereitete Transsibirische Bahn in Ausführung begriffen und bereits ziemlich weit fortgeschritten. Anstelle der erstgeplanten Linie über Ischim, Omsk, Tomsk, Krasnojarsk, Nijni-Ufimsk und Irkutsk hat man eine andere mehr südliche gesetzt, die über Orenburg, Akmolinsk, Minussinsk, Abatui und Wla-

diwostok verläuft. Nach Vollendung des 6000 Kilometer langen Schienenstrangs wird St. Petersburg nur noch 6 Tagereisen vom Japanischen Meer entfernt liegen. Und diese die nordamerikanische Pazifikbahn an Länge übertreffende Strecke wird nur 700 Millionen kosten.

Es liegt auf der Hand, daß diese Unterhaltung über die eifrige Arbeit der Moskowiter Sir Francis Trevellyan nicht im geringsten gefallen kann. Obwohl er kein Wort fallenläßt und die Augen gar nicht vom Teller abwendet, steigt doch schon eine leise Zornesröte in sein englisches Gesicht.

»Oh, meine Herren«, sage ich, »das, was wir sehen, ist noch gar nichts gegen das, was unsere Enkel dereinst noch sehen werden. Heute fahren wir in einem durchgehenden Zug der Groß-Transasiatischen Bahn, die sich an die Groß-Transafrikanische anschließen wird ...«

»Wie könnte denn Asien durch eine Eisenbahn mit Afrika verbunden werden?« fragt Major Noltitz.

»Nun, auf dem Weg durch Rußland, die Türkei, Österreich, Italien, Frankreich und Spanien. Dann gelangen die Reisenden ohne Wagenwechsel vom Kap der Guten Hoffnung bis nach Peking.«

»Und die Meerenge von Gibraltar?« wirft Pan-Chao ein.

Bei der Nennung dieses Worts spitzt Sir Francis Trevellyan die Ohren. Sobald von Gibraltar gesprochen wird, scheint das ganze Vereinigte Königreich von einem mittelmeer-patriotischen Schrecken ergriffen zu werden.

»Nun ja, Gibraltar?« wiederholt der Major.

»Man geht einfach unter diesem weg. Ein Tunnel von 15 Kilometer, ist das so etwas Besonderes? Da wird kein englisches Parlament vorhanden sein, um kleinlichen Widerspruch zu erheben, wie das jetzige gegen den Tunnel zwischen Calais und Dover! Das wird alles noch einmal ausgeführt werden, und dann den Vers bestätigen:

»Omnia iam fieri quae posse negabam.«

Mein lateinisches Zitat scheint außer dem Major von niemand verstanden zu werden, denn ich höre Herrn Caterna zu seiner Gattin sagen:

»Merkst du, das ist Volapük.«

»Sicher ist jedenfalls«, fährt Pan-Chao fort, »daß es dem Kaiser von China sehr nahe gelegt ist, die Hand lieber den Russen als den Engländern zu bieten. Statt sich darauf zu versteifen, strategische Bahnen durch die Mandschurei zu bauen, was der Zar niemals bewilligt haben würde, hat der Sohn des Himmels es vorgezogen, sich mit der Transkaspischen Bahn durch China und das chinesische Turkestan in Verbindung zu setzen.«

»Und das war klug von ihm«, erklärt der Major. »Mit den Engländern hätte er nur Indien mit Europa verknüpft. Mit den Russen im Verein hat er eine Verbindung durch das ganze Festland Asiens hergestellt.«

Ich sehe Sir Francis Trevellyan an ... Die Farbe seiner Backenknochen wird dunkler, er muckst aber nicht. Ich frage mich, ob diese Angriffe in einer Sprache, die er recht gut versteht, ihm nicht endlich die Zunge lösen werden. Und

doch, hätt' ich darauf oder dagegen wetten sollen, ich wäre in größter Verlegenheit gewesen.

Major Noltitz nimmt das Gespräch wieder auf, indem er die unbestreitbaren Vorzüge der Groß-Transasiatischen Bahn vom Gesichtspunkt der Handelsbeziehungen zwischen Rußland und Europa darlegt und die Sicherheit und Schnelligkeit der Verbindung erwähnt. Der alte Haß und Widerwillen schmilzt unter dem zunehmenden Einfluß Europas hin. Es ist eine große neue Zeit, die für diese Völker anbricht, und schon deshalb verdient das Werk der Russen den Beifall aller zivilisierten Nationen. Wie schön haben sich die Worte bestätigt, die Skobelev nach der Einnahme von Gheok-Tepe sprach, als die Besiegten eine harte Behandlung durch die Sieger fürchteten: »In der Politik Zentralasiens kennen wir keine Parias!«

»Und diese Politik«, schließt der Major seine Worte, »sichert uns die Überlegenheit gegenüber England.«

»Den Engländern kann gar niemand überlegen sein!«

Diese Erwiderung erwartete ich von Sir Francis Trevelyan – ein Satz, den die Gentlemen des Vereinigten Königreichs, wie man behauptet, schon aussprechen, wenn sie auf die Welt kommen ... doch nichts dergleichen.

Als ich mich aber erhob, um einen Toast auf den Kaiser von Rußland und die Russen, den Kaiser von China und die Chinesen auszubringen, da stürmt, jedenfalls vom Ingram übermannt, Sir Francis Trevelyan vom Tisch weg. Heute werde ich also schwerlich erfahren, wie seine Stimme überhaupt klingt.

Selbstverständlich hat sich während dieses Gesprächs Baron Weißschnitzerdörfer ausschließlich damit beschäftigt, jede Schüssel zu plündern – und das zum Entsetzen von Doktor Tio-King –, da sitzt also ein Deutscher, der die Vorschriften Cornaros niemals gelesen hat, und wenn das der Fall war, der sich in der maßlosesten Weise darüber hinwegsetzt. Übrigens ist er vielleicht der französischen Sprache nicht mächtig und hat nichts von unserem Gespräch verstanden.

Das ist, wie ich mir denke, wohl auch die Ursache, daß Seigneur Faruskiar und Ghangir daran nicht teilgenommen haben. Beide haben kaum einige Worte in chinesischer Sprache gewechselt.

Ich muß hier jedoch eine merkwürdige Einzelheit anführen, die auch dem Major nicht entgangen ist.

Über die Sicherheit des Verkehrs auf der Groß-Transasiatischen Bahn quer durch Asien befragt, gestand uns Pan-Chao ein, daß diese jenseits der Grenze von Turkestan doch nicht so besonders bestellt sei. Das hatte mir Major Noltitz ja ebenfalls gesagt, und es veranlaßte mich, den jungen Chinesen zu fragen, ob er nicht vor seiner Abreise nach Europa von dem berühmten Ki-Tsang gehört habe.

»Oft genug«, antwortet er mir, »denn Ki-Tsang hauste damals in den Provinzen von Yunnan, und ich hoffe, daß wir ihm nicht auf unserer Fahrt begegnen.«

Jedenfalls hatte ich den Namen des berühmten Banditen nicht ganz richtig ausgesprochen, denn ich konnte Pan-

Chao kaum verstehen, als er ihn in seiner Muttersprache artikulierte.

Unzweifelhaft kann ich aber behaupten, daß Seigneur Faruskiar in dem Augenblick, wo jener Name wiederholt wurde, die Brauen zusammenzog und daß seine Augen einen Blitz hervorschleuderten. Nachdem er dann seinen Begleiter angesehen hatte, verfiel er wieder in die gewohnte Teilnahmslosigkeit gegen alles, was um ihn vorging und gesprochen wurde.

Entschieden würde ich einige Schwierigkeiten haben, mit dieser Person näher bekannt zu werden. Diese Mongolen sind verschlossen wie Panzerschränke mit Vexierschloß, und wer das richtige Wort nicht kennt, vermag sie nicht zu öffnen.

Inzwischen sauste der Zug mit ungeheurer Schnelligkeit weiter. Gewöhnlich braucht er nämlich zur Fahrt durch die 11 Stationen zwischen Buchara und Samarkand 1 ganzen Tag. Diesmal legte er die 200 Kilometer zwischen den beiden Städten binnen 3 Stunden zurück und lief um 2 Uhr mittags in die berühmte Stadt Tamerlans ein.

12. KAPITEL

Samarkand liegt inmitten der reichen, vom Zarafchane, der das Tal von Sogd durchfließt, bewässerten Oase. Ein kleines Buch, das ich auf dem Bahnhof gekauft habe, belehrt mich, daß diese große Stadt recht wohl eine der vier Örtlichkeiten

einnehmen könne, nach denen die Geographen das irdische Paradies verlegen. Die Erörterung hierüber mag aber den professionellen Exegeten anheimgegeben sein.

Von den Heersäulen des Cyrus, 329 vor Christus, eingäschert, wurde Samarkand gegen 1219 von Dschingisch-Khan zum Teil zerstört. Nachdem es zur Hauptstadt Tamerlans geworden, worauf es nicht mit Unrecht stolz sein konnte, blieb es doch von den Verwüstungen der Nomaden des 18. Jahrhunderts nicht verschont. Wie in diesem Fall, haben die meisten Großstädte Zentralasiens früher ihre Zeiten des Verfalls und des Glanzes abwechselnd gehabt.

5 Stunden Aufenthalt in Samarkand und bei Tageslicht verspricht mir einige Unterhaltung und ein paar Seiten Berichte für meine Zeitung. Ich darf aber keine Zeit verlieren.

Wie gewöhnlich ist die Stadt eine doppelte: der eine, von den Russen erbaute Teil ist ganz modern, ausgestattet mit grünenden Parkanlagen, mit Birken bepflanzten Alleestraßen, mit Palästen und Landhäusern geschmückt; der andere, ältere und an Resten ehemaligen Glanzes noch sehr reiche Teil würde mehrere Wochen in Anspruch nehmen, wenn man ihn eingehend besichtigen wollte.

Diesmal werd' ich nicht allein sein. Major Noltitz ist frei und wird mich also begleiten. Wir hatten den Bahnhof bereits verlassen, als noch Herr und Frau Caterna erschienen.

»Sie wollen sich die Stadt ansehen, Herr Claudius?« fragt der Komiker, während er mit der Hand eine Bewegung macht, die den großen Umfang von Samarkand andeuten soll.

»Das ist unsere Absicht, Herr Caterna.«

»Wenn Major Noltitz und Sie so liebenswürdig wären, zu gestatten, daß ich mich anschließe ...«

»Das bedarf doch keiner Frage!«

»Freilich mit meiner Frau, denn ich unternehme nichts ohne sie ...«

»Unser Spaziergang wird dadurch um so angenehmer werden«, antwortet der Major, der sich vor der liebenswürdigen Soubrette verneigt.

Und ich füge noch hinzu:

»Um uns nicht zu sehr anzustrengen und um Zeit zu sparen, verehrte Reisegefährtin, biete ich Ihnen eine Arba an.«

»Eine Arba?« ruft Frau Caterna fast zurückweichend.
»Was kann denn eine Arba sein?«

»Ein landesüblicher Wagen.«

»Nun denn, also eine Arba her!«

Wir besteigen einen der rollenden Kasten, die vor dem Bahnhof aufgefahren sind. Unter dem Versprechen eines guten »Silao« oder Trinkgelds schwört uns der Yemtchik oder Kutscher zu, daß er seinen beiden Tauben – mit andern Worten: seinen zwei kleinen Pferden – Flügel geben werde, und wir fahren auch wirklich in schnellem Trab dahin.

Die russische Stadt, in fächerartiger Anordnung, bleibt uns zur Linken, und mit ihr das Haus des Gouverneurs mit schöner Gartenumgebung, der öffentliche Park mit seinen kühlen Alleen, ferner die Wohnung des Bezirksvorstands, die schon ein wenig in die alte Stadt hineinreicht.

Im Vorüberfahren zeigt uns der Major die alte Veste, die unsere Arba umkreist. Hier befinden sich in der Nähe des alten Palasts des Emirs von Buchara die Gräber der beim Sturm 1868 gefallenen russischen Soldaten.

Von hier aus gelangt unsere Arba durch eine enge, aber geradlinige Straße nach dem Righistan-Platz – »nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen Platz in Buchara« –, wie mein Büchlein naiv genug mitteilt.

Das ist ein schöner viereckiger Platz, der vielleicht dadurch etwas geschädigt worden ist, daß die Russen ihn gepflastert und mit Laternen versehen haben – was Fulk Ephriennell, wenn er sich zu einem Besuch Samarkands entschließt, gewiß besonders gefallen dürfte. Auf drei Seiten des Platzes erheben sich noch recht gut erhaltene Ruinen von drei »Medresses«, wo die »Mollahs« ihren Zöglingen sehr vielseitigen Unterricht erteilten. Diese Medresses – man zählt deren in Samarkand 17, neben 85 Moscheen – diese Medresses heißen Tilla-Kari, Chir-Dar und Ulong-Beg. Im großen und ganzen sind sie einander ziemlich ähnlich: in der Mitte ein Tor, das nach den inneren Höfen führt, Mauerwerk aus glasierten Backsteinen, die blaßgelbe oder zartblaue Farbe zeigen, neben goldlinigen auf türkisblauem Grund gezeichneten Arabesken, geneigt stehende Minaretts, die immer umzufallen drohen und doch nicht umfallen, und das zum Glück für ihre Emaillebekleidung, die die unerschrockene Reisende Frau Ujfalvy-Bourdon unseren derartigen Arbeiten für weit überlegen erklärt. Und dann handelt es sich

hier nicht um eine auf einen Kamin zu stellende Vase, sondern um Minarets von ziemlicher Höhe.

Diese Wunderwerke sind noch in demselben Zustand, wie sie Marco Polo, der Orientreisende des 13. Jahrhunderts, erblickt hatte.

»Nun, Herr Bombarnac«, fragt der Major, »bewundern Sie nicht auch diesen Righistan-Platz?«

»Er ist wunderschön!« sage ich.

»Ja«, ließ unser Komiker sich vernehmen, »und welche prächtige Dekoration für ein Ballett, Caroline! Hier eine Moschee, an der einen Seite Garten, dort eine andere mit einem Hof daneben ...«

»Du hast recht«, fällt die Soubrette ein, »nur müßten die Türme wohl etwas gerader aufgestellt und in der Mitte vielleicht ein leuchtender Springbrunnen angebracht werden ...«

»Ein vortrefflicher Gedanke, Caroline! Schreiben Sie uns ein Drama, Herr Claudius, ein Ausstattungstück mit dieser Dekoration im dritten Akt ... Was den Titel betrifft ...«

»Nun, ›Tamerlan‹ paßt dazu ja ausgezeichnet!« antworte ich.

Der Schauspieler verzieht den Mund recht eigentümlich. Für den Eroberer Asiens scheint es ihm an aktuellem Interesse zu fehlen. Der ist nicht so ganz fin de siècle.

So neigt er sich zu seiner Gattin und erklärt dieser:

»Nun, als Platz hab' ich doch an der Porte-Saint-Martin im ›Sohn der Nacht‹ weit Schöneres gesehen ...«

»Und ich im Châtelet in ›Michael Strogoff‹.«

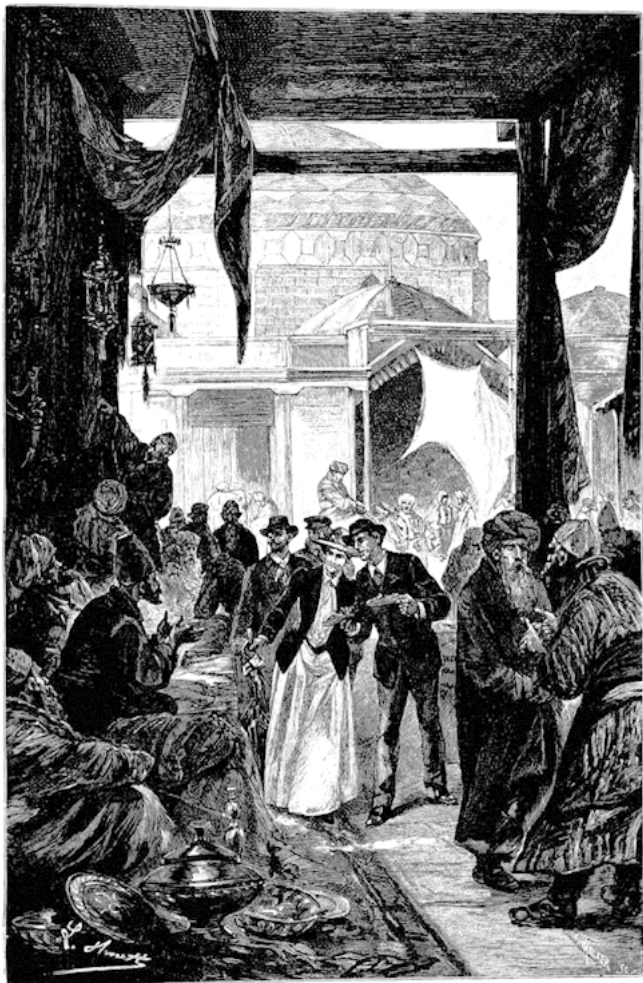


Am besten lasse ich die beiden Komödianten reden. Sie betrachten alles nur vom Standpunkt des Theaters. Sie ziehen die Luft- und Bretterkulissen dem Azur des Himmels und den Wäldern vor, die schwankende Leinwand dem Wogengang des Ozeans, die Perspektiven eines Hintergrunds den Gegenständen, die dieser Hintergrund wiedergibt, eine Dekoration von Rubé oder Jambon sonst welcher Landschaft, kurz, sie huldigen der Kunst statt der Natur ... Mir kommt es nicht in den Sinn, ihren Anschauungen eine andere Richtung zu geben.

Da ich den Namen Tamerlan ausgesprochen hatte, frage ich jetzt Major Noltitz, ob wir nicht das Grab dieses berühmten Tataren besuchen werden. Der Major erklärt, daß wir es auf dem Rückweg sehen werden, und **unser Weg führt jetzt zunächst nach dem großen Basar von Samarkand.**

Die Arba hält an einem der Zugänge des großen Rundbaus an, nachdem wir kreuz und quer durch einen Teil der alten Stadt gefahren sind, deren Häuser nur ebenerdig sind und aller Wohnlichkeit zu entbehren scheinen.

Hier im **Basar** sind unermessliche Mengen von Wollstoffen, Tripp-Samtteppichen von lebhaften Farben, Schals mit reizendem Muster aufgehäuft und alles auf den Ladentischen der einzelnen Verkaufsstände durcheinander geworfen. Davor verhandeln Käufer und Verkäufer mit lauter Stimme über das geringste Handelsgeschäft. Unter den Stoffen befindet sich auch ein »Kanaus« genanntes Seiden Gewebe, das von den eleganten Samarkanderinnen sehr ge-



schätzt zu sein scheint, obwohl es ähnliche Erzeugnisse von Lyon weder an Güte noch an Glanz erreicht.

Frau Caterna muß aber hiervon schwer in Versuchung geführt werden – vielleicht ebenso wie vor den Schaufenstern des Bon Marché oder des Louvre.

»Das ist ein Stoff, der für mein Kostüm als ›Großherzogin‹ Effekt machen müßte!« sagt sie.

»Und hier stehen Pantoffeln, die mir als Ali-Bajou von Caïd großen Erfolg sichern würden!« fährt Herr Caterna fort.

Und während sich die Soubrette die hinreichende Menge Kanaus erhandelt, legt sich ihr Gatte ein Paar grüne Pantoffeln zu, wie sie die Turkmenen anziehen, wenn sie die Schwelle einer Moschee überschreiten. Das vollzog sich aber nicht ohne die gefällige Hilfe des Majors als Dolmetscher zwischen Herrn Caterna und dem Kaufmann, der seine »Yoks! ... Yoks!« wie ein Raketenfeuer durch die Lippen hervorpolterte.

Die Arba fährt wieder ab und wendet sich nach dem Platz Ribi-Khanym, wo sich – nach dem Namen einer der Frauen Tamerlans – die gleichnamige Moschee erhebt. Ist dieser Platz auch nicht so regelmäßig wie der des Righistan, so bietet er doch meiner Ansicht nach ein weit malerischeres Aussehen. Das verdankt er seinen merkwürdig verteilten Ruinen, den Überresten von Bogengängen, den geschwungenen Gewölben, den halb zusammengebrochenen Kuppeln, den vielen Säulen ohne Kapitelle, deren Schäfte sich noch das frischeste Email bewahrt haben; ferner findet

sich hier eine lange Reihe niedriger Tore, die die eine Seite des mächtigen viereckigen Rahmens abschließen. Das alles ist von der größten Wirkung, denn diese alten Andenken aus der Glanzperiode Samarkands heben sich von einem Himmelsgrund und einem Grün ab, für die man vergeblich ihresgleichen suchen würde ... selbst – mit Verlaub, Herr Komiker – in der Pariser Großen Oper! Ich muß freilich gestehen, daß wir einen noch weit tieferen Eindruck erfuhren, als die Arba uns vor einer der schönsten Moscheen Zentralasiens, der Moschee des Schah Sindeh, abgesetzt hatte, die aus dem Jahr 795 der Hedschra (1392 unserer Zeitrechnung) herrührt.

Ich bin nicht imstande, mit der Feder eine Beschreibung dieses Wunderwerks zu liefern. Wenn ich die Worte Mosaiken, Fensterbrüstungen, Giebelfelder, Basreliefs, Nischen, Emailen, Mauervorsprünge auf den Rosenkranz eines Satzes angereiht hätte, würde das Bild doch immer lückenhaft bleiben. Hierzu bedarf es des Pinsels, nicht der Feder. Die Fantasie steht gefesselt vor diesen Überresten der herrlichsten Architektur, die dem Geist Asiens entstammen.

Im Innern dieser Moschee beten die Gläubigen am Grab Kassim-ben-Abbas', eines verehrten Heiligen der muslimanischen Religion, von dem man annimmt, daß er seinem Grab, wenn es geöffnet würde, lebend und im alten Glanz entsteigen müsse. Freilich ist ein solcher Versuch noch nicht gemacht worden, sondern man hat es vorgezogen, sich an die überlieferte Sage zu halten.

Wir haben uns hier der Betrachtung mit Gewalt entrei-

ßen müssen und wurden zum Glück auch weder von Herrn noch von Frau Caterna durch deren Theatererinnerungen in unserem Entzücken gestört. Gewiß haben Sie ebenso empfunden wie wir selbst.

Wir nehmen nun wieder in der Arba Platz, und der Yemtchik fährt uns im Trab seiner »Tauben« durch beschattete Straßen, die von der russischen Verwaltung mit großer Sorgfalt unterhalten werden.

Längs dieser Straßen lenken viele Vorübergehende unser Interesse auf sich. Diese tragen sehr verschiedene Kostüme, sogenannte »Khalats« von schimmernden Farben, und auf dem Kopf meist einen kokett sitzenden Turban. Diese Typen sind selbstverständlich mit manchen anderen in der nahezu 40.000 Seelen betragenden Einwohnerschaft vermischt. Größtenteils gehören sie zur Rasse der Tadschiken arabischer Abkunft. Es sind kräftige Gestalten, deren weiße Haut in der freien Luft und unter dem Sonnenbrand verschwunden ist. Ich führe hier an, was in dem interessanten Bericht der Frau von Ujfalvy-Bourdon niedergelegt ist: »Die Haare sind gewöhnlich schwarz, ebenso wie der Bart, der meist sehr reichlich ist. Die Augenspalten streben nicht von den Winkeln nach oben, und die Augen selbst sind meist braun. Die Nase ist sehr schön, die Lippenbildung fein, die Zähne sind klein, die Stirn ist hoch, breit, und das ganze Gesicht bildet ein Oval.«

Ich muß Herrn Caterna wirklich recht geben, als er beim Anblick eines dieser Tadschiken, der in seinen vielfarbigen Khalat gehüllt erscheint, ausruft:

»Wahrlich, ein schöner Vertreter erster Rollen! ... Welch bewunderungswürdiger Mélingue! ... Den müßte man in ›Nana-Sahib‹ von Richepin sehen oder im ›Schamyl‹ von Maurice!«

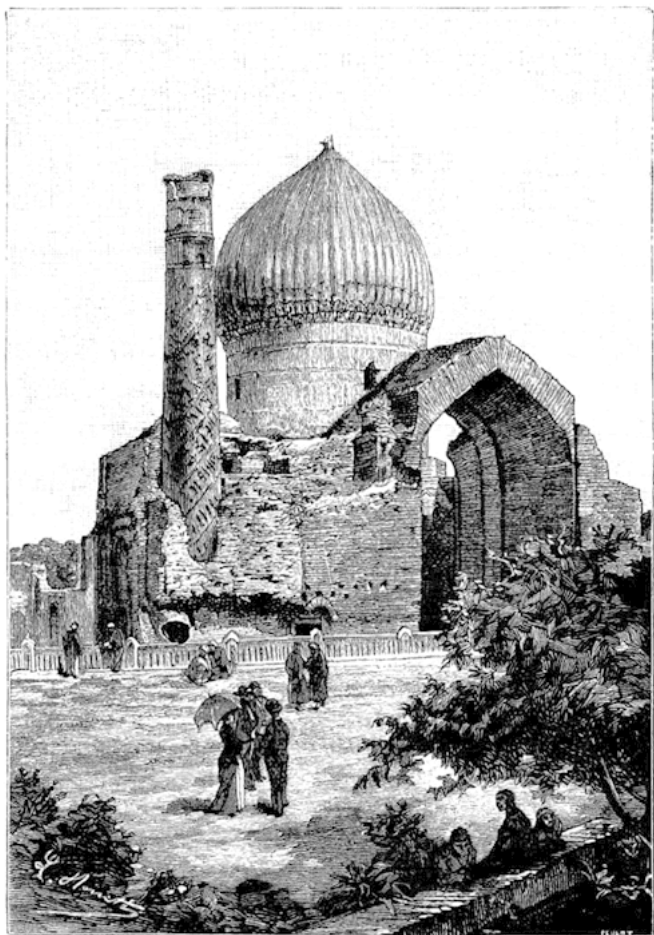
»Er würde Geld machen!« fügte Frau Caterna hinzu.

»Und ob er welches machte, Caroline!« erwiderte der enthusiastische Komiker.

Für ihn wie für soundso viele Leute vom Theater bildet ja doch die Einnahme den sichersten Prüfstein für den Wert dramatischer Kunst.

Es ist schon 5 Uhr, und in dieser unvergleichlichen Stadt Samarkand folgt eine Dekoration auf die andere ... Wahrhaftig, das überwältigt mich. Gewiß wird das Stück vor Mitternacht nicht zu Ende sein; da wir jedoch schon um 8 Uhr weiterfahren, müssen wir auf den letzten Akt verzichten. Da ich darauf bestand – und war es auch nur um der Ehre der Berichterstattung willen – nicht nach Samarkand gekommen zu sein, ohne das Grab Tamerlans gesehen zu haben, kehrte die Arba nach Südwesten hin um und hielt vor der Moschee Gur-Emirs, die neben der russischen Stadt liegt. Doch welch schmutziges Stadtviertel, welch Gewirr von Häusern aus Lehm und Stroh, welchen Haufen elender Hütten haben wir da im Vorbeifahren zu sehen bekommen!

Die Moschee hat ein großartiges Aussehen; sie ist mit ihren Kuppeln, an denen das schöne Blau des Türkises vorherrscht, wie mit einer Persermütze bedeckt, und ihr einziges, jetzt seines oberen Teils beraubtes Minarett glänzt von Emailarabesken, die ihre frühere Reinheit bewahrt haben.



Wir haben den Hauptraum unter der Kuppel besucht. Hier erhebt sich das Grab des »Hinkenden aus Eisen«, so nennt man Tamerlan, den Eroberer. Von vier Gräbern seiner Söhne und seines Schutzheiligen umgeben, bleichen die Gebeine Tamerlans unter einem Stein aus schwarzem Nephrit, der mit Inschriften verziert ist, die irdischen Überreste des Mannes, dessen Name die ganze asiatische Geschichte des 14. Jahrhunderts in sich vereinigt. Die Wände des Raums sind ebenfalls mit Nephrit mit unzähligen verschlungenen Adern bekleidet, und eine im Südwesten errichtete Säule zeigt die Richtung, in der Mekka liegt. Frau von Ujfalvy-Bourdon hat diesen Teil der Moschee Gur-Emirs ganz treffend mit einem Heiligtum verglichen, und diesen Eindruck hat es auf uns auch gemacht. Derselbe Einfluß machte sich noch in erhöhtem Maß geltend, als wir die Treppe nach der Krypte hinabstiegen, die die Gräber der Frauen und Töchter Tamerlans enthält.

»Und dieser Tamerlan«, fragt Herr Caterna, »dieser Tamerlan, von dem so viel gesprochen wird ...«

»Dieser Tamerlan«, fällt Major Noltitz ein, »war einer der größten Eroberer der Welt, sogar der größte, wenn man die Größe nach der Ausdehnung seiner Eroberungen mißt. Ganz Asien östlich vom Kaspischen Meer, Persien und die Länder nördlich seiner Grenze, Rußland bis zum Asowschen Meer, Indiens, Syrien, Kleinasien und endlich China, das er mit 200.000 Kriegern überfiel – kurz, es war ein ganzer großer Erdteil, den er als Schauplatz seiner Kriege hatte.«

»Und dabei hinkte er!« bemerkte Frau Caterna.

»Ja, Madame, wie Genserich, wie Shakespeare, wie Byron, Walter Scott und wie Talleyrand, was ihn doch nicht gehindert hat, eine große Bahn zu durchlaufen. Aber fanatisch und blutgierig war er! Die Geschichte erzählt, daß er in Delhi 100.000 Gefangene hinrichten und in Bagdad einen Obelisk aus 80.000 Köpfen errichten ließ.«

»Da ziehe ich doch den Obelisk auf dem Place de la Concorde in Paris vor«, antwortete Herr Caterna, »und dann ist dieser auch aus einem einzigen Stück.«

Trotz dieser Bemerkungen des Caternaschen Ehepaars fühlte ich mich selbst von der Lokalstimmung, die die Wunderwerke Samarkands erregen, bis ins Innerste erfüllt, als ich plötzlich zur modernsten Realität zurückgeführt wurde.

In den Straßen, ja in den Nachbarstraßen des Bahnhofs, mitten in der Hauptstadt Tamerlans, sehe ich zwei Gestalten vorübersausen, die auf – Bicycles sitzen.

»Ah!« ruft Herr Caterna, »Herren auf Fahrrädern!«

Und diese Herren sind in Turkestan zu Hause!

Nach diesem Anblick ist nichts weiter zu tun, als eine Stadt zu verlassen, die so weit durch die Meisterwerke mechanischer Selbstbeförderung entehrt ist, und das tat denn auch unser Zug um 8 Uhr abends.



13. KAPITEL

1 Stunde nach der Abfahrt haben wir gespeist. Im Innern des Speisewagens zeigen sich einige neue Reisegefährten ... unter anderm zwei Neger, die Herr Caterna gern »düstere Menschen« nennt.

Keiner dieser Reisenden, hat mir Popof mitgeteilt, wird die russisch-chinesische Grenze überschreiten, sie interessieren mich also nur sehr wenig oder gar nicht.

Während der Tafel, der alle meine Nummern beiwohnen – ich habe deren zwölf und denke damit auch nicht weiter zu gehen – bemerke ich, daß Major Noltitz den Seigneur Faruskiar unablässig beobachtet. Schöpft er Verdacht gegen den Herrn? Legt er vielleicht dem Umstand Wichtigkeit bei, daß der Mongole, ohne es zu zeigen, mit den drei Reisenden 2. Klasse, die Mongolen sind wie er, bekannt zu sein scheint? Arbeitet seine Einbildungskraft ebenso tätig wie die meine, und fragt er sich wohl, ob man das für Ernst zu nehmen habe, was von mir nur ein Scherzwort war? Daß es mir, einem Mann der Feder, einem Reporter, der nach Ereignissen sucht, der nach Szenen jeder Art jagt, um die jeden Montag von meinem Freund Sarcey dringend verlangten Artikel zu liefern, daß es mir gefällt, in jener Persönlichkeit einen Rivalen des berühmigten Ki-Tsang oder gar Ki-Tsang selbst zu erblicken, das läßt sich ja begreifen. Doch er, ein ernster Mann, ein Arzt der russischen Armee, und sich solchen Fantasien hingeben – nein, das würde kein

Mensch glauben mögen. Immerhin, davon werden wir noch weiter sprechen.

Ich selbst habe übrigens diese Mongolen bald vergessen, da ich mich des Kastenmenschen erinnere, dem ich mich, einer inneren Stimme nach, in erster Linie zu widmen habe. Wie ermüdet ich mich auch von der langen Promenade durch Samarkand fühle, wenn sich diese Nacht Gelegenheit zu einem Besuch bei ihm bietet, werd' ich sie nutzen.

Nach aufgehobener Tafel hat jeder seinen Platz wieder eingenommen, um bis nach Taschkent zu schlafen.

Die Entfernung zwischen Samarkand und Taschkent beträgt 300 Kilometer. Der Zug wird den Bahnhof vor 7 Uhr morgens nicht erreichen. Dazu hält er nur dreimal an, um Wasser und Brennmaterial einzunehmen – das ist der Ausführung meines Plans günstig. Obendrein ist die Nacht finster, der Himmel bedeckt, ohne Mond und ohne Sterne. Es droht Regen, und der Wind frischt auf. Das ist kein Wetter, um sich auf den Plattformen zu ergehen, und hier wird sich gewiß niemand aufhalten. Das wichtigste bleibt nur, den Augenblick abzapfen, wo Popof fest eingeschlummert ist.

Es wird ja nicht nötig sein, daß wir lange beisammen sind. Wenn der brave Bursche nur beruhigt ist, und das wird er sein, sobald wir Bekanntschaft gemacht haben. Einige Angaben über ihn selbst, über Fräulein Zinka Klork, woher er kommt, weshalb er sich nach Peking begibt, die Gründe, warum er diese Art des Fortkommens gewählt hat, seine Hilfsmittel zur Reise, wie er sich in seinem Kasten ein-

gerichtet hat, sein Alter, seinen Beruf, seinen Geburtsort, was er früher getrieben und was er später zu tun gedenkt usw. – kurz alles, was eine gewissenhafte Berichterstattung umfaßt, das möcht' ich von ihm erfahren, danach werd' ich ihn fragen ... Das ist doch nicht zu viel verlangt.

Zunächst heißt es freilich warten, bis der Waggon eingeschlafen ist. Das kann nicht lange dauern, denn seine Insassen sind von den in Samarkand verbrachten Stunden her mehr oder weniger abgespannt. Nach der Tafel sind die Schlafstätten bereits hergerichtet worden. Einige Reisende haben auf der Plattform zu rauchen versucht; die Windstöße haben sie aber bald vertrieben. Jeder hat seinen Platz unter den verschleierten Lampen wieder eingenommen, und gegen halb 2 wetteifert das Atmen des einen und das Schnarchen des andern mit dem Knarren der Räder auf den Stahlschienen.

Ich bin bis zuletzt draußen geblieben, und Popof wechselt noch wenige Worte mit mir.

»Diese Nacht werden wir nicht gestört werden«, sagt er zu mir, »und ich empfehle Ihnen, einmal gründlich auszuschlafen. Die nächste Nacht, wenn wir durch die Pamir-Pässe fahren, könnte, fürchte ich, vielleicht nicht so ruhig abgehen.«

»Schönen Dank, Popof, ich werde Ihren Rat befolgen und schlafen wie ein Murmeltier.«

Popof wünscht mir gute Nacht und zieht sich nach seinem Coupé zurück.

Es erscheint mir zwecklos, erst meinen Platz im Innern

des Waggon wieder einzunehmen, ich bleibe also auf der Plattform. Rechts und links von der Bahnstrecke ist nicht das geringste zu erkennen. Schon haben wir die Oase von Samarkand durchmessen und jetzt verläuft das Gleis auf einer horizontalen Ebene. Noch dauert es mehrere Stunden, ehe der Zug den Syr-Darja erreicht, dessen Überschreitung die Herstellung einer Brücke nötig machte, die jener über den Amu-Darja gleicht, nur nicht ganz so lang ist.

Es ist gegen halb 12 Uhr, wo ich mich entschieße, die Gepäckwagentür zu öffnen, die ich hinter mir wieder vorsichtig schließe.

Ich wußte ja, daß der junge Rumäne wahrscheinlich nicht immer in seinem Kasten eingeschlossen blieb, und der Zufall konnte es wollen, daß er gerade jetzt auch im Gepäckwagen hin und her ging und seinen Beinen etwas Bewegung machte ...

Alles ist in Dunkel gehüllt. Nicht ein Lichtstrahl zittert durch die Löcher seines Kastens. Das scheint mir günstig. Es ist besser, meine Nummer 11 nicht durch eine gar zu plötzliche Erscheinung zu überraschen. Er schläft wahrscheinlich ... Ich werde ganz leise an die Wand des Kastens klopfen, werde ihn wecken, und wir werden uns klarwerden, ehe er eine große Bewegung ausführen kann. Das macht sich ganz allein.

Ich taste mich vorwärts. Meine Hand berührt den Kasten, ich lege das Ohr an dessen Vorderwand und lausche.

Keine Bewegung, kein Atemzug! Sollte mein Mann nicht da sein? ... Wär's ihm geglückt, schon zu entweichen? ... Ist

er vielleicht in einem der Bahnhöfe ausgestiegen, ohne daß ich es bemerkt hätte? ... Sollte mir mein schöner Bericht mit ihm durchgegangen sein? ... Wahrlich, ich bin unruhig ... Ich horche gespannt ...

Nein! Er ist nicht entflohen ... Er steckt noch zwischen den Wänden seines Kastens ... Jetzt hör' ich seine Atmung ganz deutlich, regelmäßig ... langgezogen ... er schläft ... er schläft den Schlaf der Unschuld, er, der nur Anrecht hat auf den Schlaf des Schuldigen, des Betrügers gegenüber der Gesellschaft der Groß-Transasiatischen Bahn.

Ich wollte eben klopfen, als die Pfeife der Lokomotive beim Durchfahren einer Station ihre schrillen Töne vernehmen läßt. Der Zug wird hier jedoch nicht halten, das weiß ich, und warte also, bis die Dampfpeife wieder schweigt.

Ich klopfe ... nur leise an die Wand.

Keine Antwort.

Das Atemgeräusch wird aber schwächer als zuvor.

Ein neuer stärkerer Schlag.

Diesmal folgt eine unwillkürliche Bewegung ... der In-sasse mag erschrocken sein.

»Öffnen Sie! ... Öffnen Sie!« sag' ich in russischer Sprache.

»Öffnen Sie ... wiederhol' ich. Es ist ein Freund, der sich Ihnen nähert ... Sie haben nichts zu fürchten!«

Wenn auch das Schiefelfeld der Tür nicht heruntergelassen wurde, wie ich hoffte, so flammt doch im Innern des Kastens ein Streichhölzchen auf, von dem ein schwacher Lichtstrahl herausdringt.

Ich sehe mir durch eines der Wandlöcher den Gefangenen an.

Sein Gesicht erscheint entstellt, sein Auge starr ... er weiß noch nicht, ob er wacht oder schläft.

»Öffnen Sie, guter Freund«, sag' ich, »öffnen Sie mit Vertrauen ... Ich habe Ihr Geheimnis zufällig entdeckt ... werde aber nichts davon verraten ... im Gegenteil, ich kann Ihnen nützlich sein ...«

Der arme Mann darinnen sieht etwas gefaßter aus, obwohl er noch unbeweglich bleibt.

»Sie sind Rumäne, denk' ich«, füge ich hinzu, »und ich, ich bin Franzose ...«

»Franzose? ... Sie sind Franzose?«

Diese Worte vernehm ich in meiner Muttersprache, doch mit etwas fremdem Akzent.

Ein weiteres Band zwischen uns.

Ein Teil der Vorderwand gleitet in seinem Falz herunter, und bei dem Schein der kleinen Lampe kann ich meine Nummer 11, die endlich eine weniger arithmetische Bezeichnung erhalten wird, auch genauer erkennen.

»Es kann uns doch niemand sehen ... oder uns hören?« fragt er mich mit verhaltener Stimme.

»Kein Mensch.«

»Auch der Zugführer nicht?«

»Der schläft.«

Mein neuer Freund ergreift meine Hand und drückt sie ... ich fühl' es, er sucht nach einem Stützpunkt ... Er

begreift, daß er sich auf mich verlassen kann ... und doch murmelt er noch einmal:

»Verraten Sie mich nicht ... verraten Sie mich nicht!«

»Sie verraten, lieber Mann ... Haben die Zeitungen Frankreichs denn dem kleinen österreichischen Schneider und dem spanischen Brautpaar unter denselben Verhältnissen wie den ihrigen nicht die wärmste Teilnahme erwiesen? Haben sie nicht Sammlungen für jene veranstaltet ... Und können Sie glauben, daß ich, ein Reporter, ich, ein Journalist ...«

»Sie sind Journalist?«

»Claudius Bombarnac ... Mitarbeiter des ›XX. Jahrhunderts‹.«

»Eines französischen Blatts?«

»Ja, wie ich Ihnen sage.«

»Und Sie fahren bis nach Peking mit?«

»Gewiß, bis Peking.«

»Ach, Herr Bombarnac, Sie hat Gott mir auf den Weg gesendet.«

»Nein, das waren die Direktoren meines Blatts, die sich dieser von der Vorsehung verliehenen Macht bedienten. Zu allen Diensten, die ich Ihnen erweisen kann, bin ich bereit ...«

»Ich danke ... ich danke!«

»Wie ist Ihr Name?«

»Kinko.«

»Kinko? ein ausgezeichnete Name!«

»Ausgezeichnet?«

»Gewiß, für meine Artikel! – Sie sind Rumäne, nicht wahr?«

»Rumäne, aus Bukarest ...«

»Sie müssen aber in Frankreich gelebt haben?«

»4 Jahre in Paris, wo ich im Faubourg Saint-Antoine als Tapezierer beschäftigt war.«

»Und sind dann nach Bukarest heimgekehrt?«

»Ja, um hier tüchtig weiterzuarbeiten, bis zu dem Tag, wo ich dem Verlangen abzureisen nicht mehr widerstehen konnte ...«

»Abzureisen? ... Und weshalb?«

»Um mich zu verheiraten!«

»Zu verheiraten ... mit Fräulein Zinca Klork, Cha-Chua-Straße, Peking, China!«

»Sie wissen ...«

»Natürlich ... die Adresse steht ja auf Ihrer Kiste ...«

»Das ist richtig!«

»Und was Fräulein Zinca Klork angeht ...«

»Das ist eine junge Rumänin ... Ich habe sie in Paris, wo sie als Modistin lernte, kennengelernt ... oh, sie ist reizend ...«

»Das kann ich mir vorstellen. Doch halten wir uns hier dabei nicht auf.«

»Auch sie war nach Bukarest zurückgekehrt ... hier wurde ihr aber der Antrag gemacht, in Peking ein Modegeschäft zu führen ... Wir liebten uns, mein Herr; sie ist abgereist ... und wir sind bereits 1 Jahr lang voneinander getrennt! ... Vor 3 Wochen hat sie mir geschrieben. Bis da-

hin ginge es ihr da unten ganz gut ... wenn ich mich zu ihr begeben könnte, würde ich mich auch nicht so schlecht stehen. Und dann gedächten wir bald zu heiraten ... Sie hätte selbst schon etwas erspart ... ich würde gewiß bald ebensoviel wie sie verdienen ... Da hab' ich mich auf die Reise gemacht ... auf meine Fahrt nach China ...«

»In diesem Kasten?«

»Ja, bester Herr Bombarnac«, antwortet Kinko errötend, »Geld besaß ich nur so viel, um diesen Kasten zu kaufen und mich von einem gefälligen Freund auf die Bahn bringen zu lassen. Es kostet 1000 Francs von Tiflis bis Peking, sowie ich diese aber verdient habe, werd' ich der Gesellschaft den erlittenen Schaden ersetzen, das schwör ich Ihnen ...«

»Ich glaub's Ihnen, lieber Kinko, ich glaub's Ihnen; und bei Ihrer Ankunft in Peking ...«

»Oh, Zinca ist im voraus unterrichtet. Der Kasten wird nach ihrer Wohnung in der Cha-Chua-Straße geschafft werden und sie ...«

»Bezahlt dann die Frachtspesen?«

»Jawohl, mein Herr.«

»Und sogar mit Vergnügen, das kann ich mir denken ...«

»Ganz gewiß – wir lieben uns ja so innig!«

»Kein Wunder, Kinko, was täte man nicht für einen Verlobten, der da zustimmt, sich 14 volle Tage lang in ein Kollo zu verwandeln, und der dann unter der Bezeichnung ›Spiegelscheiben ... Zerbrechlich ... Vor Nässe schützen‹ ankommt ...«

»Ah, Sie verspotten einen armen Teufel ...«

»Nicht im geringsten ... und Sie dürfen darauf rechnen, daß ich, so weit es von mir abhängt, dafür Sorge tragen werde, daß Sie hübsch trocken und in einem Stück bis zu Fräulein Zinca Klork gelangen ... mit einem Wort, in besterhaltenem Zustand!«

»Ich danke Ihnen nochmals, Herr Bombarnac«, antwortet Kinko, mir die Hand drückend. »Glauben Sie mir, Sie werden mich dankbar finden ...«

»Ah, Freund Kinko, ich werde für diese Besuche genügend bezahlt werden!«

»Bezahlt? Wieso denn?«

»Indem ich, sobald das ohne Gefahr für Sie geschehen kann, eine Beschreibung Ihrer Fahrt von Tiflis nach Peking liefere. Bedenken Sie doch ... welch packender Titel für einen Zeitungsbericht! ›Ein Liebhaber im Kasten! Zinca und Kinko! ... 1500 Lieues durch Zentralasien in einem Gepäckwagen!«

Der junge Rumäne mußte selbst mitlachen.

»So große Eile hat das aber hoffentlich nicht?« fragte er.

»Keine Furcht! Klugheit und Verschwiegenheit, wie in den Heiratsvermittlungsbüros!«

Nachdem ich dann noch einmal die Tür des Gepäckwagens besichtigt habe, um mich zu überzeugen, daß wir nicht Gefahr laufen, überrascht zu werden, nimmt das Gespräch seinen Fortgang.

Natürlich fragt mich Kinko, auf welche Weise ich sein Geheimnis entdeckt habe.

Ich erzähle ihm alles, was sich auf dem Dampfer bei der Fahrt über das Kaspische Meer zugetragen hat. Sein Atmen hat ihn verraten. Der Gedanke, daß ich ihn zuerst für ein Tier, sogar für ein Raubtier gehalten habe, macht ihn lächeln. Er ein Raubtier! Schlimmstenfalls ein getreuer Pudel! Dann hat ihn sein Niesen bei mir auf der Stufenleiter der Lebewesen bis zum Rang des Menschen erhoben.

»Vor 2 Nächten jedoch«, sagt er mir, gab ich schon alles verloren ... als der Gepäckwagen geschlossen war, zündete ich meine kleine Lampe an und begann zu essen ... da klopfte es bei mir an die Wand ...«

»Das war ich, Kinko, ich selbst, und wir hätten uns bereits in jener Nacht kennengelernt, wenn der Zug nicht in dem Augenblick, wo ich Sie anreden wollte, einen recht heftigen Stoß bekommen hätte und gleich langsamer gefahren wäre. Ein Dromedar war so ungeschickt gewesen, auf das Gleis zu geraten, und ich hatte kaum Zeit, nach der Plattform hinauszukommen ...«

»Das waren Sie also!« ruft Kinko. »Ich atme wieder auf! ... Welche Angst hab' ich ausgestanden! ... Irgend jemand wußte, daß ich in diesem Kasten versteckt war ... ich sah mich entdeckt, den Bahnbeamten übergeben, verhaftet, in Merw oder Bucharä ins Gefängnis geworfen, denn sie versteht keinen Spaß, diese russische Polizei. Und meine arme Zinka hätte mich vergeblich erwartet ... vielleicht nie wiedergesehen ... wenn ich die Reise nicht zu Fuß zurücklegte ... Und doch, das hätt' ich getan, mein Herr, das hätt' ich unbedingt getan!«

Das erklärt er in so entschlossenem Ton, daß es unmöglich ist, in dem jungen Rumänen nicht eine außergewöhnliche Energie zu erkennen.

»Wackerer Kinko«, hab' ich geantwortet, »ich bedaure herzlich, Ihnen so viel Angst bereitet zu haben. Jetzt sind Sie doch beruhigt, und ich meine, Ihre Aussichten haben sich, seit wir zwei Freunde geworden sind, eher verbessert.«

Ich bitte nun Kinko, mir zu zeigen, wie er sich in seinem Kasten eingerichtet hat.

Sehr einfach und wohlberechnet. Im Hintergrund eine Bank, auf der er sitzt, mit dem nötigen Raum, die Beine ausstrecken zu können, wenn er sie schräg vorschiebt. Unter dem Sitz und noch mittelst Deckel verschlossen einige Vorräte, Tischgerät, das nur aus einem Taschenmesser und einem metallenen Trinkgefäß besteht, ferner ein Überziehrock und eine Decke, die an einem Nagel hängen, und endlich die kleine, an der Wand befestigte Lampe, deren er sich zu geeigneter Zeit bedient.

Natürlich gestattet die bewegliche Vorderwand dem Gefangenen, sein enges Gefängnis im Notfall sofort zu verlassen. Wäre der Kasten aber mitten unter die anderen Frachtstücke gestellt worden und hätten die Bahnarbeiter ihn nicht mit der seiner »Zerbrechlichkeit« zukommenden Vorsicht behandelt, so hätte er die Schiebewand nicht bewegen können und wohl vor Beendigung der Fahrt um Erlösung und Gnade bitten müssen. Zum Glück gibt es ja einen Gott der Verlobten, und die wohlwollende himmlische Hilfe hat sich in dem Fall Kinkos und Zinca Klorks nach

allen Seiten gezeigt. Der Bursche sagt mir auch, daß er jede Nacht im Gepäckwagen ein wenig umherspaziert und es ihm einmal sogar gelungen sei, auf den Perron des Bahnhofes auszustiegen.

»Ich weiß, Kinko, das war auf der Station Bucharä ... Ich habe Sie gesehen ...«

»Sie haben mich gesehen?«

»Ja, und ich glaubte sogar, Sie wollten entfliehen. Doch als ich Sie gewahr wurde und doch schon wußte, daß Sie im Gepäckwagen als Frachtstück reisten, da hab' ich Sie scharf im Auge behalten, während es sonst keinem Menschen einfiel, Sie zu beachten. Immerhin ist das gefährlich; versuchen Sie es nicht wieder und überlassen Sie mir die Sorge, Ihnen das Nötige zuzustecken, sobald sich Gelegenheit dazu bietet.«

»Ich danke Ihnen, Herr Bombarnac, ich danke! Für später glaub' ich nun keine Entdeckung fürchten zu müssen, wenn nicht etwa an der chinesischen Grenze oder vielmehr in Kaschgar ...«

»Und warum!«

»Weil die Zollrevision der nach China einzuführenden Waren dort mit besonderer Strenge gehandhabt wird. Ich fürchte, man untersucht dort die Frachtstücke, und mein Kasten ...«

»Ja, freilich, Kinko«, fall' ich ihm ins Wort, »das dürfte einige schwere Stunden geben ...«

»Wenn ich entdeckt würde ...«

»Ich werde bei der Hand sein und mein möglichstes tun, damit Ihnen nichts widerfährt.«

»Oh, Herr Bombarnac, wie werd' ich Ihnen vergelten können!« ruft Kinko im aufwallenden Gefühl der Dankbarkeit.

»Sehr leicht, Freund Kinko.«

»Und wodurch?«

»Dadurch, daß Sie mich zu Ihrer Trauung mit der schönen Zinca einladen ... Ich möchte bei der Hochzeit anwesend sein ...«

»Das versteht sich von selbst, Herr Bombarnac, und Zinca wird Sie umarmen ...«

»Und damit nur ihre Pflicht tun, ich aber der meinigen nur genügen, indem ich für einen Kuß zwei zurückgebe.«

Wir wechseln noch einen letzten Händedruck, und ich glaube wahrlich, der brave Bursche hat feuchte Augen bekommen, als ich ihn verließ. Er löscht die Lampe aus, zieht das bewegliche Türfeld wieder hinauf, doch aus dem Kasten heraus höre ich noch ein »herzlichen Dank« und »auf Wiedersehen«.

Ich gehe aus dem Gepäckwagen, schließe dessen Tür und überzeuge mich, daß Popof noch immer schlummert. Nachdem ich dann noch einige Minuten die frische Nachtluft eingeatmet habe, nehme ich meinen Platz neben Major Noltitz wieder ein.

Doch ehe ich die Augen schließe, ist mein letzter Gedanke, daß – Dank der Einführung der episodischen Persönlichkeit Kinkos in meinen Bericht – meinen geehrten

Lesern die Reise ihres Reporters doch nicht ganz mißfallen werde.

14. KAPITEL

Hatten die Russen 1870 vergeblich versucht, in Taschkent eine Messe einzurichten, die mit der von Nischni-Nowgorod wetteifern könnte, so sollte das 20 Jahre später von besserem Erfolg begleitet sein. Heutzutage ist dank der Errichtung der Transkaspischen Bahn, die Samarkand mit Taschkent verbindet, dieser große Markt zur Tatsache geworden.

Doch nicht allein die Kaufleute mit ihren Waren strömen in Menge nach dieser Stadt zusammen, sondern auch die Pilger mit ihrem ganzen Hab und Gut. Und welche Wallfahrt – was sag' ich? – welche Völkerwanderung muß es erst geben, wenn die gläubigen Mohammedaner mit der Eisenbahn nach ihrem heiligen Mekka ziehen können!

Inzwischen sind wir in Taschkent, und der Fahrplan meldet nur 2 1/2 Stunden Aufenthalt.

Da fehlt es mir freilich an Zeit, die Stadt zu besuchen, die auch kaum der Mühe lohnen soll. Die Städte von Turkestan gleichen sich überhaupt nach vielen Seiten, und wer eine gesehen hat, hat auch die andere gesehen, wenigstens wenn man sich nicht auf Einzelheiten einlassen kann.

Nachdem wir durch eine fruchtbare Landschaft gekommen waren, in der sich die schlanken Spindeln alter Pap-

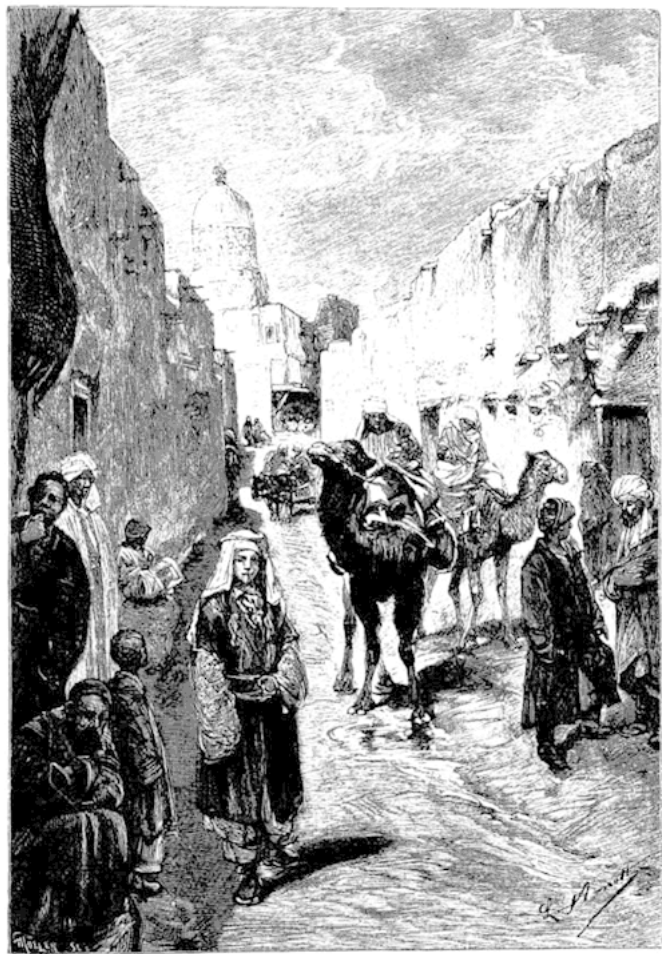
peln wiegen, und nachdem wir an großen mit Weinreben bepflanzten Feldern oder an Gärten mit ungeheuer viel Obstbäumen vorübergefahren sind, steht unser Zug in der Nähe der neuen Stadt still.

Seit der russischen Eroberung trifft man hier überall – ich sage dem Leser wohl keineswegs etwas Neues damit – zwei nebeneinander gelegene Städte, in Taschkent wie in Samarkand, in Buchara wie in Merw. Hier hat die alte Stadt vielfach gewundene Straßen, Häuser aus Ton oder Lehm, sehr mittelmäßige Basare, Karawansereien aus an der Sonne getrockneten Backsteinen, einige Moscheen und so zahlreiche Schulen, als ob der Zar sie durch einen Ukas ins Leben gerufen hätte, ähnlich wie solche in letzter Zeit in Frankreich entstanden sind. Hier fehlt es in der Tat an Schülern, nicht an Schulen.

Auch die Bevölkerung von **Taschkent** unterscheidet sich nicht wesentlich von der, die wir in anderen Teilen Turkestans angetroffen haben. Sie besteht aus Sarthen, Usbeken, Tadschiken, Kirgisen, Nogais, Israeliten, einigen Afghanen und Hindus – daneben natürlich aus einigen Russen, die hier wie zu Hause sind.

In Taschkent gibt es vielleicht verhältnismäßig die meisten Juden. Seit dem Tag übrigens, wo diese Stadt unter russische Verwaltung kam, hat sich deren Lage gründlich geändert. Von dieser Zeit an datiert erst die bürgerliche und politische Freiheit, die sie jetzt genießen.

Ich kann dem Besuch der Stadt nur 2 Stunden widmen, und das hab' ich als eifriger Reporter denn auch getan. We-



nigstens flüchtig hab' ich mir den großen Basar – der freilich nur aus Planken gezimmert ist – angesehen und auch hier die ungeheure Menge der Erzeugnisse des Orients, Seidengewebe, Metallgefäße, viele verschiedene Proben chinesischen Gewerbefleißes, darunter vorzügliche Porzellanwaren, aufgestapelt gefunden.

In den Straßen von Turkestan begegnet man auch einer Anzahl von Frauen. Natürlich gibt es im Land keine Sklaverei mehr – zum großen Leidwesen der Muselmanen. Jetzt ist die Frau frei – selbst in der Ehe.

»Ja, erzählt mir Major Noltitz, darüber hat sich einmal ein alter Turkmene in folgender Klage geäußert: Mit der ehemännlichen Gewalt ist es vorbei, seitdem man seine Frau nicht mehr schlagen kann, ohne daß sie einem mit dem Zaren droht! Das ist der Untergang der Ehe!«

Ich weiß nicht, ob das schöne Geschlecht noch immer geschlagen wird, jedenfalls weiß aber einer der Gatten, wessen er sich aussetzt, wenn er den andern mißhandelt. Diese sonderbaren Osmanen wollen in dem Verbot, ihre Frauen zu schlagen, beileibe keinen Fortschritt erkennen. Vielleicht erinnern sie sich daran, daß das irdische Paradies nicht so weit von hier war – ein herrlicher Garten zwischen Euphrat und Tigris, wenn er nicht zwischen Syr-Darja und Amu-Darja zu suchen war. Vielleicht haben sie nicht vergessen, daß unsere Mutter Eva diesen präadamitischen Garten bewohnte und daß sie, wenn sie vorher ein wenig geprügelt worden wäre, ihren ersten Fehltritt am Ende gar nicht begangen hätte ... Doch lassen wir das dahingestellt!

Mir glückt es nicht, wie Frau Ujfalvy-Bourdon, von einheimischen Musikanten die »Feuerwehr von Nanterre« im Palastgarten des Generalgouverneurs spielen zu hören. Nein, als ich da war, spielten sie den »Vater Sieg«, und wenn das auch keine völlig nationalen Weisen waren, so klangen diese Töne französischen Ohren doch nicht minder angenehm.

Wie haben Taschkent pünktlich 11 Uhr vormittags verlassen. Das Land, durch das die Schienen der Groß-Transasiatischen Bahn führen, wird nun schon etwas mehr wellenförmig; in die Ebenen schieben sich die ersten Ausläufer des orographischen Systems des Ostens vor. Wir nähern uns dem Hochland von Pamir. Auf der 150 Kilometer langen Strecke, die uns von Khodjend trennt, behält der Zug seine normale Geschwindigkeit noch bei.

Kaum abgefahren, wenden sich meine Gedanken wieder dem braven Kinko zu. Sein kleiner Liebesroman hat mich wirklich gerührt. Dieser Bräutigam, der sich als Fracht befördert ... diese Braut, die den Frachtbrief bezahlt ... Major Noltitz würde sich gewiß für diese beiden Tauben, deren eine in dem Käfig sitzt, interessieren; er würde dem Betrüger der Bahngesellschaft nicht allzusehr zürnen und ihn gewiß nicht verraten ... Es verlangt mich auch lebhaft, ihm meine Ausflüge in den Gepäckwagen zu schildern ... Doch das Geheimnis gehört ja nicht mir allein. Ich darf nichts tun, was Kinko vielleicht in Verlegenheit setzen könnte.

Ich schweige also, und in der nächsten Nacht werd' ich, wenn es ausführbar ist, meinem Kollo einige Mundvorräte

bringen – meine Schnecke füttern. Gleicht der junge Rumäne in seinem Kasten nicht wirklich einer Schnecke in ihrem Haus – außer daß er es nach Belieben verlassen kann?

Wir treffen in Khodjend um 3 Uhr nachmittags ein. Das Land ist hier fruchtbar, frisch grün und sorgfältig bearbeitet. Das Ganze bildet eine Reihe von gut gehaltenen Gemüsegärten und ausgedehnten Wiesen mit Klee, von dem man vier bis fünf Ernten jährlich einheimst. Die Straßen in der Nähe der Stadt verlaufen zwischen langen Reihen alter Maulbeerbäume, die mit ihrem knorrigen Geäst einen recht hübschen Anblick gewähren.

Immer Zwillingstädte, eine alte und eine neue. Während diese 1868 erst 30.000 Einwohner zählten, haben sie jetzt 45- bis 50.000. Vielleicht ist es ein Einfluß der Nachbarschaft, der diesen Geburtsreichtum bewirkt; oder wäre es das fruchtbare Beispiel des Himmlischen Reichs, das in dieser Provinz Nachahmung findet? Nein! Nein, die Erscheinung beruht auf dem Fortschritt der Handelsbeziehungen, auf dem Zusammenfluß von Kaufleuten aller Länder auf diesen neueröffneten Märkten.

Unser Aufenthalt in Khodjend hat 3 Stunden gedauert. Ich habe also meinen Reporterbesuch machen können, in der Hauptsache durch einen Spaziergang längs der Ufer des Syr-Darja. Über diesen Wasserlauf führt eine große Brücke, deren Mittelbogen Fahrzeuge von gewissem Tonnengehalt den Durchgang ermöglicht.

Das Wetter ist sehr warm. Da die Stadt durch eine Bergwand geschützt ist, können die Steppenwinde nicht hier he-

reinwehen, und dadurch wird der Ort zu einem der heißesten in ganz Turkestan.

Ich begegne auch Herrn und Frau Caterna, die von ihrem kleinen Ausflug ganz entzückt erscheinen, denn der Komödiant sagt mir im heitersten Ton:

»Dieses Khodjend werd' ich nimmermehr vergessen, Herr Claudius.«

»Und warum werden Sie Khodjend nimmermehr vergessen, Herr Caterna?«

»Sehen Sie diese Pfirsiche?« antwortet er und zeigt mir einige der Früchte, die er in der Hand hält.

»Sie sind ausgezeichnet ...«

»Und so billig! ... 1 Kilogramm für 4 Kopeken, das heißt etwa 10 Pfennig.«

»Ja«, erwidere ich, »das kommt daher, daß der Pfirsich hierzulande nicht selten ist. Es ist der Apfel Asiens, und einer dieser Äpfel war's, den Madame Adam vom Baum der Erkenntnis ...«

»Dann verzeih' ich ihr!« ruft Frau Caterna, die eben herzhafte in einen der saftigen Pfirsiche biß.

Von Taschkent aus war die Bahn nach Khodjend zu in südlicher Richtung verlaufen. Von letzterer Stadt aus wendet sie sich wieder mehr nach Osten in der Richtung nach Khokhan. Mit der Station Taschkent hatte sie sich der Transsibirischen Bahn am meisten genähert, und eine im Bau befindliche Verbindungslinie wird sie bald mit der Station Semipalatinsk vereinigen – wodurch die Netze Zentral- und Westasiens unmittelbar verknüpft werden.

Jenseits Kokhan geht es nun geradewegs nach Osten über Marghelan und Och, durch die Schluchten des Hochlands von Pamir nach der russisch-chinesischen Grenze.

Kaum ist der Zug wieder in Gang, da begeben sich die Reisenden schon nach dem Speisewagen, in dem ich keinen neuen Ankömmling entdeckte. Vor Kaschgar sollen wir auch keine neuen Reisegefährten erhalten. Da weicht dann die russische Küche der Himmlischen, doch obwohl das an Ambrosia und Nektar erinnert, werden wir wahrscheinlich bei dem Tausch verlieren.

Fulk Ephrinell hat seinen gewöhnlichen Platz inne. Ohne bis zur Vertraulichkeit zu gehen, hat sich zwischen dem Yankee und Miss Bluett doch offenbar eine innigere, auf die Gleichheit des Geschmacks und der Fähigkeiten gegründete Freundschaft entwickelt. Niemand unter uns zweifelt daran, daß diese nach Ankunft des Zugs mit einer Heirat enden wird. Diese beiden werden also auch ihren Liebesroman auf der Eisenbahn gehabt haben ... Offen gestanden, geb' ich dem Kinkos und der Zinca Klork den Vorzug ... Freilich, die hübsche Rumänin ist nicht selbst dabei?

Wir sind unter uns, und unter »uns« versteh' ich meine mir liebsten Nummern, Herrn und Frau Caterna und den jungen Chinesen, der mit echtem Pariser Witz die Scherzreden des Komödianten beantwortet.

Das Essen verläuft heiter und ist gut. Wir erfahren dabei auch die vier von Cornaro, dem edlen Venezianer, aufgestellten Regeln, um das richtige Maß im Essen und Trinken zu bestimmen. Pan-Chao hat den Doktor auf dieses Thema

gebracht, und Tio-King antwortet ihm mit wahrhaft buddhistischem Ernst.

»Diese Regel stützt sich darauf«, sagt er, »daß es unmöglich ist, im voraus die nötige Menge Nahrung für jedes Temperament, für jeden Altersunterschied, jeden Kräftezustand und auch für Speisen von verschiedener Art anzugeben.«

»Und wessen bedürfen Sie bei Ihrem Temperament, Doktor?« fragt Herr Caterna.

»14 Unzen feste oder flüssige Nahrung ...«

»Jede Stunde?«

»O nein, mein Herr, den ganzen Tag über«, erwidert Tio-King, »und bei Einhaltung dieser Regel ist der berühmte Cornaro vom 36. Lebensjahre ab geblieben, was ihm geistige und körperliche Frische genug sicherte, im 95. Jahre seine vierte Abhandlung zu schreiben und bis zum 102. Jahre zu leben ...«

»Wenn's so steht, will ich mir eiligst noch ein fünftes Kotelett langen!« rief Pan-Chao in Lachen ausbrechend.

Es gibt doch nichts Angenehmeres, als an gut besetzter Tafel zu plaudern; ich will aber nicht vergessen, meine Notizen über Kokhan zu vervollständigen. Wir werden dort nicht vor 9 Uhr abends, also im Finstern, eintreffen. Ich habe auch den Major um einige Angaben über diese Stadt ersucht, die im russischen Turkestan die letzte von Bedeutung ist.

»Das kann ich um so eher«, antwortet mir der Major, »als ich da 15 Monate lang in Garnison gelegen habe. Es ist bedauerlich, daß Sie diese Stadt nicht besuchen können, denn

Sie hat noch das rein asiatische Aussehen bewahrt, und wir haben noch keine neue daneben erbaut. Sie hätten darin einen Platz gesehen, der in Asien seinesgleichen sucht, einen Palast im großen Stil, den des alten Khans von Khudaiar, der auf einem rundlichen Hügel von 100 Meter Höhe liegt und dem der Gouverneur seine Artillerie von sarthischer Herkunft gelassen hat. Man betrachtet das Bauwerk als ein Wunder, und ich bekenne, mit vollem Recht, Sie verlieren damit eine sich nicht gleich wieder bietende Gelegenheit, die farbenreichsten Worte Ihrer Sprache anzuwenden, zum Beispiel bei Beschreibung des in eine russische Kirche verwandelten Empfangssaals, eines Labyrinths von Zimmern, deren Parkett aus kostbarem Holz von Karagatch hergestellt ist, oder bei der Schilderung des Rosa-Pavillons, wo dem Fremden eine wirklich orientalische Gastfreundschaft geboten wird, ferner des inneren Hofes mit maurischem Schmuck, der an die Baumeisterfantasien in der Alhambra erinnert, endlich der Terrasse mit herrlichster Aussicht, der Haremsgemächer, worin die 1000 Frauen des Sultans – 100 mehr als die Salomos – in bestem Einvernehmen wohnten, der fein verzierten Fassaden, der von jahrhundertealten Weinbergen umrahmten Gärten ... all das hätten Sie sehen können ...«

»Und das werd' ich durch Ihre Augen gesehen haben, lieber Major. Meine Leser sollen keine Ursache zu klagen haben. Ich bitte Sie nur, mir mitzuteilen, ob sich in Kokhan auch Basare vorfinden?«

»Eine Stadt Turkestans ohne Basare, die wäre ein London ohne Docks«, erwidert der Major.

»Und ein Paris ohne Theater!« ruft der Komödiant dazwischen.

»Ja, Kokhan besitzt Basare, darunter einen auf der Brücke des Sokh, der die Stadt mit zwei Armen durchschneidet, und in dem die schönsten Seidengewebe Asiens mit Goldtillahs zu 3 Rubel 60 Kopeken unserer Münze bezahlt werden.«

»Sie unterrichten mich gewiß nach den Basaren auch etwas über die Moscheen, Herr Major ...«

»Gewiß.«

»Und über die Medressen?«

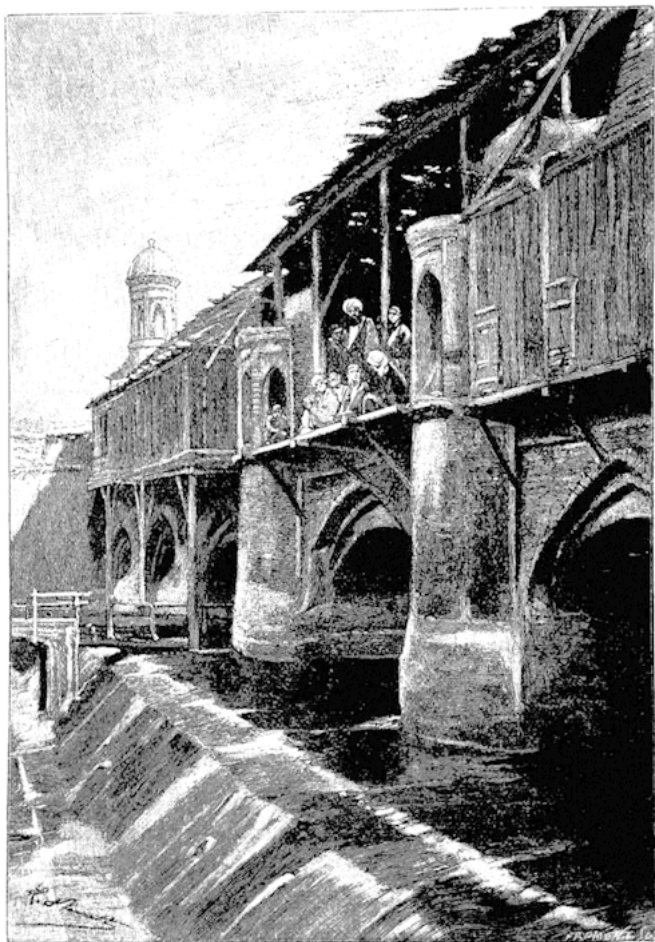
»Natürlich, Herr Reporter; doch das beschränkt sich auf die Versicherung, daß diese Bauwerke weder den Medressen noch den Moscheen von Samarkand oder Buchara das Wasser reichen können.«

Ich habe mir die Gefälligkeit von Major Noltitz zunutze gemacht, und so werden die Leser des ›XX. Jahrhundert‹ die Nacht nicht in Kokhan zuzubringen haben. Ich lasse meine Feder diese Stadt mit Sonnenstrahlen überfluten – obwohl ich von ihr nur unbestimmte Umrisse zu sehen bekomme.

Die Tafel zieht sich recht lange hin und schließt in unerwarteter Weise mit dem Angebot des Herrn Caterna, »einen Monolog zu deklamieren«.

Es mag dahingestellt bleiben, ob das Angebot mit gar so großem Eifer angenommen wurde.

Unser Zug gleicht mehr und mehr einer kleinen rol-



lenden Stadt. Diese hat sogar ein Kasino, den Dining-car, worin wir eben versammelt sind. Und so wurde denn im östlichen Teil von Turkestan, 400 Kilometer vom Hochland von Pamir, als Dessert einer vorzüglichen, im Salon der Groß-Transasiatischen Bahn aufgetragenen Mahlzeit die »Teufelsanfechtung« von Herrn Caterna, dem für die nächste Saison engagierten ersten Komiker des Theaters in Shanghai, mit großem Talent zum Vortrag gebracht.

»Mein Herr«, wendet sich Pan-Chao an den Deklamator, »ich mache Ihnen mein bestes Kompliment. Ich habe schon den jüngeren Coquelin gehört ...«

»Einen Meister der Kunst, mein Herr, einen Meister!« ruft Herr Caterna.

»Dem Sie sehr nah kommen ...«

»In aller Ehrerbietung, versteht sich!«

Die Herrn Caterna dargebrachten Bravorufe haben Sir Francis Trevellyan nicht aufzurütteln vermocht, denn dieser stößt nur einige onomatopoetische Laute über die Mahlzeit hervor, die er abscheulich gefunden hat. Er hat sich gar nicht amüsiert, nicht einmal »traurig« wie seine Landsleute schon vor 400 Jahren, wenn man Froissarts Mitteilungen Glauben schenken darf. Übrigens achtet niemand auf die Ausbrüche des knurrigen Gentleman.

Baron Weißschnitzerdörfer hat kein Wort von jenem kleinen Meisterwerk verstanden, und wenn er es verstand, hätte er doch dieser Probe »parisischer Monologomanien« keinen Beifall schenken können.

Was Seigneur Faruskiar und den von ihm unzertrenn-



lichen Ghangir angeht, scheint trotz ihrer gewohnten Zurückhaltung, daß das sprechende Mienenspiel, die bezeichnenden Gesten, der oft drollige Ton des Herrn Caterna sie in gewissem Maß interessiert haben.

Der Komödiant hat es bemerkt, und er ist für solchen stummen Beifall sehr feinfühlig. Beim Aufstehen von der Tafel sagt er mir auch:

»Er ist einfach großartig, dieser Seigneur! ... Welche Würde! Welch stattliche Erscheinung! ... Der reinste Typus des Orientalen! ... Sein Begleiter gefällt mir schon weniger ... höchstens einer für kleine Nebenrollen. Jener stolze Mongole aber, Caroline, wenn du den in Morales ›Piraten der Savannen‹ sähst!«

»Nur nicht in diesem Kostüm!« bemerke ich.

»Warum denn nicht, Herr Claudius ... In Perpignan hab' ich einmal den Oberst von Montéclin in der ›Close-rie des Genets‹ in der Tracht eines japanischen Offiziers gespielt ...«

»Und zwar mit donnerndem Beifall!« versichert Frau Caterna.

Während des Essens ist der Zug an der Station Kastakos inmitten einer recht bergigen Gegend vorübergekommen. Die Bahn beschreibt nun viele Windungen über Viadukte und durch verschiedene Tunnels, was wir an dem Hinundherneigen der Wagen erkennen.

Bald nachher sagt uns Popof, daß wir uns im Gebiet von Ferganah befinden – das ist der alte Name von Kokhan, das von Rußland 1876 mit den sieben Bezirken, die dazu gehö-

ren, annektiert wurde. Die Einzelbezirke, in denen Sarthen die Mehrzahl der Bewohner bilden, werden von Vorstehern, Untervorstehern und Bürgermeistern verwaltet. Man muß wirklich nach Ferganah gehen, um fast das ganze Räderwerk des Jahres VIII in Tätigkeit zu sehen.

Weiter hinaus liegt wieder eine ungeheure Steppe. Frau von Ujfalvy-Bourdon hat diese ganz treffend mit einer Billardtafel verglichen, so vollkommen eben liegt sie vor uns. Nur rollt keine Elfenbeinkugel über ihre Oberfläche hin, sondern ein Schnellzug der Groß-Transasiatischen Bahn mit der Geschwindigkeit von 60 Kilometern in der Stunde.

Nachdem wir die Station Tchutchai hinter uns gelassen haben, fahren wir um 9 Uhr abends in den Bahnhof von Kokhan ein. Der Aufenthalt soll 2 Stunden dauern. Wir steigen also nach dem Perron hinunter.

Gerade auf den Stufen näherte ich mich Major Noltitz, der an den jungen Pan-Chao die Frage richtet:

»Kennen Sie vielleicht diesen Mandarin Yen-Lou, dessen Leiche man hier nach Peking zurückbefördert?«

»Nicht im geringsten, Herr Major.«

»Es muß doch, nach den ihm erwiesenen Ehrenbezeugungen zu urteilen, eine ganz hervorragende Persönlichkeit gewesen sein ...«

»Das ist wohl möglich«, antwortet Pan-Chao, »wir haben im Himmlischen Reich gar so viele hervorragende Persönlichkeiten.«

»Und dieser Mandarin Yen-Lou also?«

»Von dem hab' ich noch nie ein Wort gehört.«

Warum mag Major Noltitz den jungen Chinesen in dieser Weise gefragt und mit welchen Gedanken mag er sich da wohl früher getragen haben?

15. KAPITEL

Kokhan, 2 Stunden Aufenthalt. Es ist Nacht. Die meisten Reisenden haben sich in den Waggons zum Schlafen zu-rechtgemacht und verzichten darauf, auszusteigen.

Da bin ich nun auf dem Perron und spaziere rauchend auf und ab. Dieser Bahnhof ist ziemlich bedeutend und seine Ausrüstung gestattet, anstelle der Maschine, die unsern Zug von Uzun-Ada bis hierher gebracht hat, eine kräftigere Lokomotive zu setzen. Jene ersten Maschinen reichten wohl aus, als der Zug über eine fast horizontale Ebene hinrollte. Jetzt befanden wir uns aber schon inmitten der Schluchten des Hochlands von Pamir; da kommen Strecken mit recht ansehnlicher Steigung vor, die eine größere Zugkraft nötig machen.

Ich sehe dem Maschinenwechsel zu, und nachdem unsere Lokomotive mit dem Tender losgekoppelt worden ist, befindet sich der Gepäckwagen mit Kinko an der Spitze des Zugs.

Da fällt mir ein, daß der junge Rumäne sich vielleicht gar auf den Perron herauswagen könnte. Da wäre eine Unklugheit, bei der er Gefahr liefe, von den Beamten gesehen zu werden, und diese, eine Art »Gardovojs«, laufen immer hin

und her und behalten alles scharf im Auge. Meine Nummer 11 kann gar nichts Besseres tun, als ruhig in ihrem Kasten zu bleiben oder wenigstens den Gepäckwagen nicht zu verlassen. Ich werde mich mit einigen festen und flüssigen Nahrungsmitteln versorgen und sie ihm nach der Wiederabfahrt bringen, wenn mir das, ohne Gefahr bemerkt zu werden, irgend möglich ist.

Das Buffet des Bahnhofs ist offen, und Popof scheint nicht in der Nähe zu sein. Sähe er mich hier verschiedenes einkaufen, so würde ihn das mit Recht wundern, denn der Speisewagen bietet ja alles, was wir brauchen.

Etwas kaltes Fleisch, Brot, eine Flasche Wein – das ist es, was das Buffet mir liefert.

Der Bahnhof ist etwas dunkel; seine wenigen Lampen verbreiten nur ein schwaches Licht. Popof ist nebst einem andern Beamten dienstlich beschäftigt. Die neue Lokomotive ist noch nicht in Bewegung, um sich vor den Zug zu stellen. Da scheint mir der Augenblick günstig. Es ist unnötig zu warten, bis wir Kokhan wieder verlassen haben. Nach meinem Besuch bei Kinko könnte ich wenigstens die Nacht hindurch einmal schlafen – und offen gestanden, ich sehne mich stark danach.

Ich besteige also die Plattform, und nachdem ich mich überzeugt habe, daß mich niemand sehen kann, dringe ich in den Gepäckwagen ein, doch gleich mit den Worten:

»Ich bin's!«

Es erschien mir geraten, mich Kinko anzumelden, für den Fall, daß er seinen Kasten verlassen hätte.

Das hatte er jedoch nicht getan, und ich empfahl ihm noch die äußerste Vorsicht. Die Mundvorräte sind ihm höchst angenehm, sie bringen etwas Abwechslung in seinen mageren Speisezetteln.

»Ich weiß nicht, wie ich Ihnen danken soll, Herr Bombarnac«, sagt er.

»Wenn Sie das nicht wissen, Freund Kinko«, habe ich geantwortet, »so sehen Sie doch ganz davon ab, das ist ja das einfachste.«

»Wie lange bleiben wir in Kokhan?«

»2 Stunden.«

»Wann werden wir an der Grenze sein?«

»Morgen gegen 1 Uhr mittags.«

»Und in Kaschgar?«

»15 Stunden später, also mitten in der Nacht vom 19. zum 20.«

»Da wird's gefährlich, Herr Bombarnac ...«

»Jawohl, Kinko. Wenn es schon schwierig ist, in die russischen Besitzungen hineinzukommen, so ist es nicht minder schwierig, sie wieder zu verlassen, wenn die Chinesen am Tor stehen. Immerhin beschränkt sich diese Strenge nur auf die Reisenden selbst, dehnt sich aber nicht auf deren Gepäck aus. Da nun dieser Gepäckwagen nur für die Frachtstücke bestimmt ist, die nach Peking durchgehen, so hoffe ich, daß Sie nichts zu fürchten haben. Gute Nacht also. Ich möchte meinen Besuch aus Vorsicht nicht weiter verlängern.«

»Gute Nacht, Herr Bombarnac, gute Nacht!«

Ich bin glücklich heraus, habe meine Lagerstätte erreicht, und wahrlich, ich habe nicht einmal das Abfahrtszeichen gehört, als der Zug sich in Bewegung gesetzt hat.

Die einzige etwas wichtigere Station, die der Zug vor Sonnenaufgang berührt hat, ist Marghelan, wo nur ein kurzer Aufenthalt gewesen ist.

Marghelan, eine volkreiche Stadt mit 60.000 Einwohnern, ist in Wirklichkeit die Hauptstadt von Ferganah.

Das kommt daher, daß Kokhan bezüglich seiner Gesundheitsverhältnisse nicht im besten Ruf steht. Die Stadt ist selbstverständlich doppelt, hier russisch, dort turkmenisch. Die letztere, der es an denkwürdigen Bauten und dergleichen ganz fehlt, bietet auch sonst nichts besonders Sehenswerthes, und meine Leser werden mir verzeihen, daß ich meinen Schlummer nicht unterbrochen habe, um einen Blick auf jene zu werfen.

Jetzt dem Tal von Schakhimardan folgend, gelangt der Zug schließlich wieder nach einer Art längerer Steppe, wo er wieder mit normaler Geschwindigkeit dahinsausen kann.

Um 3 Uhr morgens ist ein Aufenthalt von 45 Minuten auf der Station Och.

Auch hier hab' ich meine Reporterpflichten schmählich vernachlässigt und nichts gesehen. Meine Entschuldigung ist nur die, daß nichts zu sehen war.

Jenseits dieser Station erreicht die Eisenbahn die Grenze, die Russisch-Turkestan vom Plateau von Pamir und von dem Gebiet der Kara-Kirgisen scheidet.

Dieser Teil Zentralasiens wird unablässig beunruhigt

von plutonischer Tätigkeit, die die Eingeweide der Erde erschüttert. Wiederholt ist das westliche Turkestan von heftigen Erdstößen betroffen worden – das furchtbare Erdbeben von 1887 ist ja noch in frischer Erinnerung – in Taschkent und Samarkand hab' ich noch die Spuren jener schrecklichen Erschütterungen erkennen können. Ganz schwache Oszillationen werden fast unausgesetzt beobachtet, und diese vulkanische Tätigkeit geht offenbar in den ausgedehnten Bezirken vor sich, in denen das Petroleum und die Naphtha vom Kaspischen Meer bis zu den Bergen von Pamir aufgesammelt sind.

Diese Gegend bildet alles in allem eine der interessantesten Partien Zentralasiens, die ein Tourist nur besuchen kann. Ist Major Noltitz auch niemals weiter als bis zur Station Och am Fuß des Hochlands gekommen, so kennt er doch das Gebiet sehr genau aus den neueren Karten und Schilderungen der zuletzt ausgeführten Reisen. Unter diesen erwähne ich nur die Capus' und Bonvalots – wieder zwei französische Namen, die ich außerhalb Frankreichs mit Freuden begrüße. Den Major verlangt es übrigens selbst gar sehr, alles selbst zu sehen, und es ist kaum 6 Uhr morgens, da befinden wir uns beide mit den Fernrohren und dem Fahrplan in der Hand auf der Plattform.

Pamir oder Bam-i-Duniah wird allgemein das »Dach der Welt« genannt. Von hier strahlen die mächtigen Bergketten des Tienschan, des Kuen-Luen, Karakorum, Himalaja und des Hindukusch aus. Dieses 400 Kilometer breite orographische System, das jahrhundertlang eine unüberwind-

liche Schranke bildete, ist von moskowitischer Zähigkeit überwunden worden. Die slawische und die gelbe Rasse haben sich hier die Hand gereicht.

Man gestatte mir eine kurze Belehrung über diesen Gegenstand – ich spreche übrigens hierbei nicht selbst, sondern nur Major Noltitz.

Die Reisenden der arischen Völker haben alle zur Erforschung des Pamirplateaus beigetragen. Ohne bis zum 13. Jahrhundert und auf Marco Polo zurückzugreifen, treffen wir hier von den Engländern Forsyth, Douglas, Biddueph, Younghusband und den berühmten Gordon, der am oberen Nil den Tod fand; von den Russen Fendschenko, Skobeleff, Prjewalskij, Grombtschewskij, den General Pewtzoff, den Fürsten Galitzin, die Brüder Groum-Grjmailo, die Franzosen d'Auvergne, Bonvalot, Capus, Papin, Breteuil, Blanc, Ridgway, O'Connor, Dutreuil de Rhins, Joseph Martin, Grenard, Edouard Blanc; von Schweden Doktor Sven Hedin. Dank dieser Forscherzüge möchte man jetzt sagen, daß ein hinkender Teufel dieses Dach der Welt mit magischer Hand aufgehoben habe, um die Geheimnisse darunter zu zeigen. Man weiß jetzt, daß das Land aus einem kaum entwirrbaren Netz von Tälern besteht, deren mittlere Wandhöhe 3000 Meter übersteigt; man weiß, daß es beherrscht wird von dem Gipfel des Gurundi und des Kauffmann, die beide 22.000 Fuß, und von der Spitze des Tagarma, die 27.000 Fuß hoch ist; man weiß, daß von diesen Höhen der Oxus und der Amu-Darja nach Westen und der Tarim nach Osten zu abfließen, und man weiß endlich, daß das Rück-

grat des Gebirges meist aus Urgebirge mit Schiefer und Quarz aufgebaut ist, über dem der Buntsandstein der sekundären Periode liegt, der schließlich von dem sandig-tonigen Löß bedeckt ist, dessen quaternäre Schicht in Asien überall zutage tritt.

Die Groß-Transasiatische Bahn hat zur Überschreitung dieses Hochlands ganz außerordentliche Schwierigkeiten zu überwinden gehabt. Das war eine Herausforderung des Menscheingesistes gegen die Natur, und dem Menscheingeist ist der Sieg geblieben. Durch die selbst weniger steil abfallenden Pässe, die die Kirgisen »Bels« nennen, erforderte der Bau dieses Schienenwegs doch eine Unzahl von Viadukten, Brücken, Dämmen, Einschnitten und Tunnels. Überall sind scharfe Windungen, Steigungen, die nur mit den stärksten Maschinen zu besiegen sind und die da und dort sogar stationäre Maschinen erfordern, um die Züge an starkem Drahtseil in die Höhe zu schleppen; mit einem Wort, es war eine Herkulesaufgabe, und weit überlegen den Arbeiten der amerikanischen Ingenieure in den Engpässen der Sierra Nevada und der Rocky Mountains.

Die Öde dieses Gebiets macht auf die Fantasie einen eigenartigen Eindruck. Je nachdem der Zug längs mehrfach sich senkender und hebender Strecken höher hinaufgelangt, wird dieser Eindruck noch fühlbarer. Flecken und Weiler gibt es nicht. Nur vereinzelte Hütten, wo der Pamirier mit seinen Angehörigen ein Einsiedlerleben führt und in deren Umgebung seine Herden von Pferden, Yaks oder »Kutars«, das sind eine Art Stiere mit Pferdeschweif, von

kleinen Bergschafen und dichtbehaarten Ziegen weiden. Die Mauserung dieser Tiere ist eine natürliche Folge des Klimas, dementsprechend sie das dunklere Winterkleid des Stalls mit dem weißen Fell des Sommers, und umgekehrt, vertauschen. Dasselbe gilt von den Hunden, deren Fell in der warmen Jahreszeit auch heller wird.

Breitere Durchbrüche lassen bisweilen das Hochland weithin übereinandergesattelt überblicken. Da und dort stehen Gruppen von Wacholder und Birken, die hauptsächlichsten Bäume Pamirs, und auf wellenförmigen Ebenen wuchern die Tamarinde, das Riedgras, der Eiswermut, hier eine Art Schilf, das an den mit salzigem Wasser gefüllten Bodensenken in großer Menge vorkommt, und eine Zwerglabiate, die von den Kirgisen »Terskenne« genannt wird.

Der Major erwähnt auch noch verschiedene Tiere, die eine ziemlich artenreiche Fauna der Berghöhen von Pamir bilden. Es macht sich sogar eine Bewachung der Plattformen nötig zur Abwehr gewisser Säugetiere, die weder auf die 1. noch auf die 2. Wagenklasse ein Anrecht haben – unter anderm Panther und Bären. Tagsüber halten sich unsere Reisegefährten auf dem Vorder- und dem Hinterteil der Waggons auf. Zuweilen hört man einen Aufschrei, wenn jene Plattfüßler oder Wildkatzen mit höchst verdächtiger Absicht längs des Gleises daherjagen. Wiederholt werden Revolverschüsse abgegeben, vielleicht weniger aus Notwendigkeit, als weil sie ebenso zur Unterhaltung wie zur Beruhigung der Reisenden beitragen. Am Nachmittag waren wir Zeugen eines vortrefflichen Flintenschusses, der einen ge-

waltigen Panther in dem Augenblick tötete, wo dieser sich mit einem Satz auf die Plattform schwingen wollte.

»Das war für dich, Gretelein!« jubelte Herr Caterna.

Treffender konnte er seiner Bewunderung ja gar nicht Ausdruck geben, als durch »Entsendung« dieser berühmten Antwort Buridans an die Gemahlin des Dauphins – nicht an die Königin von Frankreich, wie es in dem berühmten Schauspiel »Tour de Nesle« fälschlich angeführt wird.

Unser stolzer Mongole ist es, dem wir für diese vortreffliche cygenetische Leistung zu Dank verpflichtet sind.

»Welche Hand und welches Auge!« sagt der Major, der doch nicht aufhört, Seigneur Faruskiar mißtrauischen Blicks zu beobachten.

Unter den anderen Tieren der pamirischen Fauna begegnet man noch Wölfen, Füchsen und ganzen Herden jener großen Schafe mit nach rückwärts stehenden gewundenen Hörnern, die in der Landessprache »Arkars« heißen. Hoch oben am Himmel kreisen Lämmergeier und Stößer, und inmitten der weißen Dampfwolke, die unsere Lokomotive nach sich zieht, flattern scharenweise Krähen, Tauben, Lachtauben und Bachstelzen umher.

Der Tag verläuft ohne Zwischenfall. Um 6 Uhr abends haben wir die Grenze erreicht und damit von Uzun-Ada aus binnen 4 Tagen eine Strecke von 2300 Kilometern zurückgelegt. Noch 250 Kilometer weiter wird der Zug uns nach Kaschgar befördert haben. Obwohl bereits tatsächlich auf dem Gebiet des chinesischen Turkestan, werden wir doch



nur in dieser Stadt der Prüfung und Untersuchung durch chinesische Behörden unterworfen sein.

Nach aufgehobener Tafel, so gegen 9 Uhr, streckt sich jeder auf seinem Lager aus, in der Hoffnung – sagen wir lieber, der Überzeugung – daß diese Nacht ebenso ruhig wie die vorhergehenden verlaufen werde.

Leider sollte das nicht der Fall sein.

Während der ersten Stunden brauste der Zug die Abhänge von Pamir in größter Schnelligkeit hinunter und ging dann auf einer langen horizontalen Strecke wieder zur Normalgeschwindigkeit zurück.

Es mochte um 1 Uhr morgens sein, als ich plötzlich geweckt wurde.

Gleichzeitig fuhren Major Noltitz und die meisten meiner Reisegefährten aus dem Schlummer auf.

Vom hinteren Teil des Zugs her vernimmt man laute Rufe.

Was geht dort vor?

Sofort bemächtigt sich der Reisenden jene fieberhafte Unruhe, die den Leuten auch beim geringsten Eisenbahnunfall die Besinnung zu rauben pflegt.

»Was gibt es?« ... Was ist los?«

Von allen Seiten und in allen Zungen werden diese Worte mit dem Ausdruck des Entsetzens hervorgestoßen.

Mein erster Gedanke geht dahin, daß wir überfallen worden sein möchten. Ich denke an den berühmten Ki-Tsang, dem ich so unklugerweise die Mitarbeit – an meiner Chronik – fast empfohlen habe.

Noch einen Augenblick, und der langsamere Gang des Zugs deutet darauf hin, daß er ganz zum Stehen kommen wird.

Popof, der erst einen Blick in den Gepäckwagen geworfen hatte, kommt von diesem zurück, und ich frage ihn, was geschehen sei.

»Ein Unfall«, gibt er zur Antwort.

»Ernsterer Natur?«

»Nein, es hat sich nur eine Kupplung gelöst und die beiden letzten Wagen sind deshalb hinter uns zurückgeblieben.«

Sobald der Zug steht, klettern ein Dutzend Passagiere, ich selbst darunter, nach dem Gleis hinab.

Beim Schein einer Laterne ist zu erkennen, daß der Bruch der Kupplung nicht auf eine Freveltat zurückzuführen ist. Nichtsdestoweniger sind die beiden letzten Wagen, der mit der Mandarinleiche und der Gepäckschlußwagen, zurückgeblieben. Seit wie lange und wie weit ... das weiß keiner.

Da hätte man aber das Hilfsgeschrei der persischen Wächter, die den Körper des Mandarins Yen-Lou zu begleiten hatten, hören sollen! Die Reisenden in ihrem Waggon und auch sie selbst hatten im Augenblick der Loslösung der beiden Wagen nichts davon bemerkt. Als sie Alarm schlugen, mochte seit Eintritt des Unfalls wohl schon 1 Stunde vergangen sein ...

Was hier zu tun war, lag ja auf der Hand: die Maschine



mußte den Zug bis zu den verlorenen Wagen zurückstoßen.

Das erschien ja höchst einfach. Nur das Auftreten von Seigneur Faruskiar unter diesen Umständen erregt meine Verwunderung. Gerade er drängt mehr als jeder andere, hier keine Minute zu zögern. Er wendet sich an Popof, an den Maschinenführer und den Heizer, und jetzt hör' ich zum erstenmal, daß er Russisch ganz geläufig spricht.

Zu überlegen gab's ja hierbei nichts. Alle halten es für unbedingt geboten umzukehren, um den Gepäckwagen wieder ankoppeln zu können.

Nur der deutsche Baron macht Einwendungen ... Wieder Verzögerungen ... Eine lange Zeit wegen eines Mandarins ... eines toten Mandarins zu vergeuden ...

Man ließ den alten Brummbär knurren.

Sir Francis Trevellyan zuckte nur die Achseln, als wollt' er sagen:

»Welch liederliche Verwaltung ... Welcher Schund von Material! ... Solche Dinge könnten auf einer anglo-indischen Bahn nicht vorkommen!«

Major Noltitz ist wie ich verdutzt über die so auffallende Einmischung von Seigneur Faruskiar; dieser sonst so ruhige, unerregbare Mongole mit dem kalten Blick unter den unbeweglichen Lidern läuft jetzt hin und her und scheint seine unerklärliche Unruhe gar nicht bemeistern zu können. Sein Begleiter benimmt sich kaum anders. Was kann es die beiden denn angehen, daß sich jene zwei Wagen abgelöst haben? Ihr Gepäck ist ja nicht einmal im Schlußwagen

enthalten. Sollten sie nur für den hochseligen Mandarin so ins Feuer gehen? ... Betrachteten sie aus gleicher Ursache auf dem Bahnhof zu Duchak so aufmerksam den Wagen, der den Körper des Entseelten barg? ... Ich sehe deutlich, daß der Major dieses Verhalten außerordentlich verdächtig findet.

Sobald wir unsere Plätze wieder eingenommen haben, bewegt sich der Zug rückwärts. Der deutsche Baron will noch Einspruch erheben; Seigneur Faruskiar schleudert ihm aber einen so wilden Blick zu, daß er es vorzieht, sich keinen zweiten der Art zu holen, und so drückt er sich brummend in seine Ecke.

Im Osten graute der Tag ein wenig, als die beiden Wagen in der Entfernung etwa 1 Kilometers entdeckt wurden, und nach 1 stündiger Rückfahrt langte der Zug bei ihnen an.

Seigneur Faruskiar und Ghangir haben bei der Wiederankuppelung, die mit größter Sorgfalt ausgeführt wurde, helfen wollen. Major Noltitz und ich haben bemerkt, daß beide einige Worte mit den drei andern Mongolen wechselten. Das wäre ja nichts besonders Erstaunliches, denn sie sind ja alle Landsleute.

Jeder begibt sich wieder in seinen Waggon, und der Maschinist gibt mehr Dampf, um etwas von der verlorenen Zeit einzubringen.

Trotzdem kommt der Zug in Kaschgar mit nicht unbeträchtlicher Verspätung an, und es ist 4 Uhr 30 morgens, als er in die Hauptstadt des chinesischen Turkestan einläuft.

16. KAPITEL

Kaschgarien ist das östliche Turkestan, das sich allmählich in das russische Turkestan verwandelt.

Mitarbeiter der ›Neuen Revue‹ äußerten darüber:

»Zentralasien wird ein großes Land erst an dem Tag sein, wo die moskowitische Regierung ihre Hand auf Tibet gelegt hat oder die Russen in Kaschgar zur Herrschaft kommen.«

Nun, das ist schon halb geschehen! Die Durchbrechung des Pamirgebiets hat es ermöglicht, die russische Eisenbahn mit der, die das Himmlische Reich von einer Grenze zur andern durchzieht, unmittelbar zu verknüpfen. Die Hauptstadt Kaschgariens ist jetzt ebensoviel russisch wie chinesisch. Die slawische und die gelbe Rasse berühren sich hier und leben friedlich nebeneinander. Wie lange das andauern werde? Ja, in die Zukunft mögen andere blicken, ich beschränke mich auf die Gegenwart.

Um 4 Uhr 30 angekommen, um 11 Uhr weitergefahren. Die Groß-Transasiatische Bahn hat sich edelmütig gezeigt. Ich werde Muße haben, Kaschgar zu besichtigen, natürlich nur unter Abschneidung 1 Stunde von der uns gegebenen Zeit.

Was an der Grenze unterblieb, sollte in Kaschgar nachgeholt werden. Handelt es sich um Scherereien bei nichtsnutzigen Formalitäten, um Beglaubigung von Papieren, um Durchsicht von Pässen u. dergl., da leisten die Chinesen nicht weniger als die Russen. Da gibt es dieselbe kleinliche und peinliche Schnüffelei, der wir uns unterwerfen müs-

sen. Hier darf man die schreckliche, bedrohliche Mahnung nicht in den Wind schlagen, die jeder Beamte des Himmlichen Reichs unter alle von ihm ausgefertigten Papiere setzt – »Zittert und gehorcht!« lautet sie. Ich bin entschlossen, zu gehorchen und werde auch wieder vor den Grenzbehörden erscheinen. Dabei erinnere ich mich auch der von Kinko geäußerten Befürchtungen, und höchstens hätt' ich um seinetwillen zu zittern, wenn sich die Untersuchung hier von den Reisenden auch auf deren Gepäckstücke ausdehnen sollte.

Vor der Ankunft in Kaschgar hatte mir Major Noltitz noch gesagt:

»Glauben Sie ja nicht, daß sich das chinesische Turkestan von dem russischen wesentlich unterscheidet. Wir sind hier nicht im Land der Pagoden, der Dschunken, der Blumenschiffe, Yamens, Hongs oder der Porzellantürme. Ganz wie Buchara, Merw und Samarkand ist auch Kaschgar eine Zwillingstadt. Es verhält sich mit diesen Ortschaften Zentralasiens wie mit gewissen Doppelsternen – nur daß sie einander nicht umkreisen.«

Diese Bemerkung des Majors ist ganz richtig. Jetzt ist die Zeit vorbei, wo die Emire in Kaschgarien herrschten, wo die Monarchie Mohammed-Yakubs ganz Turkestan in der Gewalt hatte, wo die Chinesen, die dort zu bleiben beabsichtigten, ihren Glauben an Buddha und Konfuzius abschwören und dafür Mohammedaner werden mußten, wenn sie ihr Leben gesichert sehen wollten. Leider kommen wir jetzt an des Jahrhunderts Ende für alles zu spät, und die Wun-

der des asiatischen Kosmoramas, die merkwürdigen Sitten und Gebräuche, die Meisterwerke asiatischer Kunst sind nur noch in der Erinnerung oder in Ruinen vorhanden. Die Eisenbahnen drücken das Land noch auf ein allgemein gleiches Niveau herab – damit wird die Gleichheit, vielleicht auch die Brüderlichkeit ihren Einzug halten. In der Tat ist Kaschgar schon gar nicht mehr die Hauptstadt Kaschgariens, sondern nur noch eine Station der Groß-Transasiatischen Bahn, der Verbindungspunkt zwischen den russischen und den chinesischen Linien, das eiserne Band, das vom Kaspischen Meer bis zu dieser Stadt mehr als 3000 Kilometer mißt und sich von hier aus noch um weitere 4000 bis zur Hauptstadt des Himmlischen Reichs fortsetzt.

Ich komme jetzt auf die Doppelstadt zurück. Die neue ist Yangi-Chahr; die alte, etwa 12 Kilometer entfernt liegend, ist das eigentliche Kaschgar. Ich fand Gelegenheit, beide zu besuchen, und muß sagen, daß eine der andern würdig ist.

Erste Beobachtung: die alte und die neue Stadt sind mit einer erbärmlichen Lehmmauer eingefast, die ihnen gerade nicht zum Vorteil ist. Zweite Beobachtung: vergeblich würde man irgendwelche alte Baudenkmäler suchen, denn das Material, was dazu verwendet wurde, war für Paläste und Hütten dasselbe. Nichts als Lehm, und nicht einmal gebrannter! Bei solchem an der Sonne gedörrten Schlamm aber erhalten sich keine regelmäßigen Linien, keine reinen Profile, keine fein ausgearbeiteten Skulpturen. Die schöne Architektur braucht Stein oder Marmor, gerade diese fehlen aber im chinesischen Turkestan völlig.

Ein kleiner, rasch dahinrollender Wagen hat uns, den Major und mich, nach Kaschgar befördert, das einen Umfang von etwa 6 Kilometer hat. Der Kizil-Su, das heißt der »Rote Fluß«, der jedoch weit mehr ein gelber ist, wie sich das für einen chinesischen Wasserlauf geziemt, durchströmt es mit zwei überbrückten Armen. Will man einige interessantere Ruinen aufsuchen, so muß man sich ein Stück weiter über die Stadtmauer hinaus begeben, wo sich noch Überreste alter Festungswerke vorfinden, die je nach der Einbildungskraft der Archäologen 1500 bis 2000 Jahre alt sind. Viel mehr außer Zweifel ist, daß Kaschgar den furchtbaren Ansturm Tamerlans hat aushalten müssen, und gestehen wir es nur zu, ohne die Unternehmungen des schrecklichen Hinkers würde die Geschichte Zentralasiens höchst eintönig und langweilig sein. Nach jener Zeit regierten hier manche grausame Sultane – unter anderm jener Uali-Khan-Tulla, der 1857 Schlagintweit, den gelehrtesten und kühnsten Forscher des asiatischen Festlands, erdrosseln ließ. Zwei Bronzetafeln, Geschenke der geographischen Gesellschaften von Paris und von St. Petersburg, schmücken jetzt sein Denkmal.

Kaschgar ist ein wichtiger Platz für den Handel, der fast gänzlich in den Händen der Russen liegt. Seidenstoffe aus Khotan, Baumwolle, Filze, Wollteppiche und Tuche bilden die Hauptartikel, die nach den Provinzialmärkten geschafft werden, doch zwischen Taschkent und Kulha selbst auch über die Grenze nach dem Norden von Turkestan zur Ausfuhr gelangen.

Nach Mitteilungen des Majors ist es hier, wo Sir Francis Trevellyan ganz besonders Ursache gehabt hätte, seiner üblen Laune Luft zu machen. In den Jahren 1873 bis 1874 wurde nämlich eine von Chapman und Gordon geführte Gesandtschaft über Khotan und Yarkand von Kaschmir nach Kaschgar geschickt. Zu jener Zeit konnten die Engländer hoffen, daß sich Handelsbeziehungen zu ihrem Vorteil entwickeln würden. Statt an die indischen Bahnen anzuschließen, haben aber die russischen Bahnen mit dem chinesischen Schienenweg Fühlung bekommen, und der Erfolg dieser Verbindung nötigte die Engländer, ihre Bemühungen gegenüber dem russischen Einfluß einzustellen.

Die Einwohnerschaft von Kaschgar ist turkmenisch mit starker Beimischung von Söhnen des Himmlischen Reichs, die hier gern als Diener, Handwerker oder öffentliche Träger tätig sind. Weniger glücklich als Chapman und Gordon, haben wir, der Major und ich, die kaschgarische Hauptstadt nicht sehen können, als die Truppen des Emirs ihre geräuschvollen Straßen erfüllten, wir haben nichts mehr gesehen von den Reitertänzen der Djiguits, noch von denen der Sarbaz, die ohne Pferde sind. Verschwunden sind jene prächtigen Heerhaufen der Taifurchis, die nach chinesischer Art bewaffnet und eingeübt waren, jene stolzen Lanzenreiter, jene kalmückischen Bogenschützen, die ihre 5 Fuß langen Bogen spannten, jenen »Tigern« mit ihren bemalten Schilden und den Luntentflinten, die als Scharfschützen dienten. Alles ist verschwunden, das malerische

Kriegsvolk der kaschgarischen Armee, und mit ihr auch der Emir selbst!

Um 9 Uhr sind wir wieder in Yangi-Chahr zurück. Da entdecken wir am Ausgang einer der Straßen in der Nähe der Zitadelle Herrn und Frau Caterna in höchster Bewunderung vor einer Gesellschaft musizierender Derwische.

Wer Derwisch sagt, sagt damit auch Bettler, und wer Bettler sagt, erweckt die deutlichste Vorstellung von Schmutz und Faulenzerei. Doch mit welcher Verschwendung von Gesten, welchen Haltungen beim Spielen langsaitiger Gitarren, welchen akrobatischen Verrenkungen beim Tanzen begleiten sie das Absingen ihrer Legenden und höchst nüchternen Lieder! In unserem Komödianten erwacht der Instinkt des alten Künstlers. Er kann sich nicht mehr an der Stelle halten, das ist »stärker als er«!

So ahmt er denn jene Gesten, Haltungen und Verrenkungen mit dem Eifer eines alten Schiffsmaats, in dem noch ein erster Komiker steckt, für sich nach, und ich seh' es schon kommen, daß er sich in die Quadrillen der heulenden Derwische hineindrängt.

»Oh, Herr Claudius«, spricht er mich an, »es ist ja gar nicht schwer, die Übungen dieser braven Leute nachzuahmen. Schreiben Sie mir eine turkestanische Operette, darin für mich eine Rolle als Derwisch, und Sie werden sehen, daß ich ganz in die Haut eines solchen Männchens schlüpfe!«

»Daran zweifle ich gar nicht, mein lieber Caterna«, hab' ich darauf geantwortet, »ehe Sie aber in diese Haut schlüpfen, schlüpfe ich lieber in das Restaurant des Bahnhofs, um



der turkmenischen Küche Valet zu sagen, denn wir werden nun bald nur auf die chinesische angewiesen sein.«

Dem Angebot wird um so lieber entsprochen, da der Ruf der kaschgarischen Küche, wie schon der Major gesagt hatte, mit Recht ein guter ist.

In der Tat sind wir alle, Herr und Frau Caterna, der junge Pan-Chao und ich, verwundert und entzückt sowohl über die Menge als auch über die Qualität der uns vorgesetzten Schüsseln. Süße Speisen wechseln dabei beliebig mit gebratenen und gerösteten ab; was aber der Komiker und die Soubrette niemals vergessen werden – so wenig, wie die Pfirsiche in Kho-djend –, das sind gewisse Gerichte, deren Erinnerung die englische Gesandtschaft wach erhalten wollte, denn sie hat in ihrem Reisebericht die Zusammensetzung wiedergegeben: Mit Zucker überpuderte Schweinsfüße, die mit schwachem Zusatz von Marinade in Fett geröstet sind, und gebackene Nierenstücken mit einer Sauce von Zucker und einer Art kleiner Pfannkuchen.

Frau Caterna langt zweimal von den ersteren und dreimal von den letzteren zu.

»Ich sehe mich vor«, sagt sie, »wer weiß, was die Vorratskammer des Dining-car auf den chinesischen Bahnen uns liefern wird! Vor Haifischflossen, die etwas zäh, und vor Schwalbennestern, die nicht besonders frisch sein dürfen, hab' ich schon vorher meine Angst!«

Es ist 10 Uhr, als ein Gongschlag uns den Beginn der polizeilichen Untersuchung ankündigt. Wir verlassen den Tisch, nachdem das letzte Glas Wein aus Chao-Hing geleert

war, und sehen uns bald alle im »Saal der Reisenden« versammelt.

Alle meine Nummern waren anwesend – natürlich mit Ausnahme Kinkos, der unserm Frühstück gewiß die Ehre angetan haben würde, wenn er nur daran hätte teilnehmen können. Hier befanden sich Doktor Tio-King mit seinem Cornaro unter dem Arm; Fulk Ephrinell und Miss Horatia Bluett, die ihre Haare und Zähne vermengen – natürlich nur bildlich; Sir Francis Trevellyan unbeweglich und stumm, unzugänglich und hochnäsig, der auf der Schwelle seine Zigarre schmaucht; Seigneur Faruskiar in Begleitung Ghangirs, russische, turkmenische und chinesische Reisende – alles in allem 60 bis 80 Personen. Jeder muß einzeln an einen Tisch herantreten, an dem zwei Himmlische in Nationaltracht sitzen: ein Beamter, der ganz geläufig russisch spricht, und ein Dolmetscher für die deutsche, französische und englische Sprache.

Der Sohn des Himmlischen Reichs ist ein Mann von etwa 50 Jahren, mit kahlem Schädel, dickem Schnurrbart, langem Zopf auf dem Rücken und großer Brille auf der Nase. Bekleidet mit einem rankengeschmückten Rock und fettleibig, wie es einer Persönlichkeit von hohem Rang in diesem Land zukommt, hat er nicht gerade sehr angenehme Züge. Es handelt sich ja aber nur um Prüfung und Visierung von Papieren, und da die unsrigen in Ordnung sind, verschlägt es wenig, ob das Gesicht des Beamten anziehend oder widerwärtig aussieht.

»Wie der Mann aussieht!« flüstert Frau Caterna.

»Ganz wie ein Chinese«, antwortet ihr Gatte, »und, offen gesagt, beneiden wird ihn darum keiner!«

Ich bin einer der ersten, der seinen Paß vorzeigt, der die Visa des Konsuls von Tilsit und der russischen Behörden von Uzun-Ada trägt. Der Beamte besichtigt ihn aufmerksam. Bei dem Verfahren der mandarinischen Regierung muß man immer auf alles gefaßt sein. Die Prüfung ergibt aber keine Schwierigkeiten, und der Siegelabdruck mit dem grünen Drachen erklärt mich »für gut zum Reisen«.

Mit dem Komiker und der Soubrette geht es ebenso. Doch während seine Papiere besichtigt werden, verlohnt es sich der Mühe, Herrn Caterna zu beobachten. Er nimmt die Haltung eines ertappten Übeltäters an, der seine Richter zu erweichen sucht; er macht die sanftesten Augen, seine Lippen dehnen sich zum Lächeln, und doch hätte auch der schnüfflichste Chinese keinen Einwand gegen ihn erheben können.

»In Ordnung«, sagt der Dolmetscher.

»Ich danke, mein Fürst!« antwortet Herr Caterna mit dem ganzen Ton eines lustigen Parisers.

Was Fulk Ephrinell und Miss Horatia Bluett angeht, so werden diese schnell wie ein Eilbrief abgefertigt. Wenn bei einem amerikanischen Handelsreisenden und bei einer englischen Händlerin nicht alles in schönster Ordnung wäre, bei wem sollte es dann der Fall sein? Onkel Sam und John Bull, das ist ja dasselbe.

Andere russische und turkmenische Reisende unterliegen der Prüfung, ohne daß eine Einwendung erfolgt. Ob sie

der 1. oder der 2. Wagenklasse angehören, sie sind in den von der chinesischen Regierung verlangten Verhältnissen, und diese erhebt für ihre Mühewaltung eine ziemlich hohe Abgabe, die in Rubeln, Taëls oder Sapeken zu entrichten ist.

Unter den Reisenden bemerke ich auch einen Geistlichen aus den Vereinigten Staaten, der so etwa 50 Jahre zählen mag und sich nach Peking begibt; es ist der Reverend Nathaniel Morse aus Boston, einer jener eifrigen Bibelvertreter, jener Yankeemissionare, der als Kaufmann verkleidet und in seinen Geschäften sehr bewandert ist. Auf jeden Fall geb' ich ihm in meinem Notizbuch die Nummer 13.

Die Durchsicht der Papiere des jungen Pan-Chao und von Doktor Tio-King gibt zu keiner Weiterung Anlaß, und diese wechseln »zehntausend guten Tag« in liebenswürdiger Weise mit dem Vertreter der chinesischen Regierung.

Als Major Noltitz an die Reihe kommt, ereignet sich ein kleiner Zwischenfall. Sir Francis Trevellyan, der sich gleichzeitig mit ihm vorgestellt hat, scheint nicht gewillt, ihm Platz zu machen. Alles beschränkt sich jedoch auf hochmütige und herausfordernde Blicke. Der Gentleman gibt sich gar nicht die Mühe, den Mund aufzutun. Es scheint also in den Sternen geschrieben, daß ich seine Stimme nicht kennenlernen soll! ... Der Russe und der Engländer erhalten jeder sein regelrechtes Visum, und die Sache hatte keine weiteren Folgen.

Da erscheint Seigneur Faruskiar, begleitet von Ghangir, vor dem bebrillten Sohn des Himmlischen Reichs, der ihn

mit einer gewissen Aufmerksamkeit ansieht. Major Noltitz und ich bemerken das. Wie wird er dieses Examen bestehen? ... Vielleicht werden wir uns jetzt über ihn klar ...

Wie groß aber ist unser Erstaunen und selbst unsere Verblüffung gegenüber dem Theatercoup, der sich in diesem Augenblick abspielt!

Nachdem er nur einen Blick in die von Ghangir überreichten Papiere geworfen, springt der chinesische Beamte empor und verneigt sich ehrfurchtsvoll vor Seigneur Faruskiar unter den Worten:

»Möge mich der Verwalter der Groß-Transasiatischen Bahn würdigen, meine zehntausend Ehrerbietungen anzunehmen?«

Bahnverwalter, das ist er also, dieser Seigneur Faruskiar! Jetzt erklärt sich alles! Während unserer Fahrt durch das russische Turkestan hat er vorgezogen, sein Inkognito zu wahren, wie es ein großer Herr in fremdem Land liebt; jetzt aber auf chinesischen Bahnen weigert er sich nicht, die Stellung einzunehmen, die er ausfüllt, und die Huldigungen, auf die er ein Recht hat.

Und ich – freilich mehr im Scherz – ich hab’ ihn für den Straßenräuber Ki-Tsang angesehen! Und Major Noltitz, der ihn so lange voll Verdacht im Auge behielt. Doch, ich wollte ja eine »hervorragende Persönlichkeit« in unserem Zug haben ... Jetzt hab’ ich sie, das ist eine; ich werde des Mannes Bekanntschaft machen, werde ihn kultivieren wie eine seltene Pflanze, und da er ja russisch spricht, werd’ ich ihn bis aufs Mark interviewen!

Gut! Da bin ich mir nun so klar über alles, daß ich nur die Achseln zucken kann, als der Major mir zuraunt:

»Das kann deshalb doch ein alter Räuberhauptmann sein, mit dem sich die Gesellschaft der Transasiatischen Bahn abgefunden hat, um sich seiner guten Dienste zu versichern!«

Aber Major, seid doch ernsthaft!

Die Untersuchung der Reisenden naht sich ihrem Ende, und schon sollten die Türen wieder geöffnet werden, als Baron Weißschnitzerdörfer erscheint. Er ist außer Atem, ganz verwirrt, höchst unruhig, scheint ganz außer sich und zittert wie im Fieber. Warum erhitzt er sich, warum schüttelt, bückt und erhebt er sich und sieht sich ringsum wie einer, der etwas besonders Wertvolles verloren hat?

»Ihre Papiere?« fragt der Dolmetscher auf deutsch.

»Meine Papiere«, erwidert der Baron, »ich suche sie eben ... ich habe sie nicht mehr ... sie waren in meiner Brieftasche ...«

Dabei durchwühlt er alle Taschen seiner Beinkleider, der Weste, des Rocks und des Überziehers ... zusammen gegen zwanzig – findet aber nichts!

»Schnell! ... keinen Aufenthalt!« drängt der Dolmetscher, »der Zug kann nicht warten!«

»Ich erhebe Einspruch, daß er ohne mich abgeht!« ruft der Baron. »Die Papiere ... wie können sie nur abhanden gekommen sein? ... Gewiß hab' ich meine Brieftasche fallen lassen ... 's wird sie schon jemand wiederbringen ...«

Da hallt ein lauter Gongschlag durch den ganzen Bahn-

hof. Binnen 5 Minuten soll der Zug abgehen. Der unglückliche Baron schreit aber ganz außer sich:

»Warten! ... Noch warten! ... Donnerwetter! Man wird wohl um eines Mannes willen, der in 39 Tagen um die ganze Erde fährt, noch ein paar Minuten halten können ...«

»Die Groß-Transasiatische Bahn wartet auf niemand«, antwortet der Dolmetscher-Beamte.

Wir übrigen kümmern uns nicht weiter um die Sache und begeben uns nach dem Perron, während der Baron sich noch immer gegen die unerbittliche chinesische Staatsgewalt auflehnt.

Ich besichtige den Zug und finde eine Veränderung daran insofern, als er von Kaschgar nach Peking nur noch eine geringe Anzahl von Reisenden befördern wird. Statt zwölf Wagen zählt er jetzt nur noch zehn, und zwar in folgender Ordnung: Lokomotive und Tender, Vordergepäckwagen, zwei Waggon 1. Klasse, Speisewagen, zwei Waggon 2. Klasse, Wagen des toten Mandarins und Schlußgepäckwagen. Die russischen Maschinen, die uns von Uzun-Ada bis hierher gebracht haben, werden jetzt durch chinesische ersetzt, auch nicht mehr mit Naphtha, sondern mit Steinkohle geheizt, wovon in Turkestan große Lager vorkommen und an jeder Station starke Vorräte aufgehäuft sind.

Meine erste Sorge ist es nun, mich nach dem Vordergepäckwagen zu begeben. Gerade jetzt sind die Beamten dabei, diesen zu untersuchen, und ich zittere nicht wenig für Kinko ...

Entdeckt ist der Betrug bestimmt noch nicht, denn das

hätte eine allgemeine Aufregung verursacht. Wenn man nur mit dem Kasten vorsichtig umgegangen ist! Vielleicht ist er an eine andere Stelle gesetzt, vielleicht die Vorderwand nach hinten und das Oberteil nach unten gesetzt worden! ... dann könnte Kinko nicht mehr heraus, und das würde seine Lage verschlimmern ...

Da ... jetzt verlassen die Beamten schon den Gepäckwagen, dessen Tür sie wieder schließen, ohne daß es mir möglich wurde, einen Blick hineinzuworfen. Das wichtigste bleibt es doch, daß Kinko nicht auf frischer Tat ertappt worden ist! Sobald es möglich wird, begeben sich in den Gepäckwagen und werde, wie man in den Bankhäusern sagt, einmal »mein Depot« darin kontrollieren.

Ehe wir den Waggon wieder besteigen, bittet mich Major Noltitz, ihm nach dem Ende des Zugs zu folgen.

Was wir da sehen, entbehrt nicht eines gewissen Interesses; es ist die Übergabe der sterblichen Überreste des Mandarins Yen-Lou, die von den persischen Wächtern an eine Rotte Soldaten der Grünen Standarte – diese bildet die chinesische Gendarmerie – erfolgt. Der Entseelte wird nun von etwa zwanzig Chinesen gehütet werden, die in dem jenem Leichenwagen vorhergehenden Waggon 2. Klasse Platz nehmen sollen. Sie sind mit Revolvern und Gewehren bewaffnet und von einem Offizier befehligt.

»Alle Tausend«, sag' ich zum Major, »das muß entschieden eine sehr hoch stehende Person gewesen sein, da der Sohn des Himmels dem Toten noch eine Ehrenwache sendet.«

»Oder eine Schutzwache«, erklärt der Major.

Seigneur Faruskiar und Ghangir haben der Übergabe ebenfalls zugesehen, was ja nicht zu verwundern ist. Hat der »Verwalter« nicht sogar die Verpflichtung, über den der Sorge der Beamten von seiner Bahngesellschaft anvertrauten hohen Verstorbenen zu wachen?

Jetzt erklang der Gong zum letzten Mal; alle beeilen sich, in ihre Waggon zu kommen.

Und was ist aus dem Baron geworden?

Der kommt wie ein Sturmwind auf den Perron gejagt. In der 19. Tasche hat er seine Papiere wiedergefunden und auch das nötige Visum erhalten ... Es war auch höchste Zeit.

»Die Passagiere nach Peking, einsteigen!« ruft Popof mit lauter Stimme.

Der Zug bewegt sich und rollt mit zunehmender Schnelligkeit weiter.

17. KAPITEL

Wir fahren nun, gezogen von einer Himmlischen Lokomotive, geleitet von Maschinenführern der gelben Rasse auf eingleisiger chinesischer Bahn dahin ... Hoffentlich werden unsere Wagen nicht wie ein Fernrohr »ineinander geschoben«, da der Zug ja einen der höchsten Beamten der Gesellschaft, Seigneur Faruskiar, mit sich führt.

Und doch, wenn sich ein Unfall ereignete, so unterbrä-

che das die Eintönigkeit der Reise und lieferte mir Stoff zu dankbaren Berichten. Leider muß ich bekennen, daß meine Personen bisher noch nicht besonders dazu beigetragen haben. Es kommt im Stück keine Verwicklung vor ... es wird allmählich langweilig. Jetzt wäre ein Theatercoup nötig, der alles auf die Bühne brächte – was Herr Caterna »einen schönen 4. Akt« nennt.

Fulk Ephrinell und Miss Horatia Bluett sitzen nach wie vor in handelspolitischer Vertraulichkeit beieinander. Pan-Chao und der Doktor haben mich ein Weilchen amüsiert, jetzt aber »liefern« sie nichts mehr. Der Komiker und die Soubrette sind am Ende auch nur gewöhnliche Thespijünger, die sich nicht besonders entfalten können. Kinko, selbst Kinko, auf den ich so große Hoffnungen setzte, ist ohne Schwierigkeit über die Grenze gekommen, wird ohne Mühe in Peking entwischen und seine Zinca Klorck ohne Beschwerden heiraten. Nein, die Geschichte kommt nicht vorwärts! Mit dem toten Mandarin Yen-Lou weiß ich auch nichts anzufangen, und nun die Leser des ›XX. Jahrhunderts‹, die von mir nervenerschütternde, aufsehenerregende Berichte erwarten!

Da soll ich mich schließlich gar auf den deutschen Baron beschränken? – Nein, der gute Mann spielt nur eine lächerliche Rolle, und die kann auf die Dauer auch nicht interessieren.

Ich komme noch immer wieder darauf zurück, ich brauche einen Helden, und bisher habe ich zwischen den Kulissen noch keinen entdecken können.

Entschieden ist nun der Augenblick gekommen, mit Seigneur Faruskiar in nähere Verbindung zu treten. Vielleicht ist er jetzt, wo er nicht mehr inkognito reist, weniger zugeknöpft. Wir sind ja seine Untertanen, wenn man so sagen darf? Er spielt gewissermaßen den Gemeindevorstand unseres rollenden Dorfs, und ein solcher muß für die von ihm Regierten wohl zugänglich sein.

Sollte übrigens Kinkos Betrug doch noch entdeckt werden, so möcht' ich mich der Unterstützung dieses hohen Beamten versichern.

Nachdem unser Zug Kaschgar verlassen hat, hält er nur mäßige Geschwindigkeit ein. Am rückwärtigen Horizont zeigen sich noch die Bergmassen von Pamir, nach Südwesten zu umrahmt das Land der Bolo, das heißt der Gürtel Kaschgariens, aus dem der Tagharma-Gipfel sich in den Wolken verliert.

Ich weiß nicht recht, wie ich die Zeit hinbringen soll. Major Noltitz hat die Gebiete, durch die unsere Bahnstrecke führt, noch nicht besucht, und ich kann mir also auch nicht nach seinen Diktaten Anmerkungen machen. Doktor Tio-King hebt die Nase gar nicht mehr aus seinem Cornaro auf und Pan-Chao scheint mir auch mehr von Paris und von Frankreich als von Peking und China Kenntnis zu haben. Bei seiner Reise nach Europa hat er übrigens den Weg über Suez benutzt und kennt das östliche Turkestan ebensowenig wie Kamtschatka. Immerhin plaudern wir gern miteinander. Er ist ein liebenswürdiger Gefährte, und doch würd' ich

etwas weniger Liebenswürdigkeit und etwas mehr Originalität an ihm weit höher schätzen.

Ich sehe mich also darauf angewiesen, von einem Waggon zum andern zu spazieren, auf den Plattformen zu verweilen, den Himmel zu fragen, der übrigens nie Antwort gibt, und da- und dorthin zu horchen ...

Sieh da! Der Komiker und die Soubrette scheinen in lebhafter Unterhaltung zu sein. Ich trete näher ... sie singen mit gedämpfter Stimme. Ich lausche ...

»Ich liebe meine Hühner so sehr ... sehr ... sehr ... ertönt es von Frau Caterna.

»Und ich meine Schafe noch weit mehr ... mehr ... mehr ...«, antwortet Herr Caterna, der in allen Sätteln fest sitzt und nötigenfalls auch Bariton singt.

Das ist das ewige Duett Pipo und Bettinas, das sie bei den späteren Vorstellungen in Shanghai recht oft vorzuführen hoffen. Die glücklichen Shanghaier! Sie kennen noch nicht einmal die »Mascotte«!

Hier verhandeln auch Fulk Ephrinell und Miss Horatia mit einem gewissen Eifer, und ich erhasche noch das Ende ihres Zwiegesprächs.

»Ich fürchte«, sagt die Händlerin, in Peking steigen die Haare jetzt im Preis ...«

»Und ich«, erwidert der Handelsreisende, »die Zähne möchten billiger geworden sein. Ah, wenn so ein fröhlicher Krieg ausbräche, wo die Russen den Söhnen des Himmels die Kinnladen zerschlugen ...«

Da seh nur einer! Die Leute sollen sich schlagen, nur um



dem Haus Strong, Bulbul & Co. aus New York Gelegenheit zu geben, seine Erzeugnisse abzusetzen!

Wahrlich, ich weiß nicht, was ich erfinden soll, und wir haben noch 6 Reisetage vor uns. Der Kuckuck hole die ganze Groß-Transasiatische Bahn mit ihrer langweiligen Fahrt! Da geht es doch auf der Pazifik-Bahn von New York nach San Francisco ganz anders her! Mindestens überfallen Rothäute dann und wann einen Schnellzug, und die Aussicht, skalpiert zu werden, kann ja nur zu den Annehmlichkeiten der Reise beitragen.

Ei, was hör' ich denn da im Hintergrund unseres Wagons vortragen oder vielmehr ableiern?

»Es gibt keinen Menschen, von welcher Farbe er auch sei, der sich nicht hüten müßte, zu viel zu essen, um sich gegen die Übel zu schützen, die aus der Magenüberfüllung hervorgehen. Diejenigen, die mit der Ordnung der öffentlichen Angelegenheiten vertraut sind, sollten darauf sogar noch mehr achten als die andern ...«

Es ist Doktor Tio-King, der aus seinem Cornaro mit lauter Stimme eine Stelle abliest, um sie sich besser einzuprägen. Das Prinzip, das der edle Venezianer da aufstellt und den politischen Persönlichkeiten besonders empfiehlt, ist am Ende gar nicht zu verachten. Wenn ich es nun telegraphisch dem französischen Ministerrat übermittelte? Vielleicht bankettierten die Herren dann etwas weniger vor allen Leuten ...

Während dieses Nachmittags haben wir, meinem Kursbuch nach, auf einer Holzbrücke den Yamanyar überschrit-

ten. Dieser Wasserlauf fällt von den Bergen im Westen aus einer Höhe von mindestens 25.000 englischen Fuß herab. Und jetzt ist sein Stromgebiet noch durch das Schmelzen des Schnees vergrößert. Zuweilen schlängelt sich der Zug durch dichte Dschungel, in denen sich, wie Popof behauptet, sehr viele Tiger aufhalten sollen. Sehr viele? ... Mag sein, gesehen hab' ich aber keinen. Und doch könnten uns statt der »Rothäute« die »getigerten Häute« einige Abwechslung verschaffen! Wie viel ›Vermischtes‹ gäbe das für ein Journal; welches Glück für einen Journalisten!

Telegramm:

»Entsetzliches Unglück – Zug der Groß-Transasiatischen von Tigern überfallen – Wutgeheul und Flintenschüsse – fünfzig Opfer – ein Kind vor den Augen seiner Mutter zerfleischt« – das Ganze mit den nötigen Gedankenstrichen koloriert!

Doch nein, die wilden Katzen Turkestans haben mir diese Genugtuung nicht gewährt! Ich behandle sie also – und ich glaube ein Recht darauf zu haben – als unschuldige Hauskater!

Die bisher wichtigsten Stationen waren Yanghi-Hissar, mit 10 Minuten Aufenthalt, und Kizil, wo der Zug eine Viertelstunde verweilte. Hier arbeiten einige Hochöfen, da das Land eisenführend ist, war schon das Wort »Kizil«, das ist »rot«, andeutet.

Das recht fruchtbare Land erscheint mit Getreide, Mais, Reis, Gerste und Leinsaat recht sorgsam angebaut. Überall kräftige Haine von Weiden, Maulbeerbäumen und Pappeln.

Auf Sehweite hinaus kunstgerecht besäte Felder, die von Kanälen bewässert werden, saftige grüne Wiesen mit Herden von Schafen – kurz, das Ganze halb Normandie und halb Provence, wenn am Horizont nicht die Bergriesen von Pamir aufragten. Dieser Teil Kaschgariens hat nun ganz entsetzlich durch den Krieg gelitten, zu der Zeit, als das Volk um seine Unabhängigkeit kämpfte. Hier ist Blut in Strömen geflossen, und längs der Bahnstrecke zeigen kleine Hügel die Stelle, wo so viele Opfer ihrer Vaterlandsliebe begraben worden sind. Doch ich bin nicht nach Zentralasien gekommen, um auf französischem Boden zu reisen! Etwas Neues, Überraschendes, Packendes will ich wissen!

Ohne den Schatten eines Unfalls und bei einem herrlichen Tag fuhr unsere Lokomotive um 4 Uhr nachmittags in den Bahnhof von Yarkand ein.

Wenn Yarkand nicht der Regierungssitz des östlichen Turkestan ist, so bildet es doch den wichtigsten Handelsplatz der Provinz.

»Noch einmal zwei verbundene Städte«, sag' ich zum Major Noltitz. »Ich erfuhr es von Popof ...«

»Und diesmal«, antwortet der Major, »sind es keine Russen gewesen, die die neue Stadt erbaut haben.«

»Alt oder neu«, ruf' ich, »ich fürchte, beide gleichen sich wie ein Ei dem andern, denn was wir bereits gesehen haben – eine Mauer aus Lehm mit soundso viel Toröffnungen, weder Denkmäler der Vorzeit noch bemerkenswerte Gebäude – und höchstens die ewigen Basare des Orients!«

Ich täuschte mich nicht, denn 4 Stunden waren viel zu-

viel für einen Besuch der beiden Yarkands, von denen das neue Yanji-Shar genannt wird. Zum Glück ist es den Einwohnern nicht untersagt, auf den Straßen zu erscheinen, die nur von elenden Lehmhütten eingefast sind, so wie ein solches Verbot zur Zeit der »Dadkwahs«, der ehemaligen Gouverneure der Provinz, wirklich bestand. Sie dürfen sich jetzt das Vergnügen gönnen, zu sehen und gesehen zu werden, und dieses Vergnügen wird auch geteilt von den »Farangis« – wie die Fremden aus allen Nationen hier genannt werden. Diese Asiaten sind recht hübsche Erscheinungen. Sie tragen alle lange Zöpfe; eine Art Weste überziehen glänzende Streifen, die Unterkleider zeigen helle Farben und bestehen aus Seide von Khotan; die hochschaftigen Stiefel sind bestickt, und unter einer Art kokett getragenen Turbans quellen schwarze Haare hervor, während die Augenbrauen in der Mitte zusammenstoßen.

Eine Anzahl chinesischer Reisender, die in Yarkand ausgestiegen sind, werden von Fahrgästen gleichen Stammes ersetzt – darunter etwa zwanzig Kulis – und wir fahren um 8 Uhr abends weiter.

Die Nacht geht darüber hin, die 300 Kilometer von Yarkand nach Khotan zurückzulegen. Ein kurzer Besuch des ersten Gepäckwagens hat mich überzeugt, daß der Kasten noch an derselben Stelle steht. Ein leichtes Schnarchen verrät, daß Kinko, wie gewöhnlich darin eingeschlossen, ganz ruhig schläft. Ich hab' ihn nicht wecken wollen und lasse den Burschen von seiner angebotenen Rumänin träumen.

Am nächsten Tag belehrt mich Popof, daß der Zug mit

der Geschwindigkeit eines Omnibuszugs durch Kargalik, den Knotenpunkt der Straßen von Kilian und Tong gekommen ist. Die Nacht war frisch, denn wir befinden uns noch in einer Höhe von 1200 Metern. Von der Station Guna aus verläuft die Bahn genau von Westen nach Osten ziemlich dicht am 37. Breitengrad, der in Europa Sevilla, Syracus und Athen durchschneidet.

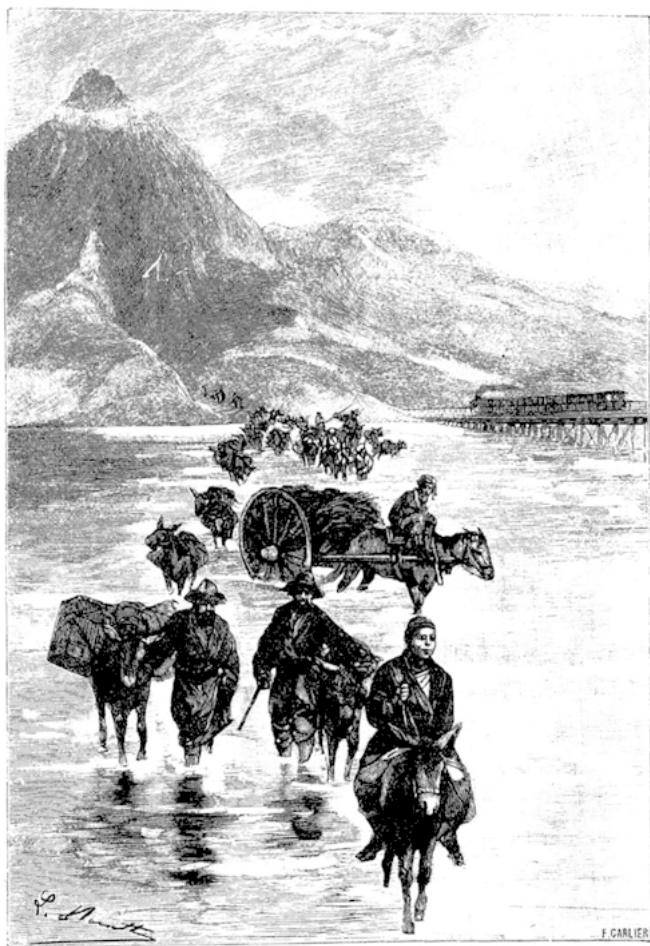
Ich habe nur einen einzigen bedeutenden Wasserlauf gesehen, den Karakasch, auf dem sich einige hinabgleitende Flöße zeigen und lange Reihen von Pferden und Mauleseln, die an seichten Stellen durch das Wasser waten. Dieses kreuzt die Eisenbahn etwa 100 Kilometer von Khotan, wo wir um 8 Uhr morgens ankommen.

2 Stunden Aufenthalt, und da diese Stadt einen Vorgesmack der Himmlischen Städte geben soll, habe ich einen flüchtigen Blick auf sie werfen wollen.

Man könnte hier von einer turkmenischen, aber von Chinesen erbauten, oder von einer chinesischen, aber von Turkmenen erbauten Stadt reden. Gebäude und Bewohner verraten den doppelten Ursprung. Die Pagoden erscheinen wie verpfuschte Moscheen, und die Moscheen wieder wie verpfuschte Pagoden.

So verwundert es mich auch gar nicht, daß Herr und Frau Caterna, die die Gelegenheit, den Fuß auf chinesischen Boden zu setzen, nicht vorübergehen lassen wollten, etwas enttäuscht aussehen.

»Herr Claudius«, redet mich der Komödiant an, »hier



findet sich keine Dekoration, mit der man ›Die Einnahme von Peking‹ aufführen könnte.«

»Wir sind auch nicht in Peking, lieber Caterna.«

»Das ist ja richtig; man muß sich auch mit wenigem begnügen lernen ...«

»Sogar mit dem allerwenigsten, wie die Italiener sagen.«

»Na, und wenn sie das sagen, sind sie gar nicht so dumm!«

Eben als wir in den Wagen steigen wollen, kommt Popof auf mich zugelaufen und ruft:

»Herr Bombarnac ...«

»Was gibt es, Popof?«

»Ein Telegraphenbote hat mich gefragt, ob sich im Zug wohl ein Reporter des ›XX. Jahrhundert‹ befände.«

»Ein Telegraphenbote?«

»Ja, und als ich das bestätigte, übergab er mir diese Depesche für Sie.«

»Schnell, geben Sie her!«

Ich nehme die Depesche, die mich hier schon einige Tage erwartete. Enthält sie eine Antwort auf mein von Merw aus gesandtes Telegramm bezüglich des Mandarin Yen-Lou?«

Ich reiße die Depesche auf ... durchfliege sie ... und sie sinkt mir aus der Hand.

Sie lautet folgendermaßen:

Claudius Bombarnac

Reporter XX. Jahrhundert

Khotan, Chinesisch-Turkestan

Ist keine Mandarinleiche, die Zug nach Peking befördert; ist kaiserlicher Schatz, Wert 15 Millionen, gesendet von Persien nach China, in Pariser Blättern schon seit 8 Tagen gemeldet; in Zukunft bitte besser informieren.

18. KAPITEL

»Millionen ... Millionen sind es, die dieser angebliche Leichenwagen enthält!«

Dieser unvorsichtige Satz kommt mir unwillkürlich über die Lippen, so daß das Geheimnis bezüglich des kaiserlichen Schatzes bald allen Bahnhofsbeamten und Reisenden bekannt ist. Zur größeren Sicherheit hat die persische Regierung in Übereinstimmung mit der chinesischen – den Glauben an den Transport eines toten Mandarins zu verbreiten gesucht, wo es sich um die Überführung eines 15 Millionen Francs betragenden Schatzes nach Peking handelte ...

Gott verzeihe mir, welche Albernheit – und wenn sie auch entschuldbar erscheint – hab' ich da begangen! Warum sollte ich doch an dem, was mir Popof sagte, gezweifelt haben, und wie hätte Popof gegen die Versicherungen der persischen Beamten betreffend den Mandarin Yen-Lou Verdacht schöpfen können?

Deshalb bin ich jedoch in meiner Eigenliebe als Reporter nicht minder tief gekränkt und wahrlich recht verstimmt über den Ordnungsruf, den jene Dummheit mir zugezogen

hat. Natürlich hüte ich mich weislich, von meinem Mißgeschick gegen jemand – nicht einmal gegen den Major – etwas verlauten zu lassen. Sollte man's glauben? In Paris ist das ›XX. Jahrhundert‹ über das, was auf der Groß-Transasiatischen Bahn vorgeht, besser unterrichtet als ich, der ich auf derselben Bahn dahinfahre? Das Blatt weiß schon lange, daß wir einen kaiserlichen Schatz am Ende des Zugs mit-schleppen, und ich, der ich auf demselben Zug sitze, weiß kein Sterbenswörtchen davon! Oh, diese vermaledeite Berichterstattung! Jetzt ist das Geheimnis preisgegeben, und wir erfahren auch bald, daß jener aus Gold und Edelsteinen bestehende Schatz einstweilen beim Schah von Persien in Sicherheit gebracht wurde und jetzt seinem Eigentümer, dem Sohn des Himmels, zugestellt werden soll.

Deshalb hat Seigneur Faruskiar, der in seiner Eigenschaft als Bahnverwalter ja von der Sache unterrichtet sein mußte, in Duchak jedenfalls den Zug bestiegen, um den Schatz bis zum Bestimmungsort zu begleiten. Deshalb haben Ghangir und er sowie die drei Mongolen, ihre Untergebenen – den kostbaren Wagen so streng überwacht, deshalb sich so beunruhigt gezeigt, als dieser durch den Bruch der Kupplung verlorengegangen war, und deshalb drängten sie so sehr, wieder zurückzufahren. Ja, jetzt erklärt sich alles!

Aus demselben Grund erschien auch die Abteilung chinesischer Soldaten, um den Wagen aus den Händen der Perser auf der Station Kaschgar zu übernehmen, und Pan-Chao hatte natürlich von keinem Mandarin Yen-Lou reden

hören können, da es eine hohe Persönlichkeit dieses Namens in China überhaupt nicht gegeben hat.

Wir sind zur vorschriftsmäßigen Stunde abgefahren, und man kann sich vorstellen, wie unsere Reisegefährten kaum von etwas anderem als von den Millionen reden, die ja hinreichen würden, alle auf dem Zug zu reichen Leuten zu machen.

»Dieser vorgebliche Leichenwagen ist mir immer verdächtig vorgekommen«, sagt Major Noltitz, »und aus diesem Grund befragte ich schon Pan-Chao über den seligen Mandarin.«

»Ja, ich erinnere mich dessen«, hab' ich geantwortet, »ich verstand nicht recht, warum Sie diese Frage stellten. Nun wissen wir also bestimmt, daß wir mit einem großen Schatz im Schlepptau dahinfahren ...«

»Und«, fällt der Major ein, »daß die chinesische Regierung sehr wohl daran getan hat, für diesen eine wohlbewaffnete Wache zu schicken. Von Khotan bis Lan-Tcheu durchfährt der Zug 2000 Kilometer weit eine reine Wüste, und durch diese Gobi dürfte die Sicherheit der Bahn so manches zu wünschen übriglassen.«

»Um so mehr, Herr Major, als der furchtbare Ki-Tsang – nachdem, was Sie mir selbst gesagt haben – wieder in den nördlichen Provinzen Chinas aufgetaucht sein soll.«

»Ganz recht, Herr Bombarnac, und so ein Fang von 15 Millionen wäre auch für einen großen Straßenräuber ein guter Schlag.«

»Wie hätte der Kerl aber von der Überführung des kaiserlichen Schatzes etwas erfahren können ...«

»Leute wie er wissen alles, was sie zu wissen wünschen!«

Ja freilich, dachte ich, und die lesen noch nicht einmal das ›XX. Jahrhundert‹!

Und wieder bin ich bei dem Gedanken an meinen Schwabenstreich, der mir noch ein hübsches Donnerwetter von Chincholle einbringen wird.

Inzwischen sprach man auf den Plattformen über die Sache dieses und jenes. Der eine zog es vor, mit Millionen als mit einer Leiche zu reisen, und wenn's auch die eines Mandarins 1. Klasse wäre. Der andere meinte wieder, daß der Transport einer Anzahl von Millionen für die Sicherheit der Reisenden nicht ohne einige Gefahr sei.

Dieser Ansicht schließt sich auch Baron Weißschnitzerdörfer an, der gegen Popof seinem Unmut freie Luft gemacht hat.

»Das mußte bekanntgegeben werden, mein Herr!« rief er immer wieder. »Jetzt ist es verraten, daß mit diesem Zug Millionen befördert werden, und deshalb könnte er leicht einem Überfall ausgesetzt sein ... Ein Überfall aber, selbst wenn er zurückgeschlagen wird, veranlaßt Verzögerungen, und Verzögerungen kann ich mir nicht gefallen lassen! ... Nein, Herr Zugführer, das kann ich unmöglich!«

»Es wird uns niemand überfallen, Herr Baron«, versichert Popof, »es denkt ja keiner daran!«

»Wissen Sie das, mein Herr, wissen Sie das so genau?«

»O bitte, regen Sie sich nicht auf!«

»Das sag' ich Ihnen, wenn durch irgend etwas der Verkehr hier unterbrochen wird, mach' ich die Gesellschaft dafür verantwortlich!«

Das versteht sich, 100.000 Gulden Schadenersatz an den Herrn Baron »Weltreisenden«!

Kehren wir zu den andern Mitfahrenden zurück.

Fulk Ephrinell hat den ganzen Zwischenfall selbstverständlich nur vom praktischen Gesichtspunkt aus betrachtet.

»Ohne Zweifel«, sagt er, »ist unser Risiko durch Anfügung dieses Wagens mit dem Schatz sehr vergrößert, und falls infolgedessen ein Unglück einträte, würde die Life Travellers Society, bei der ich versichert bin, sich gewiß weigern, für den Schaden einzustehen, für den ja die Groß-Transasiatische Bahn allein verantwortlich ist.«

»Ganz richtig«, bemerkt Miss Horatia Bluett, »doch ihre Lage gegenüber dem Himmlischen Reich wäre noch weit schwieriger geworden, wenn die Wagen nicht wieder aufgefunden worden wären. Meinen Sie nicht auch, Fulk?«

»Ja freilich, Horatia!«

Horatia und Fulk – ganz kurz.

Das anglo-amerikanische Paar hatte ganz recht, jener ungeheure Verlust wäre auf Rechnung der Groß-Transasiatischen Bahn gekommen, denn der Gesellschaft konnte es nicht unbekannt sein, daß es sich um eine Sendung Gold und kostbarer Edelsteine und nicht um die sterbliche Hülle

des Mandarins Yen-Lou handelte – und damit hatte sie auch die Haftbarkeit für alles übernommen.

Das Ehepaar Caterna schienen die mit uns rollenden Millionen nicht besonders zu erregen. Sie bringen den Komödianten nur zu dem Ausruf:

»Alle Wetter, Caroline, welch ein schönes Theater könnte man mit diesem Geld erbauen!«

Das Schlagwort in unseren Verhältnissen hat jedoch der amerikanische Geistliche, Reverend Nathaniel Morse, der in Kaschgar eingestiegen war, ausgesprochen:

»Es ist stets beunruhigend, eine Pulverkammer mit sich zu führen!«

Das ist ganz treffend gesagt, denn jener Wagen mit dem kaiserlichen Schatz ist eine Pulverkammer, die uns gelegentlich in die Luft sprengen kann.

Die erste, 1877 in China eröffnete Eisenbahn verband Shanghai mit Fu-Tcheu. Die Groß-Transasiatische Bahn folgt ziemlich der 1874 von Rußland vorgeschlagenen Linie über Taschkent, Kuldscha, Kami, Lan-Tcheu, Singan und Shanghai. Diese Bahn führt aber nicht durch die volkreichen Provinzen des Innern, die man wohl mit ungeheuren, summenden Bienenstöcken vergleichen kann, die sich immer weiter vermehren. So viel wie möglich hält sie bis Su-Tcheu eine gerade Linie ein und biegt erst dann nach Lan-Tcheu ab.* Die Verbindung mit einigen Städten ist nur durch Zweiglinien hergestellt, die sie nach Süden und Südosten entsendet. Unter anderm wird eine solche Nebenstrecke, die von Tai-Yunau nach Nanking, diese beiden Städte

der Provinzen Chan-sin und Chan-Toong miteinander verknüpfen. Zur Zeit hat aber ein noch nicht vollendeter großer Viadukt die Eröffnung dieser Strecke noch verhindert.

Gänzlich vollendet und den Verkehr durch Zentralasien vermittelnd ist nur die Hauptlinie der Groß-Transasiatischen Bahn. Die Ingenieure haben hier nicht mehr Schwierigkeiten gehabt als General Annenkof bei der Erbauung der Transkaspischen, die Strecken von Karakorum und von Gobi sind sich ganz ähnlich; sie weisen dieselbe Ebenheit des Erdbodens, die von keinen Erhöhungen oder Senken unterbrochen wird, auf und bieten sich damit gleichmäßig leicht für die Legung der Schwellen und der Schienen. Hätte man freilich die gewaltige Bergkette von Kuen-Luen, Nan-Chan, Amir, Gangar-Oola, die sich an der Grenze von Tibet auftürmt, durchbrechen müssen, so würde wohl kaum ein Jahrhundert hingereicht haben, alle Schwierigkeiten zu überwinden. Auf flachem oder sandigem Terrain aber konnte der Eisenbahnbau bis Lan-Tcheu fast so schnell fort-schreiten wie der einer Decauvilleschen Feldbahn.

Erst in der Umgebung dieser Stadt hatte die Ingenieur-kunst einen harten Kampf mit der Natur zu bestehen. Hier beginnt der kostspielige und schwierige Durchbruch durch die Provinzen Kan-Su, Chan-Si und Petchili.

Auf dem nächsten weiteren Weg werd' ich mich dar-

* Die Endung »fu« bezeichnet immer die Hauptstädte der Provinzen oder doch eine Stadt erster Ordnung; die Endung »tcheu« erhalten die Städte zweiten Rangs.

auf beschränken, einige der wichtigsten Stationen anzuführen, an denen der Zug zur Einnahme von Wasser und Heizmaterial haltmacht. Rechts von der Straße wird der Blick fortwährend von einem hohen Berghorizont gefesselt, jenen malerischen Höhenzügen, die das Plateau von Tibet im Norden einrahmen. Links dagegen verliert er sich weit hinaus über die endlosen Steppen von Gobi. Das ist der Hauptcharakter der Länder, die das chinesische Reich, wenn auch nicht das eigentliche China, bilden, denn letzteres werden wir erst mit der Annäherung an Lan-Tcheu zu Gesicht bekommen.

Alles vereinigt sich also, um diesen zweiten Teil der Reise recht wenig interessant zu machen – wenn der Gott der Chronisten uns nicht an Zwischenfällen ersetzt, was die Natur an Eindrücken mangeln läßt. Es scheint mir zwar, als besäßen wir hier drin verschiedene Elemente, aus denen ich mit etwas Glück und Fantasie schon eine pikante Schilderung zusammendichten könnte.

Um 11 Uhr verläßt der Zug den Bahnhof von Khotan, und es ist fast 2 Uhr nachmittags, als er in Kerim – nachdem er die Stationen Urany, Lengar, Pola und Tschieria durchfahren hat – eintrifft.

In den Jahren 1889 bis 1890 durchwanderte genau diese Strecke Pewtzoff von Khotan aus bis zum Lob Nor am Fuß des Kuen-Lun, der Chinesisch-Turkestan von Tibet trennt. Der russische Reisende kam dabei über Keria, Nia und Tchertchen, was wir jetzt mit solcher Leichtigkeit vollbringen, während seine Karawane mit so vielen Gefahren und

Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Das verhinderte ihn aber nicht, 10.000 Kilometer Wegstrecke kartographisch aufzunehmen, woneben er noch die Lage vieler Orte nach geographischer Länge und Breite bestimmte. Es macht der russischen Regierung alle Ehre, das Werk Prjewalskij's in dieser Weise fortgesetzt zu haben.

Vom Bahnhof Keria aus erblickt man im Südwesten noch die Höhen des Karakorum und die Dapsany-Spitze, der manche Kartographen eine Höhe von über 8000 Meter beimessen. Ihr zu Füßen dehnt sich die Provinz Kaschmir aus. Hier entspringt der Indus aus bescheidenden Quellen, die einen der größten Ströme der Halbinsel nähren. Hier sondert sich vom Hochland von Pamir die gewaltige Himalaja-Kette ab, deren Gipfel auf der ganzen Erde am höchsten emporsteigen.

Von Khotan aus haben wir 150 Kilometer binnen 4 Stunden zurückgelegt. Das ist ja nicht viel, doch darf man auf diesem Teil der Transasiatischen Bahn nicht die Geschwindigkeit der Transkaspischen erwarten wollen. Entweder eignen sich die chinesischen Lokomotiven an sich nicht dazu, oder deren von Natur etwas indolente Führer meinen die Zurücklegung von 30 bis 40 Kilometern in der Stunde sei das Maximum, was auf Bahnen des Himmlischen Reichs geleistet werden könne.

Um 5 Uhr nachmittags berühren wir eine andere Station, Nia, wo General Pewtzoff ein meteorologisches Observatorium eingerichtet hatte. Hier ist nur 5 Minuten Aufenthalt. Ich habe nur Zeit, im Bahnhof einige Lebensmittel



zu kaufen. Für wen sie bestimmt sind, weiß ja der freundliche Leser.

Die von unserem Zug weiter aufgenommenen Reisenden sind nun ausschließlich Chinesen, Männer oder Frauen ... Nur selten fahren diese in der 1. Klasse und begleiten uns meist nur auf kurze Strecken.

Wir waren kaum eine Viertelstunde abgefahren, als sich Fulk Ephrinell mit dem ernstesten Gesicht, als wolle er ein wichtiges Handelsgeschäft abschließen, auf der Plattform zu mir gesellt.

»Herr Bombarnac«, beginnt er, »ich hätte eine Bitte an Sie.«

Aha, denk' ich, der weiß dich ja recht gut zu finden, wenn er dich braucht.

»Höchst erfreut, Ihnen zu Diensten sein zu können, Herr Ephrinell«, geb' ich zur Antwort. »Um was handelt es sich?«

»Ich komme Sie zu bitten, mir als Zeuge zu dienen.«

»Ein Ehrenhandel? – Und mit wem, bitte?«

»Mit Miss Horatia Bluett.«

»Sie wollen sich mit Miss Horatia Bluett schlagen?«
platze ich lachend heraus.

»Noch nicht ... Ich heirate sie.«

»Sie heiraten sie?«

»Ja! Eine kostbare Frau, höchst bewandert in allen Handelsangelegenheiten, eine Buchhalterin ohnegleichen ...«

»Meinen Glückwunsch, Herr Ephrinell; Sie können auf mich zählen ...«

»Und doch wohl auch auf Herrn Caterna?«

»Er wird mit Vergnügen bereit sein, und wenn's einen Hochzeitsschmaus gibt, dann singt er auch zum Nachtschisch ...«

»Soviel er will«, unterbricht mich der Amerikaner. »Doch sprechen wir jetzt von den Zeugen der Miss Horatia Bluett.«

»Ganz recht.«

»Glauben Sie, daß sich Major Noltitz bereit finden lassen wird?«

»Ein Russe ist viel zu höflich, so etwas abzuschlagen. Ich werde ihn darum ersuchen, wenn Ihnen das recht ist ...«

»Ich danke Ihnen im voraus. Wegen des zweiten Zeugen bin ich etwas mehr in Verlegenheit ... Jener Engländer, Sir Francis Trevellyan ...«

»Er würde nur den Kopf schütteln, weiter brächten Sie aus dem nichts heraus.«

»Baron Weißschnitzerdörfer?«

»Sie wollen darum einen Mann angehen, der eben auf der Fahrt um die Erde begriffen ist und der gar nicht fertig würde, seinen langen Namen zu unterzeichnen!«

»Da seh' ich nur noch den jungen Pan-Chao ... und im schlimmsten Fall unseren Zugführer Popof ...«

»Sie würden sich beide ein Vergnügen daraus machen ... doch die Sache eilt ja nicht so sehr; sind wir erst in Peking, so wird sich der vierte Zeuge schon auftreiben lassen ...«

»Wie ... in Peking? ... Ach, in Peking denk' ich Miss Bluett nicht zu heiraten!«

»Nun, etwa in Su-Tcheu oder in Lan-Tcheu ... so während eines mehrstündigen Aufenthalts?«

»*Wait a bit*, Herr Bombarnac! Hat ein Yankee wohl Zeit zu warten?«

»Ja, wo soll es denn geschehen?«

»Hier auf der Stelle!«

»Im Zug?«

»Natürlich im Zug.«

»Dann muß ich Ihnen einmal zurufen: *Wait a bit!*«

»Keine 24 Stunden.«

»Nun, zu einer Trauung braucht man doch einen Geistlichen ...«

»Und zwar einen amerikanischen, und als solchen haben wir ja Reverend Nathaniel Morse.«

»Er ist dazu bereit?«

»Natürlich! ... Oh, der traute gleich den ganzen Zug, wenn das von ihm verlangt würde.«

»Bravo, Herr Ephrinell! ... Eine Heirat in der Eisenbahn, das verspricht eine seltene Abwechslung ...«

»Herr Bombarnac, man soll nie auf den nächsten Tag verschieben, was man am heutigen erledigen kann.«

»Ja, ich weiß ... *Time is money* ...«

»Nein, *Time is time*, nichts weiter, und von ihr soll man niemals auch nur eine Minute verlieren.«

Fulk Ephrinell drückt mir die Hand, und meiner Zusage nach tue ich sofort die nötigen Schritte bezüglich der Zeugen, die für die Trauungsfeierlichkeit nötig sind.

Es versteht sich von selbst, daß der Handelsreisende und

die Händlerin beide frei sind, daß sie über ihre Personen verfügen, die Ehe vor einem Clergyman eingehen können, wie das in Amerika geschieht, und ohne die umständlichen Vorbedingungen, deren Erfüllung man in Frankreich und anderen Ländern verlangt. Ist das gut oder nicht? Die Amerikaner behaupten, daß das sogar »besser« sei, und wie Cooper gesagt hat: »Das Bessere bei ihnen ist überall schon das Beste.«

Ich wende mich zuerst an Major Noltiz, der sich gern bereit erklärt, Miss Horatia Bluett als Zeuge zu dienen.

»Diese Yankees sind doch wunderbare Leute«, sagt er.

»Vor allem, weil sie sich selbst über gar nichts wundern, Major.«

Denselben Vorschlag mache ich nun dem jungen Pan-Chao.

»Ganz entzückt, Herr Bombarnac!« erwidert er mir. »Ich werde der Zeuge dieser anbetungswürdigen und angebeteten Miss Horatia Bluett sein! Wenn eine Heirat zwischen einer Engländerin und einem Amerikaner, wo Franzosen, Russen und Chinesen als Trauzeugen dienen, nicht alle Garantien künftigen Glücks hat, wo könnte man dieses sonst finden?«

Nun kommt Herr Caterna an die Reihe.

Ob der es annimmt, der lustige Komödiant ... Lieber zweimal als einmal!

»He, das wäre Stoff für ein Vaudeville oder eine Operette!« ruft er. »Wir haben jetzt die ›Heirat auf dem Vor-saak‹, die ›Heirat unter dem Ölbaum‹, die ›Hochzeit bei

der Laterne« ... dazu käme nun die ›Hochzeit auf der Eisenbahn‹ oder die ›Hochzeit mit Dampf! Hübsche Theatertitel, Herr Bombarnac! Ihr Yankee kann auf mich rechnen. Junger oder alter Zeuge, in der Rolle eines Vaters oder eines jungen Liebhabers, in der eines Marquis oder eines Bauern – ganz wie er's wünscht – ich stelle überall meinen Mann ...«

»Bleiben Sie nur, wer Sie sind, Herr Caterna«, hab' ich geantwortet. »Sie werden auch so eine gute Rolle spielen.«

»Und mein Frauchen ist doch auch dabei?«

»Das versteht sich ... als Ehrendame!«

Bezüglich aller Nebensachen – Beglückwünschungen und dergleichen – darf man sich während der Fahrt der Groß-Transasiatischen Bahn nicht so pingelig sein.

Die Zeremonie selbst sollte am folgenden Morgen vor sich gehen, für heute war es doch schon etwas spät. Fulk Ephrinell ist hoch erfreut, daß alles in gewünschter Ordnung ist, und er hat nur noch einige Maßnahmen zu treffen. Alle Reisenden werden eingeladen, der Trauung wenigstens beizuwohnen, und auch Seigneur Faruskiar hat huldvollst zugesagt, diese mit seiner Gegenwart zu beehren.

Während der Tafel war nur von der Trauung die Rede. Nach kurzer Beglückwünschung der späteren Ehegatten, die mit echt angelsächsischer Grazie dankten, versprach jeder, den Vertrag zu unterzeichnen.

»Und wir werden Ihre Unterschriften gebührend ehren!« fügt Fulk Ephrinell fast in dem Ton des Kaufmanns, der eine Tratte akzeptiert, hinzu.

Als die Nacht herankam, ging alles schlafen, um von der bevorstehenden Festlichkeit zu träumen. Ich unternahm noch den gewohnten Spaziergang bis nach dem Waggon mit den chinesischen Gendarmen und überzeugte mich, daß der Schatz des Sohns des Himmels sorgsam überwacht wird. Die Hälfte der Begleitmannschaft ist wach, während die andere Hälfte schlummert.

Um 1 Uhr morgens hab' ich Kinko aufsuchen und ihm die in Nia erworbenen Lebensmittel zustecken können. Der junge Rumäne ist wieder ganz lustig und vertrauensselig. Er sieht keine Hindernisse mehr vor sich und wird glücklich in den Hafen einlaufen.

»Ich werde in diesem Kasten ordentlich dick und fett«, sagt er.

»Nehmen Sie sich in acht«, antworte ich lächelnd, »Sie können dann vielleicht gar nicht mehr heraus!«

Ich erzähle ihm nun von der Heirat Fulk Ephrinell-Bluett, und wie die Vereinigung morgen unter großem Pomp vor sich gehen soll.

»Ach«, ruft er mit einem Seufzer, »die sind wenigstens nicht gezwungen, damit bis Peking zu warten!«

»Gewiß, Kinko, mir scheint nur, daß eine unter solchen Umständen geschlossene Ehe keinen rechten Halt haben könne. Jedenfalls sieht die Geschichte den beiden Originalen ganz ähnlich.«

Um 3 Uhr morgens gab es auf dem Bahnhof Tchertchen, fast am Fuß der Ausläufer des Kuen-Lun, einen Aufenthalt von 45 Minuten. Keiner von uns hat das traurige, öde Land

hier gesehen, dem es an Bäumen und Büschen gänzlich fehlt und das die Bahn nach Nordosten zu durchschneidet.

Bei Tagesanbruch befindet sich der Zug bereits auf der 400 Kilometer langen Strecke zwischen Tchartchen und der Station Tcharkalyk, während die Sonne die unendlichen Ebenen mit ihren blendenden Strahlen überglänzt.

19. KAPITEL

Beim Erwachen glaube ich mich aus einem recht schlechten Traum zu erheben. Es handelt sich dabei nicht um einen jener Träume, die man erst nach den Grundsätzen des »Goldenen Schlüssels« zu deuten vermag. Nein, die Sache liegt weit einfacher. Der Räuberhauptmann Ki-Tsang, der einen Handstreich vorbereitet hat, um sich des chinesischen Schatzes zu bemächtigen, will unseren Zug in den Ebenen von Gobi überfallen ... Der Waggon wird erstürmt, geplündert, zerstört ... Gold und Edelsteine im Wert von 15 Millionen werden der Himmlischen Schutzwache entrissen und diese selbst nach heldenhafter Gegenwehr niedergemacht ... Was die Reisenden betrifft ... nur noch 2 weitere Minuten Schlafs ... und ich hätte auch deren Schicksal erfahren.

Das Bild verschwand jedoch mit den Dünsten der Nacht. Träume sind keine unveränderlichen Fotografien; sie verbleichen an der Sonne und verschwinden endlich ganz.

Während ich meinen gewohnten Gang durch den ganzen Zug mache, wie ein guter Bürger durch die Straßen sei-

ner Ortschaft, schließt sich mir Major Noltitz an. Nach einem Händedruck zeigte er mir einen Mongolen, der in der 2. Klasse Platz genommen hatte, und sagt:

»Das ist keiner von denen, die wir gleichzeitig mit dem Bahnverwalter Faruskiar und Ghangir in Duchak aufgenommen haben.«

»Wahrhaftig, Herr Major, dieses Gesicht hab' ich im Zug bisher nicht gesehen.«

Popof, an den ich mich deshalb wende, erklärt mir, daß dieser Mongole in der Station Tchertchen eingestiegen sei. »Und sofort nach seinem Erscheinen«, fährt er fort, »hat der Verwalter einen Augenblick mit ihm gesprochen, woraus ich schließe, daß dieser neue Passagier auch ein Beamter der Groß-Transasiatischen Bahngesellschaft sein müsse.«

Seigneur Faruskiar hab' ich bei meiner Promenade übrigens nicht gesehen. Vielleicht ist er an einer der kleinen Stationen zwischen Tchertchen und Tcharkalyk, wo wir gegen 1 Uhr mittags ankommen sollen, schon ausgestiegen.

Doch nein, da steht ja Ghangir auf der vorderen Plattform unseres Wagens. Er scheint in lebhaftem Gespräch begriffen, das er nur zuweilen unterbricht, um die weite Ebene nach Nordosten hin mit sichtbarer Ungeduld zu mustern. Sollte eine von jenem Mongolen überbrachte Nachricht die beiden aus der gewohnten Zurückhaltung und dem früheren Ernst gerissen haben? Ich überlasse mich meiner Fantasie und sehe da Abenteuer vor mir, Räuberüberfälle wie in meinem Traum ...



Da werd' ich durch Reverend Nathaniel Morse in die Wirklichkeit zurückversetzt, als dieser mir meldet:

»Also heute ... um 9 Uhr ... vergessen Sie es nicht, mein Herr.«

Es handelt sich um die Trauung Fulk Ephrinells mit Miss Horatia Bluett – meiner Treu, daran dacht' ich schon gar nicht mehr. Da ist es Zeit, sich nach dem Toilettekabinett des Waggon zu begeben. Ich kann freilich nichts weiter tun, als die Leibwäsche zu wechseln. Mir als Zeugen genügt es ja, so zu erscheinen, daß ich keinen Anstoß erzeuge; der zweite Zeuge, Herr Caterna, wird sich schon anders herausputzen.

Richtig, unser Theaterheld hat sich in den Gepäckwagen begeben – ich zittre schon um den armen Kinko – und hier mit Hilfe Popofs aus einem seiner Koffer ein etwas verblichenes Kostüm hervorgebracht, das des Erfolgs bei einer Hochzeit jedoch sicher ist: einen butterschmelzigen Frack mit Metallknöpfen und einem Sträußchen im Knopfloch, Halstuch mit ganz unwahrscheinlichem Brillanten, orangefarbene Hose mit Kupferschnallen, geblühte Weste, geflammte Strümpfe, feinstes Handschuhe, schwarze leichte Schuhe und einen langhaarigen Hut. Wieviel junge Vermählte oder vielmehr brave Oheime von Jungvermählten mag unser Künstler wohl in dieser herkömmlichen Tracht schon dargestellt haben! ... Er sieht übrigens prächtig aus mit dem heiter dreinschauenden Gesicht, dem möglichst abgerasierten Bart, den etwas bläulichen Wangen, den blitzenden Augen und den rosenroten Lippen.

Frau Caterna erscheint nicht weniger aufgeputzt als er.

Das Kostüm als Ehrendame hat sie ihrer eigenen Garderobe entnehmen können: Ein Leibchen mit abwechselnden Streifen, kurzen Rock von grüner Farbe, straffsitzenden malven-gelben Strümpfen, mit künstlichen Blumen, die noch oben-drein den natürlichen Duft ausströmen, geschmücktem Hut, und eine Spur von Schwarz unter den Augenlidern, nebst schwachem Rouge auf den Wangen. So sieht die richtige Soubrette der Provinzbühne aus, und wenn sie und ihr Gatte bereit wären, nach dem Hochzeitsschmaus ein kleines Schäferstück aufzuführen, würden sie ohne Zweifel stürmischen Beifall ernten.

Um 9 Uhr soll die Feierlichkeit ihren Anfang nehmen. Die Tenderglocke gibt dazu ein Zeichen und läutet und läutet dann weiter wie die Glocke einer Kapelle. Bei einigermaßen lebhafter Einbildung könnte man sich schon in ein Dörfchen versetzt glauben. Wohin ruft die Glocke aber die Zeugen und die übrigen Gäste? ... In den Speisewagen, der, wie ich gesehen habe, zur bevorstehenden Zeremonie ganz passend eingerichtet worden ist.

Das ist schon kein Dining-car mehr, sondern ein »Hall-car«, wenn dieser Ausdruck erlaubt ist. Der große Tisch in der Mitte ist zusammengeschlagen und hat einem kleinen Platz gemacht, der als Schreibpult dienen wird. Einige in der Station Tchertchen eingekaufte Blumen schmücken die Ecken des Waggon, der groß genug ist, um die meisten Teilnehmer aufzunehmen. Übrigens werden diejenigen,



die im Waggon nicht Platz finden, sich auf den Plattformen aufhalten.

Die Reisegesellschaft ist durch einen einfachen Anschlag an den Türen der Wagen 1. und 2. Klasse von dem Vorgang unterrichtet worden; dieser Anschlag lautet:

Herr Fulk Ephrinell vom Haus Strong, Bulbul & Co. in New York gibt sich die Ehre, Sie zu seiner Trauung mit Miss Horatia Bluett vom Haus Holmes-Holme in London, die unter Beistand von Reverend Nathaniel Morse aus Boston im Dining-car der Groß-Transasiatischen Bahn am 22. Mai pünktlich um 9 Uhr morgens stattfinden wird, ergebenst einzuladen.

Miss Horatia Bluett vom Haus Holmes-Holme in London gibt sich die Ehre, Sie zu ihrer Trauung mit Fulk Ephrinell vom Haus Strong, Bulbul & Co. in New York ergebenst einzuladen, die usw. usw.

Wahrlich, wenn ich von dieser Geschichte nicht einen Artikel von 100 Zeilen herausschlage, hab' ich meinen Beruf verfehlt.

Inzwischen erkundige ich mich bei Popof, an welchem Punkt sich der Zug zur Zeit der Feierlichkeit befinden wird.

Popof zeigt mir das auf seinem Stundenplan. Der betreffende Punkt liegt 150 Kilometer von der Station Tcharkalyk mitten in der Wüste, durch die hier ein kleiner Nebenfluß des Lob-Nor hinschleicht. Unter weiteren 100 Kilometern

treffen wir auf keine Station, und die Zeremonie wird also ohne irgendeine Unterbrechung vor sich gehen können.

Selbstverständlich sind wir, Herr Caterna und ich, schon seit halb 8 Uhr fix und fertig, unser Mandat ausüben zu können.

Major Noltitz und Pan-Chao haben ihre Toilette für die Feierlichkeit ebenfalls vollendet – der Major ernsthaft wie ein Chirurg, der ein Bein abschneiden will, der Chinese heiter wie ein Pariser Bonvivant bei einer ländlichen Hochzeit.

Auch Tio-King und »Cornaro«, von denen der eine den andern trägt, werden bei dem kleinen Fest erscheinen. Der edle Venezianer war, wenn ich nicht irre, ehelos; ich glaube indes nicht, daß er seine Meinung über die Ehe, unter Berücksichtigung des dadurch verursachten Verbrauchs der Lebenskräfte, speziell abgegeben hat, wenn sich das nicht im Anfang des Kapitels findet, das die Aufschrift führt: »Sicher und leicht anzuwendende Mittel zur Abwendung aller Gefahren, die dem Leben drohen können.«

»Na«, fügt Pan-Chao, der mir diese Cornarosche Phrase anführt, hinzu, »ich dünkte, die Eheschließung könnte als eine dieser Gefahren bezeichnet werden.«

Es ist viertel vor 9. Noch hat niemand die späteren Ehegatten zu Gesicht bekommen.

Miss Horatia Bluett hält sich noch in einem der Toilettekabinette des ersten Wagens auf, wo sie jedenfalls mit ihrem Hochzeitsschmuck beschäftigt ist. Fulk Ephrinell dürfte wohl die letzte Hand an seine Krawatte legen und

seine Ringe, Berlocken und andere Gegenstände tragbaren Schmucks in Ordnung bringen. Ich bin nicht unruhig, ich weiß ja, daß wir mit dem Glockenschlag 9 die beiden werden erscheinen sehen.

Nur eines bedaure ich lebhaft, daß nämlich Seigneur Faruskiar und Ghangir viel zu beschäftigt sind, um an den Freuden dieses Ereignisses teilzunehmen, denn unausgesetzt durchforschen ihre Blicke die endlose Wüste. Vor ihren Augen entrollt sich ja keine angebaute Steppe wie in der Umgebung des Lob-Nor, sondern die Gobi-Wüste in ihrer ganzen Dürre, Trostlosigkeit und Traurigkeit, wie man das aus den verlässlichen Berichten von Gajimailo, Blanc und Martin schon längst weiß. Man möchte sich wirklich fragen, warum die beiden Männer mit so eigentümlicher Zähigkeit immer und immer da hinausstarren.

»Trügen mich meine Ahnungen nicht«, sagt Major Noltitz zu mir, »so müssen sie hier etwas auf dem Korn haben!«

Was bedeuten diese Worte? ... Doch ... eben läßt die Tenderglocke ihre freudigen Töne erschallen. 9 Uhr; es ist nun Zeit, sich nach dem Dining-car zu begeben.

Herr Caterna hat neben mir Platz gesucht, und ich höre, wie er vor sich hin trällert:

»Das ist des Kirchleins Glocke,
Die jetzt so schön ertönt ...«

Während Frau Caterna auf das Trio in der »weißen

Dame«, mit dem Refrain aus dem »Glöckchen des Eremiten« antwortet:

»Sie tönen, tönen, tönen ...
Und läuten den Festtag ein ...«

Wobei sie, wie auf der Bühne, Bewegungen macht, als ziehe sie am Glockenstrang.

Zum Festzug geordnet brechen die Reisenden auf, zuerst die vier Zeugen, dann die Gäste von beiden Enden des Dorfs – des Zugs wollt' ich sagen –, Chinesen, Turkmenen, eine Anzahl von Tataren, Männer und Frauen; alle begierig, der Zeremonie beizuwohnen. Die vier Mongolen allein sind auf der letzten Plattform vor dem Wagen mit dem Schatz geblieben, den auch die chinesischen Soldaten keinen Augenblick außer acht lassen dürfen.

Wir kommen nach dem Dining-car.

Der Geistliche sitzt vor dem kleinen Tisch, auf dem der Ehevertrag liegt, den er nach Verabredung aufgesetzt hat. Der gute Mann ist an solche ebenso geschäftliche wie eheliche Operationen entschieden schon gewöhnt.

Das Paar Ephrinell-Bluett ist noch nicht erschienen.

»Was der Teufel«, raune ich dem Komiker zu, »sollten sie es sich anders überlegt haben?«

»Na, wenn sie zurückgetreten wären«, antwortet Herr Caterna lachend, »dann kann der Reverend mich und meine Frau noch einmal trauen ... Wir sind nämlich im

Hochzeitsstaat, und man wühlt doch seine Sachen nicht für nichts und wieder nichts durch. Nicht wahr, Caroline?»

»Gewiß, Adolph!« erwidert die zierliche Soubrette.

Diese lustige zweite Auflage der Eheschließung des Herrn und Frau Caterna sollte jedoch nicht zustande kommen. Da tritt schon Herr Fulk Ephrinell ein, diesen Morgen ganz in derselben kühlen Haltung wie gestern und – wohl zu bemerken – auch noch mit dem Bleistift hinter den langen Ohren, denn der ehrbare Handelsreisende hat eben noch eine Rechnung für sein Haus in New York fertiggestellt.

Da erscheint auch Miss Horatia Bluett, so mager, so trocken, so ruhig, wie es eine britische Händlerin nur sein kann; sie trägt noch den Reiestaubmantel und anstelle kostbaren Schmucks einen Schatz von rasselnden Schlüsseln, die an ihrem Gürtel hängen.

Die Anwesenden haben sich beim Eintritt der Hauptpersonen des Schauspiels ehrfurchtsvoll erhoben. Nachdem beide nach rechts und nach links hin begrüßt, nehmen sie einen »Anlauf«, wie Herr Caterna sagen würde, damit begeben sie sich zu dem Geistlichen, der stehend die Hände auf die aufgeschlagene Seite einer Bibel gelegt hat, gewiß auf die Seite, wo Isaak, der Sohn des Abraham und der Sarah, Rebekka, die Tochter Bethuels, heiratet.

Laße jetzt ein Harmonium passende Klänge erschallen, so würde man sich in eine Kapelle versetzt glauben ...

Richtig, da geht die Musik los! Aus einem Harmonium ertönte sie freilich nicht, dagegen aus einer etwas kurzatmigen Ziehharmonika in den Händen Caternas. Von seiner

Seemannszeit her versteht er den Marterkasten zu handhaben, und jetzt trägt er das geschmacklose Andante aus »Norma« mit den bei der Harmonika unvermeidlichen kleinen Abänderungen vor.

Das scheint die Eingeborenen Zentralasiens höchlichst zu ergötzen. Niemals hat diese aus der Mode gekommene Melodie, die der pneumatische Apparat so ausdrucksvoll wiedergibt, ihren Ohren geschmeichelt!

Schließlich nimmt ja in dieser Welt alles ein Ende – auch das Andante aus »Norma«, und Reverend Nathaniel Morse beginnt seinen Trauungsspruch, den er bei ähnlicher Gelegenheit schon viele Male hergesagt hat: »Die beiden Seelen, die miteinander verschmelzen ... das Fleisch des Fleisches ... gehet hin und mehret Euch ...«

Meines Erachtens hätte er einfach wie ein richtiger Notar näselnden Tons sagen sollen:

»Vor uns, dem Notar-Priester, ist ein Schriftstück vollzogen worden bezüglich der zu errichtenden Firma Ephrinell-Bluett & Co. ...«

Mein Gedanke bleibt unvollendet. Von der Lokomotive her dringt lautes Geschrei bis zu uns. Die plötzlich angezogenen Bremsen knirschen an den Rädern. Einige Stöße, dann fährt der Zug langsamer; endlich hält ein noch stärkerer Stoß den Zug inmitten einer Sandwolke an.

Welcher Riß in der Trauungsfeierlichkeit, und wie schnell »haben wir unseren Draht auf der Erde hingeführt«, um ein bei den Telegraphisten beliebtes Wort zu gebrauchen.

Alles im Dining-car, Menschen und Möbelstücke, die

Zukünftigen und die Zeugen werden durcheinandergeworfen. Niemand vermag sich aufrechtzuhalten, es ist ein unbeschreiblicher Wirrwarr, gemischt mit schrecklichem Geschrei und manchem Schmerzensruf ... Doch, ich beeile mich, darauf hinzuweisen, daß ein ernsteres Unglück nicht vorgekommen sein kann, denn wir wurden ja nicht augenblicklich aufgehalten.

»Schnell aus dem Zug!« ruft mir der Major zu.

20. KAPITEL

Binnen einer Minute sind alle Reisenden, mehr oder weniger verletzt und kaum ihrer Sinne mächtig, auf die Gleise hinuntergesprungen. Jetzt ertönen Fragen und Klagen in wenigstens vier Zungen unter der allgemeinsten Bestürzung.

Seigneur Faruskiar, Ghangir und die vier Mongolen sind als die ersten aus dem Zug hinaus. Alle haben sich auf der Bahnstrecke aufgestellt und den Kandjia mit der einen, den Revolver mit der andern Hand gepackt.

Richtig, auf die Länge von 100 Meter sind die Schienen ausgehoben, und die Maschine ist, nachdem sie erst über die Schwellen gepoltet, vor einer Sandaufhäufung stehen geblieben.

»Ah! Die Eisenbahn ist noch gar nicht fertig ... und mir hat man ein Billett von Tiflis bis Peking verkauft? ... Und

ich, ich habe diese Transasiatische Bahn benützt, um bei meiner Reise um die Erde 9 Tage zu sparen?«

An diesen in deutscher Sprache gegen Popof geäußerten Worten erkenne ich die wütende Stimme des Barons. Diesmal hätte er seine Vorwürfe freilich bei andern als bei den Ingenieuren der Bahn anbringen sollen.

Wir fragen Popof, während der Major den Seigneur Faruskiar und die Mongolen unausgesetzt im Auge behält.

»Der Baron ist im Irrtum«, erklärt uns Popof. »Die Strecke ist vollständig fertig, und wenn hier 100 Meter Schienen fehlen, so sind sie in verbrecherischer Absicht aufgerissen worden ...«

»Um den Zug zum Stehen zu bringen ...«, rufe ich.

»Und um den Schatz zu rauben, den er nach Peking befördert!« fügt Herr Caterna hinzu.

»Ob das wohl Ki-Tsang nebst seiner Bande ist, mit dem wir's zu tun haben!« rufe ich laut.

Ki-Tsang! ... Dieser Name verbreitet sich jetzt unter den Reisenden und versetzt alle gewaltig in Schrecken.

Da raunt mir der Major zu:

»Warum denn Ki-Tsang ... vergessen Sie Seigneur Faruskiar?«

»Er? ... Ein Verwalter der Transasiatischen Linie ...«

»Sapperment, wenn's wahr ist, daß die Gesellschaft einige frühere Räuberführer in ihren Verwaltungsrat aufgenommen hat, um den Verkehr besser zu sichern ...«

»Daran glaub' ich nimmermehr, Major!«

»Nach Belieben, Herr Bombarnac. Sicherlich wußte aber

dieser Seigneur Faruskiar, daß der angebliche Leichenwagen soundso viele Millionen enthält ...«

»Ich bitte Sie, Major, jetzt ist doch keine Zeit zum Scherzen!«

»Nein, jetzt ist es Zeit, sich zu verteidigen, und daran wollen wir's nicht fehlen lassen.«

Der chinesische Offizier hat seine Leute rings um den Wagen mit dem Schatz aufgestellt. Es sind zwanzig, und wir andern Reisenden, die Frauen nicht gerechnet, zählen auch noch 20 Mann. Popof verteilt Waffen, die für den Fall eines Angriffs stets mitgeführt werden. Major Noltitz, Herr Caterna, Pan-Chao, Fulk Ephrinell, der Maschinenführer und der Heizer, asiatische und europäische Reisende, alle sind wir entschlossen, uns für das allgemeine Beste zu schlagen.

Rechts von der Bahnstrecke und etwa 100 Schritte von dieser erhebt sich ein dichtes und tiefes Gebüsch, eine Art verdächtiger Dschungel, worin die Banditen jedenfalls versteckt sind und nur auf den Moment lauern, über den Zug herzufallen.

Plötzlich ertönt lautes Geschrei. Aus dem Dickicht springt ein darin verborgen gewesener Haufen von etwa 60 mongolischen Nomaden der Gobi.

Tragen diese Verbrecher den Sieg davon, so wird der Zug geplündert, der Schatz des Sohns des Himmels gestohlen, und – was uns am meisten angeht – die Insassen werden ohne Gnade und Mitleid niedergemacht.

Und Seigneur Faruskiar, den Major Noltitz so sehr in Verdacht hat? ... Ich sehe mir ihn an ... sein Gesichtsaus-



druck hat sich verändert, er ist totenblaß geworden und richtet sich hoch auf, unter den unbeweglichen Lidern schießen Blitze hervor ...

Aha! Hab' ich mich auch bezüglich des Mandarin's Yen-Lou getäuscht, so hab' ich doch einen Verwaltungsrat der Groß-Transasiatischen Bahn nicht für den berüchtigten Banditen von Yunnan gehalten!

Bei dem Auftauchen der Mongolen hat Popof Frau Caterna, Miss Horatia Bluett und die andern turkmenischen und chinesischen Frauen ins Innere des Waggons zurückgetrieben. Wir haben alles vorbereitet, daß sie darin in Sicherheit bleiben.

Als Waffe führe ich nur einen 6schüssigen Revolver, doch der soll nicht unbenutzt bleiben.

Ah, ich wollte ja Zwischenfälle, Ereignisse, Reiseerlebnisse! ... Nun, dem Chronisten wird es jetzt an Stoff nicht fehlen, vorausgesetzt, daß er aus dem Scharmützel zu Ehren der Reportage und zum Ruhm des ›XX. Jahrhundert‹ heil und gesund hervorgeht.

Doch liegt es nicht recht nah, die Räuber dadurch in Verwirrung zu bringen, daß man dem Ki-Tsang zuerst den Schädel zerschmettert, wenn Ki-Tsang der Urheber dieser uns gestellten Falle ist? ... Das läge eigentlich auf der Hand.

Die Räuber schwingen ihre Waffen, nachdem sie diese nämlich auf uns abgefeuert haben. Die Pistole in der einen und den Kandschar in der andern Hand, hat sich Seigneur Faruskiar auf sie gestürzt – seine Augen leuchten, und

leichter Schaum tritt auf seine Lippen. Ghangir hält sich an seiner Seite, und ihm folgen die vier Mongolen, die er mit Hand und Wort anfeuert ...

Der Major und ich, wir werfen uns mitten unter die Angreifer. Herr Caterna ist uns schon vorangeeilt, den Mund geöffnet und die weißen Zähne zum Beißen bereit, während er mit dem Revolver zielt. Der Komiker und erster Liebhaber hat wieder dem alten Seebären Platz gemacht, der noch nicht ganz in ihm erstorben ist.

»Diese Spitzbuben«, ruft er, »die wollen uns entern! ... Dieser Räuberhauptmann will uns in den Grund bohren! ... Vorwärts ... vorwärts, zur Ehre der Flagge! ... Feuer von Backbord! ... Feuer von Steuerbord! ... Feuer von allen Seiten!«

Und jetzt ist er nicht mit einem Theaterdolch bewaffnet, nicht mit einer jener Pistolen, die mit dem unschuldigen Pulver Eduard Philippes geladen sind. Nein, einen Revolver in jeder Hand, dahinstürmend wie ein Fockmaat, schießt er nach rechts ... feuert er nach links ... und wie er sagte, nach allen Seiten!

Mit einem Lächeln auf den Lippen geht auch der junge Pan-Chao mutig vor und reißt die anderen chinesischen Reisenden mit sich fort. Popof und die Zugbediensteten tun wacker ihre Pflicht. Sogar Sir Francis Trevellyan von Trevellyan Hall schlägt sich mit methodischer Kaltblütigkeit, während Fulk Ephrinell in wahrer Yankeewut dahinrast, obwohl er weniger über die Unterbrechung seiner Trauung, als wegen der Gefahren, die seinen 42 Kolli mit künstlichen

Zähnen drohen, außer Rand und Band ist. Ja ich weiß nicht einmal, ob diese beiden Gefühle seinen nüchternen Geist zu gleichen Teilen füllen.

Kurz, die Räuberbande begegnet hier einem ernsteren Widerstand, als sie erwartet haben mochte.

Und Baron Weißschnitzerdörfer? ... Nun, der Baron ist einer der Allerwütendsten. Er speit Feuer und Flammen, sein Zorn reißt ihn dahin, selbst auf die Gefahr hin, abgeschlachtet zu werden. Mehrmals haben ihm andere zu Hilfe eilen müssen. Dieses Aufreißen der Schienen, diese Verspätung des Zugs, dieser Überfall in der Wüste von Gobi, die daraus sich ergebenden Verzögerungen ... bedeuten für ihn das Verfehlen des Dampfers nach Tien-Tsin, die Infragestellung seiner Reise um die Erde, die Unterbrechung seiner Reiseroute schon in ihrem ersten Viertel! Das erträgt sein germanischer Stolz nicht!

Seigneur Faruskiar, mein Held – ich kann ihn gar nicht anders nennen – entwickelt eine Unerschrockenheit ohnegleichen, drängt sich mitten in das Getümmel und, nachdem er die Ladungen seines Revolvers erschöpft hat, kämpft er mit seinem Kandschar wie ein Mann, der dem Tod schon manchmal nah gewesen ist und ihm dreist ins Auge zu schauen gelernt hat.

Schon gibt es eine Anzahl Verwundeter auf beiden Seiten – vielleicht sogar Tote unter denen der Reisenden, die auf dem Gleis hingestreckt liegen. Mich selbst streifte eine Kugel an der Schulter. Einfache Hautschürfung, die ich kaum bemerkt habe. Reverend Nathaniel Morse hat nicht

geglaubt, daß sein heiliger Charakter ihn verpflichte, hier nur die Arme zu kreuzen, und die Art und Weise, wie er die Waffe handhabt, läßt erkennen, daß das in seinem Leben nicht zum ersten Mal ist. Herr Caterna bekommt eine Kugel durch den Hut, und zwar, man bedenke, durch seinen langhaarigen Hochzeitshut. Da entfährt ihm ein erz-seemännischer Fluch mit Donner und Wettern und sofort streckt er mit wohlgezieltem Schuß den nieder, der ihm seinen Hauptschmuck so unverzeihlicherweise durchlöchert hat.

Inzwischen dauert der Kampf seit 10 Minuten mit wechselndem Erfolg an. Auf beiden Seiten wächst die Zahl der Kampfunfähigen, und der Ausgang ist noch zweifelhaft. Seigneur Faruskiar, Ghangir und die Mongolen haben sich mehr nach dem wertvollen Wagen hingewendet, den die chinesischen Gendarmen nicht einen Augenblick verließen. Zwei oder drei von ihnen sind aber schon tödlich verwundet, und ihren Offizier hat eine Kugel in den Kopf getroffen. Mein Held tat nun alles mögliche, um den Schatz des Sohnes des Himmels zu verteidigen.

Die Verlängerung des Scharmützels beunruhigt mich. Es wird jedenfalls nicht eher aufhören, als bis der Anführer der Bande – ein schwarzbärtiger, großer Mann – seine Spießgesellen zur Erstürmung des Zugs antreibt. Bisher hat ihn unser Feuer zurückgehalten, doch trotz unserer Anstrengung gewinnt er an Terrain. Sollten wir nicht genötigt sein, in die Wagen zu flüchten, uns hier wie in den Mauern einer Festung zu wehren und uns da verschanzen? Da zu kämpfen, bis der letzte Mann von uns gefallen ist? Das kann nicht

lange ausbleiben, wenn es uns nicht gelingt, die Rückwärtsbewegung, die unsererseits schon bemerkbar wird, aufzuhalten ...

In das Krachen der Schüsse mischt sich jetzt auch noch das Geschrei der Frauen, von denen einige wie toll auf den Plattformen umherlaufen, obwohl Miss Horatia Bluett und Frau Caterna sie zurückzuhalten suchen.

Freilich haben mehrere Kugeln auch die Wagenwände durchschlagen, und ich frage mich, ob nicht etwa auch Kinko im Gepäckwagen getroffen worden ist.

Major Noltitz, der sich neben mir befindet, sagt da:

»So geht die Sache nicht!«

»Nein, so geht sie nicht«, hab' ich geantwortet, »und ich fürchte, es wird uns bald an Munition fehlen. Wir müssen den Anführer dieser Halunken außer Gefecht setzen ... Kommen Sie, Major ...«

Doch was wir tun wollten, tat in diesem Augenblick schon ein anderer.

Dieser andere ist Seigneur Faruskiar. Nachdem er sich durch die Reihen der Angreifer geschlagen und sie trotz der nach ihm geführten Schläge vom Gleis gedrängt hat, steht er jetzt vor dem Anführer der Banditen ... er hebt den Arm ... er stößt ihm den Kandschar mitten in die Brust ...

Sofort wendet sich die Rotte zum Rückzug, sogar ohne ihre Toten mitzunehmen oder die Verwundeten aufzuheben. Die einen laufen nach der Ebene zu, die andern verschwinden unter dem Dickicht. Sie zu verfolgen hat keinen Zweck, da der Kampf zu unserem Vorteil entschieden ist



... Und, ja, ich wage es zu sagen, ohne den bewunderungswürdigen Mut von Seigneur Faruskiar weiß ich nicht, ob einer von uns übriggeblieben wäre, um dieses Ereignis zu erzählen.

Der Banditenführer ist jedoch noch nicht tot, obgleich ein dicker Blutstrom aus seiner Brust hervorquillt.

Da werden wir Zeuge einer Szene, die ich in meinem Leben nicht vergessen werde – eine Szene, die sich nur zwischen Personen dieses Schlags abspielen kann.

Der Räuberführer ist ins Knie zusammengebrochen, hat die eine Hand erhoben und stützt sich mit der andern auf die Erde.

Seigneur Faruskiar steht vor ihm und überragt ihn weit mit seiner mächtigen Gestalt ...

Plötzlich rafft sich der Verwundete zu einer letzten Anstrengung auf ... sein Arm bedroht den Gegner ... er starrt ihn an ...

Da zerfleischt ihm ein letzter Stoß des Kandschar das Herz.

Jetzt wendet sich Seigneur Faruskiar zurück und sagt in russischer Sprache mit ganz ruhiger Stimme:

»Ki-Tsang ist tot, und mögen wie er alle umkommen, die die Waffen gegen den Sohn des Himmels erheben!«

21. KAPITEL

Ki-Tsang ist es also gewesen, der diesen Überfall des Zugs der Groß-Transasiatischen Bahn in der Gobi-Wüste versucht hatte. Der Pirat von Yunnan hatte erfahren, daß sich in dem Zug ein mit Gold und Edelsteinen beladener Wagen befinde ... Doch ist das so wunderbar, da die Journale, sogar die von Paris, die Neuigkeit unter ihrem »Vermischten« schon seit mehreren Tagen ausposaunt hatten? Ki-Tsang hatte demnach Zeit, seinen Streich vorzubereiten, eine Strecke Schienen auszuheben, um jedes Entkommen zu verhindern, und es würde ihm unzweifelhaft gelungen sein, sich nach Niedermetzlung der Passagiere des kaiserlichen Schatzes zu bemächtigen, wenn ihn Seigneur Faruskiar nicht zu seinen Füßen niedergestreckt hätte. Nun wüßt' ich ja, warum unser Held schon seit dem Morgen so unruhig gewesen war. Wenn er die Wüste fortwährend aufmerksam überblickte, so geschah das, weil er über das Vorhaben Ki-Tsangs durch den in Tchertchen hinzugekommenen letzten Mongolen unterrichtet worden war! ... Jedenfalls hatten wir für später nichts mehr zu befürchten. Der Verwaltungsrat der Gesellschaft hat gegen ihn Gerechtigkeit geübt, freilich in etwas summarischer Weise. Wir befinden uns jedoch mitten in der Wüste von Gobi, wo noch kein Schwurgericht in Tätigkeit ist ... zum Glück für die Mongolen.

»Nun«, wende ich mich an den Major, »ich hoffe, jetzt sind Sie von Ihrem Verdacht gegen Seigneur Faruskiar zurückgekommen?«

»In gewissem Maß, Herr Bombarnac!«

In gewissem Maß? ... Zum Teufel, Major Noltitz ist aber schwer zu befriedigen!

Doch beschäftigen wir uns mit dem Nächstliegenden und zählen unsere Opfer.

Auf unserer Seite haben wir, den chinesischen Offizier mitgerechnet, drei Tote, ferner ein Dutzend Verwundete, davon vier schwer, die andern so leicht verletzt, daß sie die Fahrt bis Peking ruhig fortsetzen können. Popof ist auch mit einem Hautritz davongekommen, Herr Caterna mit einer Beule, die Frau Caterna eigenhändig pflegen und be-seitigen zu können hofft. Der Major hat die Verwundeten in die Wagen schaffen lassen und widmet ihnen jede unter den gegebenen Umständen mögliche Sorgfalt. Doktor Tio-King bietet auch seine Dienste an, man scheint ihm jedoch einen russischen Militärarzt vorzuziehen, und das begreif' ich schon. Unsere Gefährten, die heute ums Leben gekommen sind, werden wir bis zur nächsten Station mitnehmen, um ihnen da die letzte Ehre zu erweisen.

Die Räuber haben ihre Toten einfach liegenlassen. Wir werden sie mit ein wenig Sand bedecken, damit ist alles erledigt!

An dem Punkt der Linie, wo der Zug zum Stehen gebracht wurde, befindet er sich etwa gleich weit von Tchar-kalyk wie von Tchertchen, den beiden einzigen Stationen, von wo Hilfe zu holen ist. Unglücklicherweise sind sie jetzt außer telegraphischer Verbindung, denn Ki-Tsang hatte

beim Aufreißen der Schienen auch die Telegraphenstangen mit umschlagen lassen.

Was nun am besten zu tun schien, veranlaßte keine lange Verhandlung.

Da die Maschine bis über die letzte Schiene hinausgelaufen war, mußte diese zuerst wieder ins Gleis gebracht werden. Bei der Unterbrechung der Linie würde es dann am einfachsten sein, den Zug nach Tchertchen zurückzuschieben, wo er dann bleiben mußte, bis Arbeiter von der Bahngesellschaft den Schaden wieder ausgebessert hatten, was unter normalen Verhältnissen in 48 Stunden wohl auszuführen war.

Nun ging's im Augenblick ans Werk. Die Passagiere drängen sich, Popof und den anderen Zugbediensteten zu helfen. Einige Hilfsmittel haben sie bei der Hand, darunter Brechstangen, Hebel, Meißel und verstellbare Schraubenschlüssel. Nach 3 stündiger Arbeit gelingt es wirklich, Maschine und Tender wieder aufs Gleis zu bringen.

Das Schlimmste ist damit erledigt. Jetzt, mit der Maschine am Ende und bei mäßiger Geschwindigkeit, kann der Zug wohl nach Tchertchen zurückkehren. Doch wie viel Zeit geht damit verloren, welche Verspätung kostet das! Da wird unser deutscher Baron schon auffahren, und es wird Donnerwetter und Teufel neben anderen germanischen Flächen regnen!

Ich vergaß zu erwähnen, daß wir, die Passagiere, ich an ihrer Spitze, gleich nach der Flucht der Räuber uns beeilt haben, Seigneur Faruskiar zu danken. Dieser Heros hat un-

sere Dankesbezeugungen mit der ganzen Würde des Orientalen entgegengenommen.

»Ich habe nur meine Pflicht getan als Verwaltungsrat der Gesellschaft!« antwortet er, nicht ohne eine gewisse vornehme Bescheidenheit.

Auf seinen Befehl haben sich auch die Mongolen an der Arbeit beteiligt; ich bemerkte sogar, daß sie dabei den rastlosesten Eifer entwickelten – was ihnen unsere aufrichtigen Glückwünsche einbringt.

Inzwischen haben sich Seigneur Faruskiar und Ghangir wiederholt mit leiser Stimme unterhalten, und eine Folge dieses Gesprächs ist ein Vorschlag, dessen sich kaum jemand versehen hatte.

»Herr Zugführer«, sagt Seigneur Faruskiar, sich an Poppo wendend, »meiner Ansicht nach ist es besser, wir setzen unsern Weg nach Tcharkalyk fort, statt nach Tchertchen zurückzufahren, und zwar im dringenden Interesse der Reisenden.«

»Ja gewiß, Herr Verwaltungsrat, das wäre vorzuziehen, wenn nur der Weg nach Tcharkalyk hin nicht unterbrochen wäre und uns jede Weiterfahrt unmöglich machte ...«

»Für den Augenblick, Herr Zugführer. Könnten die Wagen aber nicht darüber hinwegkommen, wenn wir das Gleis wenigstens wieder provisorisch instand setzten?«

Das ist ein Vorschlag, der wohl beachtet zu werden verdient. Wir besprechen ihn auch alle, Major Noltitz, Pan-Chao, Fulk Ephrinell, Herr Caterna, der Geistliche, Baron

Weißschnitzerdörfer und noch ein Dutzend Passagiere – wenigstens diejenigen, die russisch verstehen.

Seigneur Faruskiar nimmt wieder das Wort und sagt:

»Ich habe mir die von der Bande Ki-Tsangs zerstörte Stelle angesehen. Die meisten Schwellen liegen noch an ihrem Platz. Die Schienen haben die Kerle nur auf den Sand geworfen, und wenn wir diese wieder aneinanderfügen, wird es leicht sein, den Zug bis nach der Stelle vorzuschieben, wo das Gleis noch in gutem Zustand ist. In 24 Stunden kann diese Arbeit vollendet sein und 5 Stunden darauf treffen wir in Tcharkalyk ein.«

Ein herrlicher Gedanke, dem Popof, der Maschinist, die Reisenden und vor allem auch der Baron gern zustimmen. Dieser Plan scheint ausführbar, denn selbst wenn einzelne Schienen fehlen sollten, könnten die, über die der Zug hinweg ist, wieder nach vorn verlegt werden.

Wahrlich, das ist ein Mann, dieser Seigneur Faruskiar, unser wahres Oberhaupt, das ist die Persönlichkeit, nach der es mich verlangte, und seinen Namen werd' ich durch die ganze Welt ausposaunen, ihm zu Ehren alle Trompeten der Reportage ertönen lassen.

Und Major Noltitz hat sich einbilden können, in ihm den Rivalen jenes Ki-Tsang zu erkennen, dessen Schandtaten von seiner Hand die gerechte Strafe zuteil wurde!

In erster Linie bemühen wir uns nun, die Schwellen wieder dorthin zu verlegen, wo der Eindruck von ihnen im Erdboden sichtbar ist, und diese Arbeit wird ohne Unterbrechung fortgesetzt.

Selbstverständlich ist es mir bei der allgemeinen Verwirrung, die nach dem Unfall herrschte, möglich geworden, einmal in den Gepäckwagen zu dringen, wo ich Kinko heil und gesund antraf, ihm das Vorgefallene mitteilte und ihn ersuchte, jetzt vorsichtig zu sein und seinen Kasten ja nicht zu verlassen. Er hat es mir versprochen, und ich bin nach dieser Seite hin beruhigt.

Es war gegen 3 Uhr, als die Arbeit begann. Die Schienen waren etwa 100 Meter weit aufgerissen – wie Seigneur Faruskiar schon erklärte, ist es keineswegs nötig, sie ordnungsmäßig zu befestigen. Das würde die Aufgabe der Bahnarbeiter sein, die die Gesellschaft von Tcharkalyk aussenden könnte, wenn unser Zug diese Station – eine der wichtigsten der ganzen Linie – erreicht hatte.

Da die Schienen sehr schwer sind, treten wir in bestimmte Abteilungen zusammen. Passagiere 1. und 2. Klasse gehen unverdrossen ans Werk. Der Baron entwickelt einen fabelhaften Eifer. Fulk Ephrinell, der an seine Hochzeit so wenig denkt, als hätte er sich niemals verheiraten wollen – denn erst die Geschäfte und dann das Vergnügen – arbeitet wie mit vier Händen. Pan-Chao läßt sich von niemand übertreffen, und selbst Doktor Tio-King sucht sich nützlich zu machen ... Freilich nach Art des berühmten »Augusts« in den Reiterbuden der Jahrmärkte.

»Zum Teufel, das ist aber warm; sie brennt gehörig, diese Sonne der Gobi«, der »Strahlenhäuptling«, wie Herr Caterna sich gern ausdrückt.

Nur Sir Francis Trevellyan von Trevellyan Hall bleibt

ruhig in seinem Wagen sitzen. Diesen Gentleman geht die ganze Geschichte offenbar gar nichts an.

Um 7 Uhr ist die Strecke 30 Meter weit notdürftig hergestellt. Jetzt kommt schon die Nacht und so beschließen wir denn, bis zum folgenden Morgen auszuruhen. Ein halber Tag wird reichen, die Arbeit zu vollenden, und bald nach Mittag muß der Zug abfahren können.

Wir haben riesigen Hunger und sind wie zerschlagen. Nach so harter Arbeit bekommt der Mensch Appetit! Alle finden sich im Dining-car zusammen, wie sie kommen, ohne Unterschied der Wagenklasse. An Lebensmitteln fehlt es nicht, und so schlagen wir eine tüchtige Bresche in die Vorräte der Speisekammer. Was soll's? In Tscharkalyk kann man sie ja wieder ersetzen.

Herr Caterna ist ganz besonders aufgeräumt, er lacht, schwatzt, stichelt auf den einen oder den andern, kurz, er ist ganz aus dem Häuschen. Beim Nachtschiff intonieren Herr und Frau Caterna ein der Situation ganz angepaßtes Liedchen aus der »Reise nach China«, dessen Refrain wir mit mehr gutem Willen als kunstgerecht wiederholen:

Oh, China ist ein schönes Land
Für jeden, der dort wohlbekannt ...

Labiche, hättest du wohl je geahnt, daß dieses herrliche Lied auch einmal verunglückte Reisende der Groß-Transasiatischen Bahn entzücken sollte?

Da kommt unserem Komiker eine – nun ja, eine etwas

kühne – Idee ... und welche? ... Warum soll denn die durch den Überfall auf den Zug unterbrochene Trauung nicht wieder aufgenommen werden? ... Warum soll die Verkündigung der Ehe ausbleiben?

»Welcher Ehe?« fragt Fulk Ephrinell.

»Nun, die der Ihrigen, mein Herr, Ihrer eignen ...«, erwidert Herr Caterna. »Haben Sie gar nicht mehr daran gedacht? ... Das wäre kein schöner Zug von Ihnen!«

In der Tat scheint weder Fulk Ephrinell noch Miss Horatia Bluett sich zu erinnern, daß sie ohne den Angriff Ki-Tsangs und seiner Bande jetzt durch die sanften Bande Hymens vereinigt wären.

Für den Augenblick sind freilich alle viel zu müde. Reverend Nathaniel Morse kann nicht mehr. Er hätte nicht mehr die Kraft, die jungen Gatten einzusegnen, und diese nicht die Kräfte, seinen Segen zu vertragen. Die Zeremonie soll also auf übermorgen verschoben bleiben. Zwischen Tcharkalyk und Lan-Tcheu liegt eine Strecke von 900 Kilometern, und das ist mehr, als man zur Verkuppelung des englisch-amerikanischen Paares nötig hat.

Jedermann sucht nun auf seinem Lager oder auf den Bänken einen erquickenden Schlaf. Natürlich werden keine Vorsichtsmaßnahmen vergessen.

So unwahrscheinlich es nach der Tötung ihres Führers sein mag, könnten die Banditen doch noch einen nächtlichen Überfall versuchen. Die Satansmillionen des Sohns des Himmels sind ja noch immer da, um ihre Habgier zu reizen, und wenn wir nicht auf der Hut wären ...

Seigneur Faruskier in eigener Person hat es übernommen, die Umgebung des Zugs scharf überwachen zu lassen. Seit dem Tod des Offiziers führt er den Befehl über die chinesische Begleitmannschaft. Ghangir und er selbst werden den kaiserlichen Schatz bewachen und, wie Herr Caterna sagt, der wegen eines Zitats aus dem Repertoire der komischen Oper nie verlegen ist:

»Diese Nacht werden die Ehrenjungfrauen wohl behütet sein!«

Und wahrlich, das konnte für den kaiserlichen Schatz noch in höherem Grad gelten als für die schöne Athénais de Solange zwischen dem 1. und 2. Akt der »Musketiere der Königin«.

Mit dem ersten Grauen des folgenden Tages geht es wieder an die Arbeit. Das Wetter ist herrlich, wenn der Tag auch voraussichtlich warm wird. Am 24. Mai und mitten in der Wüste Zentralasiens herrscht eine solche Temperatur, daß man bequem Eier kochen könnte, wenn man sie nur mit ein wenig Sand bedeckt.

Niemand läßt in seinem Eifer nach ... alle arbeiten wie am Vortag, die Wiederherstellung des Gleises schreitet regelmäßig fort. Die auf die Schwellen verlegten Schienen stoßen allmählich mit ihren Köpfen aneinander, und gegen 4 Uhr nachmittags kann die Stelle wieder mit Vorsicht befahren werden.

Sofort beginnt die jetzt wieder unter Dampf gesetzte Maschine sich zu bewegen; ihr folgen die Wagen, die wir einzeln weiterschieben, um eine Entgleisung zu vermeiden.



Endlich sind sie ohne Schaden zu nehmen über die Unglücksstelle hinweg, und nun ist der Weg bis Tscharkalyk – was sag' ich – bis Peking frei.

Wir nehmen unsere Plätze wieder ein, und Popof gibt das Abfahrtssignal in dem Augenblick, wo Herr Caterna das Siegeslied der Seeleute von dem Admiralsschiff Haydée anstimmt.

Tausend Hurras geben ihm Antwort!

Um 10 Uhr abends läuft der Zug in den Bahnhof von Tscharkalyk ein.

Unsere Verspätung beträgt 30 Stunden. 30 Stunden sind für Baron Weißschnitzerdörfer freilich mehr als genug, um den Dampfer von Tien-Tsin nach Yokohama zu versäumen.

22. KAPITEL

Ich, der ich ein Ereignis haben wollte, ich bin damit nach Wunsch bedient worden und kann dem Gott der Reporter nur danken, daß wir auf unserer Seite keine Opfer zu beklagen hatten. Ich bin aus der Katzbalgerei mit blauem Auge davongekommen. Bis auf kleine ganz unbedeutende Hautwunden sind alle meine Nummern unversehrt. Nur meine Nummer 4 allein hat eine gegnerische Kugel bekommen ... und zwar durch den schönen Hochzeitshut.

Jetzt setze ich meine Hoffnung auf nichts anders mehr, als auf die Heirat Bluett-Ephrinell und auf die Lösung des

Abenteuers Kinkos. Ich bin versichert, daß die Rolle, die Seigneur Faruskiar spielt, uns vor jeder weiteren Überraschung behüten wird. Deshalb kann man immer noch auf den lieben Zufall rechnen, da die Reise ja noch 5 Tage dauert. Unter Berücksichtigung der durch die Geschichte mit Ki-Tsang entstandenen Verzögerung macht das genau 13 Tage von Uzun-Ada aus.

13 Tage! ... Teufel! ... Ich habe in meinem Notizbuch auch gerade 13 Nummern verzeichnet ... Wenn ich nun abergläubisch wäre ...

Wir sind 3 Stunden in Tcharkalyk geblieben. Die meisten Reisenden haben ihr Lager gar nicht verlassen. Hier beschäftigt man sich nur mit Erklärungen über den Anfall auf den Zug, mit den Toten, die von der chinesischen Regierung begraben werden sollten, mit den in Tcharkalyk zurückzulassenden Verwundeten usw. Der Ort ist übrigens sehr volkreich, wie mir Pan-Chao gesagt hat, und ich bedaure, ihn nicht haben besuchen zu können.

Die Gesellschaft der Groß-Transasiatischen Bahn wird ohne Zögern Arbeiter entsenden, um die Strecke wieder ordentlich herzustellen, die Telegrafentangen wieder aufzurichten, und binnen 48 Stunden wird der Verkehr wieder ungehindert sein.

Es versteht sich von selbst, daß sich Seigneur Faruskiar in seiner Eigenschaft als Verwaltungsrat der Gesellschaft an der Erfüllung der nötigen Formalitäten in Tcharkalyk beteiligt hat. Ich kann ihn gar nicht genug loben. Übrigens wur-

den ihm für seine guten Dienste von dem gesamten Personal des Bahnhofs die größten Ehrenbezeugungen zuteil.

3 Uhr morgens – Ankunft in Kara-Buran, wo der Zug nur wenige Minuten hält. Hier schneidet die Eisenbahn die Reiseroute Gabriel Bonvalots und des Prinzen Heinrich von Orléans durch Tibet in den Jahren 1889 und 1890. Das war freilich eine vollständigere Reise als die unsere, weit beschwerlicher und gefahrvoller. Eine Rundreise von Paris bis Paris über Berlin, Petersburg, Moskau, Nischni, Perm, Tobolsk, Omsk, Semipalatinsk, Kuldja, Tscharkalyk, Batang, Yunnan, Hanoi, Saigon, Singapur, Ceylon, Aden, Suez und Marseille – eine Reise durch ganz Asien und Europa.

Der Zug hält am Lob-Nor um 4 Uhr und fährt um 6 weiter. Dieser See, dessen Ufer General Pewtzoff 1889 bei der Rückkehr von seinem Zug nach Tibet besucht hat, besteht nur aus einem ausgedehnten Sumpf mit sandigen Inseln, die von kaum 1 Meter tiefem Wasser umspült sind. Das Gebiet, durch das der Tarim sich langsam hinschleicht, war bereits von den Patres Huc und Gabet, den Forschern Prjewalskij und Carey bis zu dem 150 Kilometer südlicher gelegenen Davana-Paß untersucht worden. Von diesem Paß aus aber wanderten Gabriel Bonvalot und der Prinz Heinrich von Orléans, die zuweilen in der Höhe von 5000 Metern übernachteten, am Fuß der stolzen Himalaja-Kette durch jungfräuliches Land weiter.

Wir fahren jetzt in der Richtung nach Westen auf den Kara-Nor zu und streifen dabei den Abhang der Nan-Chan-Berge, hinter denen sich die Region des Tsaidam ausdehnt.

Man hat nicht gewagt, die Eisenbahn in die bergige Gegend des Ku-Ku-Nor zu verlegen, und wir gelangen nur nach Durchmessung eines weiten Bogens um diesen Gebirgstock nach der großen Stadt Lan-Tcheu.

Ist das Land auch recht traurig, so haben die Insassen unseres Zugs doch keine Ursache, das ebenfalls zu sein. Ein Festtag bricht an mit der hell glänzenden Sonne, deren Strahlen weit hinaus die Landwüste von Gobi vergolden. Vom Lob-Nor bis zum Kara-Nor sind 150 Kilometer zu durchmessen, und zwischen diesen beiden Seen soll nun die so unglücklich unterbrochene Trauung von Herrn Fulk Ephrinell und Miss Horatia Bluett vor sich gehen. Hoffentlich wird kein weiterer Unfall die glückliche Vereinigung der beiden Gatten noch einmal verzögern.

Ganz von früh an ist der Speisewagen wieder für diese Zeremonie hergerichtet; die Zeugen sind bereit, ihre Rolle zu spielen, und die beiden Zukünftigen dürften dazu doch unverändert bereit sein.

Reverend Nathaniel Morse, der nun öffentlich verkündet, daß die Trauung um 9 Uhr vorgenommen werde, übermittelt uns die Empfehlungen Fulk Ephrinells und Miss Horatia Bluetts.

Major Noltitz und ich, Pan-Chao und Herr Caterna werden zur bestimmten Stunde unter Waffen sein.

Herr Caterna glaubt, sein dörflisches Hochzeitskleid nicht wieder anlegen zu sollen, und auch Frau Caterna läßt ihr hübsches Kostüm jetzt unbenutzt. Sie werden bei dem großen Diner nur in Gesellschaftstracht erscheinen – bei

dem Diner, das Herr Fulk Ephrinell seinen Trauzeugen und den Notablen der 1. Klasse geben wird. Unser Komiker, der die linke Wange dick aufbläst, meldet mir heimlich, zum Nachtschiff werde es eine kleine Überraschung geben. Aus Diskretion erkundige ich mich über diese nicht näher.

Kurz vor 9 Uhr fängt die Tonderglocke an zu läuten – doch keineswegs um einen Unfall anzuzeigen; sie ruft uns vielmehr nur nach dem Dining-car, und wir marschieren im Zug nach dem Opferplatz.

Fulk Ephrinell und Miss Horatia Bluett sitzen schon an dem kleinen Tisch, dem würdigen Geistlichen gegenüber, und wir nehmen um sie herum Platz.

Auf den Plattformen drängen sich die Neugierigen, die sich nichts von der Traufeierlichkeit entgehen lassen wollen.

Seigneur Faruskiar und Ghangir, die eine persönliche Einladung erhalten hatten, stellen sich gleichfalls ein. Alle erheben sich respektvoll, sie zu begrüßen. Sie sollen den Ehevertrag mit unterzeichnen. Das ist eine große Ehre, und wenn es sich um mich gehandelt hätte, ich wäre stolz gewesen, den berühmten Namen auf der letzten Seite meines Vertrags glänzen zu sehen.

Die Zeremonie wird also wieder aufgenommen. Diesmal hat Reverend Nathaniel Morse seinen Spruch vollenden können, der 2 Tage vorher so bedauerlicherweise unterbrochen worden war.

Weder die Beisitzer noch er selbst wurden durch einen prämatrimonialen Stoß über den Haufen geworfen.

Die beiden Zukünftigen – noch haben sie ja ein Recht auf diese Bezeichnung – erheben sich nun und der Geistliche fragt sie, ob sie willig sind, sich gegenseitig als Ehegatten zu betrachten.

Bevor Miss Horatia Bluett antwortet, wendet sie sich mit gespitzten Lippen an Fulk Ephrinell:

»Also, wohlverstanden, das Haus Holmes-Holme wird an den Interessen unseres gemeinschaftlichen Geschäftes mit 25 Prozent beteiligt sein ...«

»15«, erwidert Fulk Ephrinell, »nur 15.«

»Das wäre ungerecht, da ich dem Haus Strong, Bulbul & Co. 30 Prozent gewähre ...«

»Nun gut, sagen wir also 20 Prozent, Miss Bluett.«

»Einverstanden, Herr Ephrinell.«

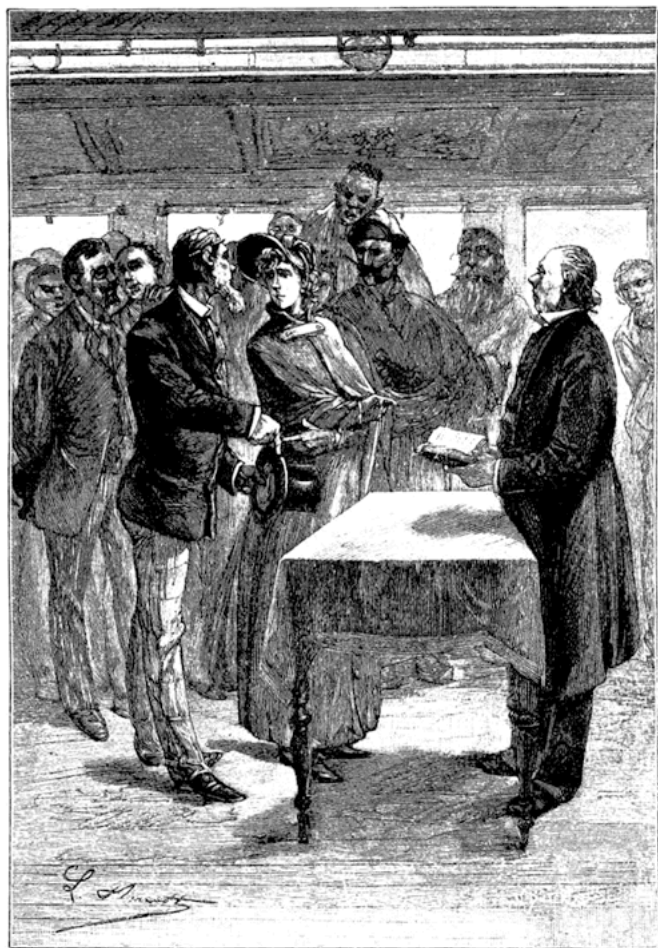
»Das geschieht aber einzig Ihnen zu Liebe!« fügt Herr Caterna hinzu, der mir diese Phrase ins Ohr flüstert.

Wahrhaftig, ich sehe es schon kommen, daß die ganze Eheschließung an dem Unterschied von 5 Prozent scheitern wird!

Endlich ist alles in schönster Ordnung. Die Interessen beider Häuser sind von seiten der Beteiligten vortrefflich gewahrt. Reverend Nathaniel Morse wiederholt seine Frage.

Ein sehr trockenes Ja von Miss Bluett und ein kurzes Ja Fulk Ephrinells antworten ihm, und die beiden Leute werden hierdurch für verknüpft durch das Band der Ehe erklärt.

Das Protokoll wurde unterzeichnet, erst das junge Ehe-



paar, dann die Zeugen, hierauf Seigneur Faruskiar und endlich die übrigen Anwesenden. Zuletzt setzt noch der Geistliche seinen Namen nebst amtlichem Titel darunter – womit die Reihe der vorgeschriebenen Formalitäten abgeschlossen ist.

»Na, nun sind sie ja fürs Leben zusammengeschweißt«, bemerkt der Komiker mit einer leichten Schulterbewegung.

»Für das Leben, wie zwei Stücke Eisen!« fügt die Soubrette lächelnd hinzu – »nein, wie zwei Dompfaffen!« – (Sie hat nämlich nicht vergessen, daß gerade diese Vögel wegen treuer gegenseitiger Anhänglichkeit besonders bekannt sind.)

»In China«, läßt der junge Pan-Chao sich vernehmen, »sind es nicht die Dompfaffen, sondern die Mandarinvögel, die als Symbol der ehelichen Treue gelten.«

»Ach was, Mandarinvögel oder Dompfaffen, es kommt doch auf eins hinaus!« erwidert philosophisch Herr Caterna.

Die Feierlichkeit ist beendet. Man beglückwünscht das neue Ehepaar, dann geht jeder wieder seiner Beschäftigung nach, Fulk Ephrinell nimmt seine Rechnungen, Mrs. Ephrinell ihre Arbeiten wieder vor. Im Zug ist keine Veränderung eingetreten – er führt jetzt nur zwei Eheleute mehr mit sich fort.

Major Noltitz, Pan-Chao und ich, wir begeben uns nach der Plattform, um ein wenig zu rauchen, und lassen dabei Herrn und Frau Caterna bei ihren Vorbereitungen, die so

aussehen, als hielten sie in ihrer Ecke eine Probe ab. Das bezieht sich jedenfalls auf die abendliche Überraschung.

Die Landschaft ist kaum verändert. Immer die eintönige Wüste Gobi mit den Humboldt-Bergen zur Rechten, die mit den Bergzügen von Nan-Chan in Verbindung stehen. Stationen nur selten, und dann doch immer nur ein Haufen von Hütten, neben denen ein Bahnwärterhäuschen wie ein Palast aussieht. Gelegentlich wird bei einem solchen Wasser und Kohle eingenommen. Jenseits des Kara-Nor, wo es wieder mehr Ortschaften gibt, wird sich die Nähe des eigentlichen volkreicheren und arbeitsamen China deutlicher bemerkbar machen.

Dieser Teil der Wüste Gobi gleicht nur wenig den Gebieten des östlichen Turkestan, durch die wir von Kaschgar aus gekommen sind. Das Land hier ist Pan-Chao und Doktor Tio-King ebenso neu wie uns Europäern.

Seigneur Faruskiar hält sich jetzt nicht mehr so hochmütig von unserer Gesellschaft zurück. Er ist ein liebenswürdiger, unterrichteter, geistreicher Mann, mit dem ich nach unserer Ankunft in Peking noch näher Bekanntschaft zu machen hoffe. Er hat mich bereits eingeladen, ihn in seinem Yamen zu besuchen, und das wird mir Gelegenheit zu einem eingehenden Interview bieten. Er ist viel gereist und scheint für französische Journalisten eine besondere Vorliebe zu haben. Er wird sich auch nicht weigern, auf das ›XX. Jahrhundert‹ – in Paris 48, in den Departements 56, im Ausland 76 Francs – zu abonnieren.

Während der Zug unter Volldampf dahinbraust, plau-

dern wir von dem und jenem. Bezüglich Kaschgariens erbot sich, als dieses genannt wurde, Seigneur Faruskiar unaufgefordert, uns interessante Aufschlüsse über diese Provinz zu geben, die durch wiederholte Aufstandsversuche so arg mitgenommen worden war. Es war zu der Zeit, wo die Hauptstadt, während sie der chinesischen Begehrlichkeit Widerstand leistete, noch nicht unter russische Oberhoheit gekommen war. Wiederholt wurden damals hier eine Menge Chinesen bei dem Aufstand turkestanischer Häuptlinge hingemordet und die Garnison mußte sich nach der Festung von Yanghi-Hissar zurückziehen.

Unter diesen Insurgentenführern gab es einen, jenen Uali-Khan-Tulla, den ich schon bei Gelegenheit der Erdrosselung Schlagintweits erwähnte, der sich zeitweilig zum Herrn über Kaschgarien emporschwang. Es war das ein sehr verständiger, daneben aber unglaublich grausamer Mann. Seigneur Faruskiar erzählte uns einen Zug von ihm, der eine Idee von dem gefühllosen Charakter dieser Orientalen gibt.

»In Kaschgar«, berichtete er, »wohnte ein Waffenschmied, der in dem Wunsch, sich die Gunst Uali-Khan-Tullas zu erwerben, ein kostbares Schwert anfertigte. Als dieses vollendet war, beauftragt er seinen Sohn, einen 10jährigen Knaben, das Schwert zu überbringen, in der Hoffnung, das Kind werde aus seiner königlichen Hand eine reiche Belohnung erhalten. Es erhielt freilich eine. Nachdem der Wüterich das Schwert betrachtet hatte, fragte er, ob die Klinge auch gut gehärtet sei. »Ja«, antwortet das Kind. – »Tritt näher



heran«, befahl Uali-Khan-Tulla, und mit einem Hieb schlug er dem Knaben den Kopf ab und sandte diesen dem Vater gleichzeitig mit der Bezahlung für das Schwert zu, das er von vorzüglichster Qualität gefunden habe.«

Wenn diese Überlieferung auch vollständig auf Wahrheit beruhte, so glaube ich doch nicht, daß Herr Caterna, falls er sie mit angehört hätte, mich veranlaßt haben würde, sie als Grundlage für eine turkestanische Operette zu verwenden.

Der Tag ist ohne Zwischenfall verlaufen. Der Zug hat sich mit der sehr mäßigen Geschwindigkeit von 40 Kilometern die Stunde fortbewegt – eine mittlere Schnelligkeit, die auf 80 gesteigert worden wäre, wenn man dem Drängen von Baron Weißschnitzerdörfer nachgegeben hätte. In der Tat bemühten sich die chinesischen Maschinenführer und Heizer nicht im mindesten, die zwischen Tchertchen und Tcharkalyk verlorene Zeit wieder einzubringen.

Um 7 Uhr abends kommen wir am Kara-Nor an, um hier 50 Minuten zu halten. Dieser dem Lob-Nor an Größe nachstehende See nimmt das Wasser des von den Nan-Chan-Bergen herabströmenden Sule-Ho auf. Wir erblicken mit großem Vergnügen das dichte Grün, das sein südliches Ufer, von zahlreichen Vögeln belebt, umrahmt. Um 8 Uhr, beim Verlassen des Bahnhofs, ist die Sonne schon hinter den sandigen Dünen zur Rüste gegangen, doch eine Art durch die Erhitzung der unteren Luftschichten erzeugte Spiegelung verlängert die Dämmerung noch oberhalb des Horizonts.

Kaum abgefahren, geht es schon zu Tisch. Der Dining-car hat sein gewöhnliches Aussehen wieder angenommen,

doch wird der Hochzeitsschmaus die tägliche Speisekarte ersetzen. Etwa zwanzig Teilnehmer sind zu dieser Eisenbahnschmauserei eingeladen; in erster Linie natürlich Seigneur Faruskiar. Aus dem einen oder anderen Grund hat dieser aber geglaubt, Fulk Ephrinell für seine Zuvorkommenheit danken zu müssen.

Das bedaure ich, denn ich hoffte auf das Glück, einen Platz neben ihm zu erobern.

Da kommt mir der Gedanke, daß dieser berühmte Name es doch verdiente, der Direktion des ›XX. Jahrhundert‹ übermittelt zu werden – der Name und wenige Zeilen bezüglich des Angriffs auf den Zug und des Verlaufs unserer Abwehr. Gewiß war es noch nie vorher eine Nachricht so wie diese wert, durch Telegramme verbreitet zu werden, und wenn das auch noch so teuer sein sollte. Dieses Mal laufe ich nicht Gefahr, mir eine lange Nase zu holen. Hier ist kein Irrtum möglich, wie jener in bezug auf den toten Mandarin Yen-Lou, den ich leider auf dem Gewissen habe: freilich, das war im Land der falschen Smerdis, das mag mir zur Entschuldigung dienen.

Also abgemacht! Beim Eintreffen in Su-Tcheu, werd' ich, da die Telegrafenleitung bis dahin wieder hergestellt ist, eine Depesche aufgeben, die die Aufmerksamkeit Europas dem glänzenden Namen Faruskiar zulenkt.

Jetzt sitzen wir bei Tafel. Fulk Ephrinell hat alles nach Möglichkeit bestens eingerichtet. In Voraussicht dieser Festmahlzeit sind in Tcharkalyk die Speisevorräte erneuert worden. Nun ist es nicht mehr die russische, sondern

die chinesische Küche, die von einem chinesischen Koch geleitet wird, der wir die Ehre antun sollen. Glücklicherweise brauchen wir nicht mit Stäbchen zu essen, denn bei den Mahlzeiten auf der Groß-Transasiatischen Bahn sind die Gabeln geduldet geblieben.

Ich habe meinen Platz zur Linken von Mrs. Ephrinell, der Major zur Rechten Fulk Ephrinells. Die andern Teilnehmer wählen ihre Plätze nach Belieben. Der deutsche Baron, der kein Feind eines guten Bissens ist, gehört auch zur Gesellschaft. Sir Francis Trevellyan allein hat die an ihn gerichtete Einladung nicht einmal durch ein stummes Zeichen beantwortet.

Zur Einleitung gibt es Hühnersuppe und Kibitzeier; dann Schwalbennester in langen schmalen Schnitten, Krabbenchwänze als Ragout, ferner Sperlingsköpfe, gebratene Schweinsfüße, Lämmermark, gedämpfte Seeblasen, sehr gelatinöse Haifischflossen, endlich Bambusschößlinge mit Sauce, Wasserlilienwurzeln in Zucker – lauter ganz unerhörte Gerichte, die mit Chao-Hing-Wein begossen wurden, den man hier übrigens aus Teekesseln ziemlich warm genießt.

Beim Fest geht es sehr lustig, ja, man kann sagen, sehr vertraulich zu ... bis auf den Umstand, daß der frischgebackene Ehemann sich um seine Gattin – und diese umgekehrt – nicht im geringsten kümmerte.

Da ließ sich aber unser Lustigmacher die Zügel schießen! Er hört nicht auf mit seinen von vielen gar nicht verstandenen Späßen, mit antediluvianischen Wortspielen, mit

Sticheleien, über die er selbst so herzlich lacht, daß man unwillkürlich mitlachen muß. Er will einige Worte chinesisches lernen, und nachdem ihm Pan-Chao gesagt hat, daß »tching-tching« so viel wie »ich danke« bezeichnet, »tching-tchingt« er sofort in den drolligsten Tonarten.

Dann ertönen französische, russische und chinesische Lieder – unter anderm der »Shiang-Tuo-Tching«, das Lied vom Traum, von dem der junge Himmlische uns versichert, daß »die Blumen des Pfirsichs im 3. Mond, die des roten Granatbaums im 5. Mond am köstlichsten duften«.

Das Fest dauert bis 10 Uhr an. Da treten der Komiker und die Soubrette, die beide vor dem Dessert heimlich verschwunden waren, wieder ein; der eine im Kutschermantel, die andere im Aufputz eines Kindermädchens, und beide spielen die »Sonnettes« mit einem Feuer, einer Lust, einem Taumel, der seinesgleichen sucht. Wahrlich, es wäre nicht mehr als gerecht, wenn Claretie, auf die Empfehlung Meilhacs und Halevys hin, beide unter die Pensionäre der Comédie Française aufnähme.

Gegen Mitternacht geht das Festgelage zu Ende. Jeder von uns hat sein Coupé wieder aufgesucht. Wir hören nicht einmal die Stationen abrufen, die vor Lan-Tcheu kommen, und zwischen 4 und 5 Uhr morgens hält uns eine Rast von 40 Minuten auf dem Bahnhof dieses Orts zurück.

Jetzt wechselt das Land allmählich das Aussehen, sobald der Zug nämlich unter dem 40. Breitengrad dahinjagt, um den östlichen Fuß der Nan-Chan-Berge zu umkreisen. Die Wüste verschwindet nach und nach, Dörfer sind weniger

selten, und die Bevölkerungsdichte nimmt schon zu. An die Stelle der sandigen Ebenen treten grüne Flächen und selbst Reisfelder, denn von den benachbarten Bergen strömt reichlich Wasser auf diese hochliegenden Teile des Himmlischen Reichs. Nach der Trostlosigkeit Karakorums und der Einöde der Gobi beklagen wir uns nicht über diese Veränderung. Vom Kaspischen Meer her folgte immer nur ein Wüstenstrich dem andern, mit Ausnahme des Hochlands von Pamir. Von nun an fehlen längs der Bahn bis Peking hin weder malerische Landschaften noch bergige Horizonte und tiefe Täler. Wir gelangen nach China, in das ureigentliche China mit den Schirmen und dem Porzellan, in das Gebiet der großen Provinz Kin-Su.

Nach 3 Tagen wird unser Reiseziel erreicht sein, und ich, ein einfacher Journalreporter, der viel umhergeworfen zu werden gewohnt ist, bin es gewiß nicht allein, der sich über die lange Dauer der Fahrt beklagt. Ihre Beendigung ist gut für den in seinen Kasten eingeschlossenen Kinko und für die hübsche Zinca Klork, die sich zu Hause in der Cha-Chua-Straße vor Ungeduld verzehrt. In Su-Tcheu machen wir 2 Stunden lang halt. Meine erste Sorge ist es, nach dem Telegrafenamts zu laufen, der gefällig Pan-Chao wird mir als Dolmetscher dienen. Der Beamte unterrichtet uns, daß die unterbrochene Leitung wieder in Ordnung gebracht ist und die Depeschen also auf dem gewöhnlichen Weg befördert werden.

Sofort entsende ich an das ›XX. Jahrhundert‹ ein Telegramm folgenden Inhalts:

Su-Tcheu, 25. Mai, 2 Uhr 25.

Zug zwischen Tchertchen und Tcharkalyk durch Bande des berüchtigten Ki-Tsang überfallen. Reisende haben Angriff zurückgeschlagen und chinesischen Schatz gerettet. Tote und Verwundete auf beiden Seiten; Anführer getötet durch mongolischen Seigneur Faruskiar, einen der Verwaltungsräte der Bahngesellschaft, dessen Name Gegenstand allgemeinsten Bewunderung zu sein verdient!

Wenn mir diese Depesche keine Belohnung von meinem Direktor einbringt ...

2 Stunden, um Su-Tcheu zu besuchen, an dem nicht viel ist.

Bisher haben wir in Turkestan stets nur je zwei aneinandergeklebte Städte, eine alte und eine neue, zu Gesicht bekommen. In China sind, wie mich Pan-Chao belehrt, allemal zwei, drei oder sogar vier, wie bei Peking, ineinandergeschachtelt.

Hier zum Beispiel bildet Tai-Tcheu die äußere und Le-Tcheu die innere Stadt. Zuerst fällt uns daran auf, daß beide merkwürdig verlassen aussehen. Überall Spuren von Feuersbrünsten, da und dort halb zerstörte Pagoden und Wohnhäuser, eine Anhäufung von Trümmern, die nicht das Werk der Zeit, sondern das der Kriegsfurie verraten. Es rührt das daher, daß Su-Tcheu, einmal von den Muselmanen erstürmt und dann wieder von den Chinesen zurückerobert, alle Schrecknisse jener wilden Kämpfe gekostet hat, die hier mit der Zerstörung aller Bauwerke und mit der Niedermet-

zelung der Bewohner jeden Alters und Geschlechtes zu enden pflegen.

Freilich ersetzt sich im Himmlischen Reich die Bevölkerung sehr schnell, jedenfalls schneller, als die Bauten aus ihren Ruinen wiedererstehen. Auch Su-Tcheu ist innerhalb seiner doppelten Mauer wie in den anliegenden Vororten wieder recht volkreich geworden. Der Handel steht in voller Blüte, und bei einem Gang durch die Hauptverkehrsstraße bemerkt man eine große Menge reich ausgestatteter Läden neben vielen wandernden Händlern, die ihre Ware feilbieten.

Hier sahen Herr und Frau Caterna auch zwischen den Einwohnern, die mehr aus Furcht als aus Ehrerbietung zur Seite wichen, einen Mandarin zu Pferd vorüberkommen, dem ein Diener mit fransenverbrämtem Sonnenschirm, dem amtlichen Zeichen der Würde seines Herrn, voraus-trabte.

Eine weitere Merkwürdigkeit verdient schon allein den Besuch von Su-Tcheu: hier endet nämlich die bekannte Große Mauer des Himmlischen Reichs.

Erst südöstlich nach Lan-Tcheu verlaufend, wendet sich diese Mauer darauf mehr nach Nordost und überzieht die Provinzen Kian-Su, Chan-si und Petchili bis nach dem Norden von Peking. Hier besteht sie nur aus einer Art Erdwall, der von einzelnen Turmbauten überragt wird, an vielen Stellen aber längst verfallen ist. Ich hätte meinen Beruf als Reporter zu verfehlen gefürchtet, wenn ich nicht wenig-



tens den Anfang dieses Riesenwerks begrüßte, das alle neueren Verteidigungsanlagen so ungeheuer übertrifft.

»Hat denn diese Chinesische Mauer auch einen tatsächlichen Nutzen?« so fragt mich Major Noltitz.

»Ob für die Chinesen, weiß ich nicht«, hab' ich geantwortet; »jedenfalls aber für die politischen Redner, denen sie als beliebter Vergleich dient, wenn sie des Langen und Breiten über Handelsverträge sprechen. Was sollte ohne jene Mauer denn aus der legislativen Beredsamkeit werden?«

23. KAPITEL

Unseren Kinko hab' ich nun seit 48 Stunden nicht wiedergesehen und auch beim letzten Mal nur einige Trostworte mit ihm wechseln können.

In der kommenden Nacht werd' ich mich bemühen, zu ihm vorzudringen, da ich mich auf dem Bahnhof von Su-Tcheu mit frischem Proviant für den armen Kerl versorgt habe.

Wir sind um 3 Uhr abgefahren. Unsere Wagenreihe wird jetzt von einer kräftigeren Lokomotive gezogen. In dem hügeligen Land hier kommen zuweilen recht steile Steigungen vor. 700 Kilometer trennen uns von der bedeutenderen Stadt Lan-Tcheu, wo wir – bei einer Geschwindigkeit von 10 Lieues (fast 39 Kilometer) in der Stunde – vor morgen vormittag nicht eintreffen können.

Ich bemerke gegen Pan-Chao, daß diese mittlere Fahrgeschwindigkeit doch recht gering ist.

»Ja, ich bitte Sie«, antwortet er, Wassermelonenkerne zerbeißend, »Sie werden nicht und überhaupt nichts wird imstande sein, das Temperament meiner Landsleute umzuändern. Wie sie an allem Hergebrachten hängen, werden sie auch, trotz aller Fortschritte des Verkehrswesens, an dieser mäßigen Geschwindigkeit starr festhalten. Schon daß das Reich der Mitte überhaupt Eisenbahnen besitzt, Herr Bombarnac, kommt mir fast unglaublich vor!«

»Darin widerspreche ich Ihnen nicht«, hab' ich erwidert, »doch wenn man sich einmal Eisenbahnen leistet, geschieht es doch, um sich alle Vorteile, die sie bieten, zunutze zu machen.«

»Pah!« stieß Pan-Chao nachlässig hervor.

»Schnelligkeit«, fuhr ich fort, »ist gewonnene Zeit, und gewonnene Zeit ...«

»In China gibt es keine ›Zeit‹, Herr Bombarnac, für eine Volksmenge von 400 Millionen Menschen kann es keine geben. Es bliebe für den einzelnen zu wenig davon übrig. Wir rechnen ja auch nicht nach Tagen und Stunden, sondern nur nach Monden und Wochen ...«

»Was mehr poetisch als praktisch ist«, antwortete ich.

»Praktisch, Herr Reporter! Wahrlich, Sie Abendländer führen immer nur dieses Wort im Mund! Praktisch sein bedeutet, Sklave der Zeit, der Arbeit, des Geldes, der Geschäfte, der Welt, anderer Menschen und seiner selbst zu sein. Ich gestehe Ihnen, während meines Aufenthalts in Eu-

ropa – Doktor Tio-King wird es bestätigen – bin ich niemals praktisch gewesen, und jetzt, nach Asien heimgekehrt, werd' ich es erst recht nicht sein. Ich denke, »mich leben zu lassen«, nichts weiter, so wie die Wolke sich vom Wind, wie der Strohalm vom Strom, der Gedanke sich von der Fantasie forttragen läßt.«

»Ich sehe schon«, bemerke ich, »man muß China nehmen, wie es eben ist ...«

»Und wahrscheinlich immerdar sein wird, Herr Bombarnac. Oh, wenn Sie wüßten, wie leicht einem hier das Leben wird – ein süßes far niente zwischen Windschirmen in der Stille des Yamens! Sorgen um Geschäfte kümmern uns nicht, solche um Politik noch viel weniger. Bedenken Sie doch: seit Fu-Hi, dem ersten Kaiser im Jahr 2950, einem Zeitgenossen ihres Noah, sind wir nun bei der 23. Dynastie angelangt. Jetzt ist es eine Mandschu-Familie – welche es später sein wird, kümmert uns keinen Deut! Ob wir eine Regierung haben oder nicht, welchen seiner Söhne der Himmel erkoren hat, das Glück seiner 400 Millionen Untertanen zu sichern – das wissen wir kaum und verlangen's auch gar nicht zu wissen!«

Selbstverständlich hat der junge Chinese tausend- und zehntausendmal – um seine gewohnte Redeweise anzuwenden – unrecht; mir soll's aber nicht einfallen, ihn eines andern belehren zu wollen.

Bei Tisch haben Herr und Frau Ephrinell, obwohl sie nebeneinander sitzen, kaum ein Wort gewechselt. Seit der Verehelichung scheint ihr gegenseitiges Verhältnis an Ver-

traulichkeit eingebüßt zu haben. Vielleicht sind beide in die Berechnung ihrer gegenseitigen, noch nicht völlig geordneten Interessen vertieft. Oh, diese Angelsachsen zählen nicht nach Monden und nach Wochen! Sie sind praktisch, allzu praktisch!

Die Nacht ist sehr schlecht gewesen. Der purpurfarbene, schwefelgelb überflogene Himmel, war gegen Abend gewitterhaft geworden; die erstickende Luft hatte sich mit Elektrizität fast überladen. Das wird ein Unwetter »mit außerordentlichem Erfolg« geben. Dieses Ausdrucks glaubte sich wenigstens Herr Caterna bedienen zu sollen, indem er hinzufügte, nie etwas Schöneres der Art gesehen zu haben – außer im 2. Akt des »Freischütz« in der Wolfsschluchtszene. In der Tat rollt der Zug sozusagen in einer augenblendenden Zone von Blitzen dahin, begleitet von einem Donnerkrachen, das vom Echo der Berge unendlich weitergetragen wird. Ich glaube, es muß sogar mehrmals eingeschlagen haben; die Metallschienen nehmen jedoch das elektrische Fluidum auf und bilden ungeheure Leiter, die die Waggons gegen dessen verderbliche Wirkungen sichern. Es ist in der Tat ein großartiges, wenn auch etwas erschreckendes Schauspiel, dieses zuckende himmlische Feuer, das der Platzregen nicht zu löschen vermag, diese fortwährenden Entladungen der schweren Wolken, untermischt mit dem schrillen Pfeifen unserer Lokomotive, während diese an den Stationen Yanlu, Yun-Tcheng, Hulan-Siu und Da-Tsching vorbeipoltert.

Dank dieser so unruhigen Nacht hab' ich mit Kinko in

Verbindung treten, ihm weitere Lebensmittel übergeben und mich einige Minuten mit ihm unterhalten können.

»Übermorgen, nicht wahr«, hat er mich gefragt, »sollen wir ja wohl in Peking eintreffen, Herr Bombarnac?«

»Ja, übermorgen, Kinko, wenn der Zug keine Verspätung erleidet.«

»Oh, eine Verspätung fürcht' ich nicht so sehr; doch wenn mein Kasten im Bahnhof zu Peking abgeladen ist, bin ich noch nicht nach der Cha-Chua-Straße befördert ...«

»Keine Sorge, Kinko; die hübsche Zinca Klork wird sich ja wohl auf dem Bahnhof einfinden ...«

»Das nicht, Herr Bombarnac, denn ich habe ihr ausdrücklich empfohlen, nicht dahin zu kommen.«

»Warum aber?«

»Ach, die Frauen vermögen sich so wenig zu beherrschen! Sie würde den Gepäckwagen aufsuchen, in dem ich gefahren bin, und würde die Auslieferung des Kastens so eilig verlangen, daß das Verdacht erregen könnte ... kurz, sie liefe Gefahr, die ganze Sache zu verraten ...«

»Ja, ja, Sie haben recht, Kinko.«

»Übrigens dürften wir im Bahnhof erst des Nachmittags ankommen, und vielleicht so spät, daß die Abrollung des Frachtguts erst am nächsten Morgen erfolgen kann ...«

»Das wäre wohl möglich ...«

»Nun, Herr Bombarnac, wenn ich Ihre Güte damit nicht mißbrauche, möchte ich Sie noch um eine Gefälligkeit bitten.«

»Und worin bestände diese?«

»Daß Sie bei der Wegschaffung meines Kastens anwesend sind, um darauf zu achten, daß kein Unfall vorkommt.«

»Ich werde dasein, Kinko, werde zur Hand sein; das versprech' ich Ihnen. Alle Teufel, Spiegelscheiben! Das ist zerbrechliches Gut, und ich werde verhüten, daß man damit zu sorglos umgeht. Wenn Sie es wünschen, würd' ich den Kasten auch bis zur Cha-Chua-Straße begleiten ...«

»Darum wagt' ich Sie kaum zu bitten, Herr Bombarnac.«

»Das war unrecht von Ihnen, Kinko. Einem Freund gegenüber, und ich bin ja der Ihrige, soll man sich keinen Zwang antun. Außerdem wird es mir sehr angenehm sein, Fräulein Zinca Klork kennenzulernen. Ich werde also dasein, wenn der Kasten, der kostbare Kasten, zur Ablieferung kommt, werde dessen Nägel ausziehen helfen ...«

»Nägel ausziehen, Herr Bombarnac? Sie vergaßen wohl meine bewegliche Vorderwand! ... Oh, durch diese werde ich schnell genug herausspringen können ...«

Ein furchtbarer Donnerschlag machte unserem Gespräch ein Ende. Ich glaubte, der Zug müsse durch die Lufterschütterung aus dem Gleis geworfen werden. So verließ ich also den jungen Rumänen und nahm meinen Platz im Wagen wieder ein.

Um 7 Uhr morgens am 26. Mai Ankunft im Bahnhof von Lan-Tcheu. 3 Stunden Aufenthalt – nur 3 Stunden. Das haben wir von dem Überfall durch Ki-Tsang. Vorwärts also, Major Noltitz; vorwärts, Pan-Chao; vorwärts, Herr und Frau Caterna ... wir haben keinen Augenblick zu verlieren.

Beim Verlassen des Bahnhofs tritt uns aber eine große, dicke, graue, fette und höchst ernsthaft dreinschauende Person entgegen. Der Gouverneur der Stadt ist es in doppeitem, weißem und gelbem Seidenrock, den Fächer in der Hand, einen bestickten Gürtel um den Leib und in einem Überwurf – einer Art schwarzer Mantille – die besser auf die Schultern einer Manola gepaßt hätte. Er wird von einer Anzahl mit Kugeln ausgezeichnete Mandarine begleitet, und die Chinesen begrüßen ihn, indem sie beide Hände eingeschlagen einander nähern und den Kopf dazu auf- und abwärts bewegen.

Nun, was wird der würdige Herr denn beginnen? ... Handelt es sich noch um eine weitere chinesische Formalität? ... Sollen etwa Reisende und Gepäckstücke noch einmal untersucht werden? ... Und Kinko, den ich bereits für gänzlich außer Gefahr hielt ...

Täuschung, glückliche Täuschung! Das Erscheinen des großen, dicken usw. Herren gilt nur dem Schatz, den die Groß-Transasiatische Bahn für den Sohn des Himmels mitbringt. Der Gouverneur nebst Gefolge ist vor dem kostbaren, verriegelten und plombierten Wagen stehengeblieben und betrachtet ihn mit der ehrerbietigen Bewunderung, die man – auch in China – vor einem, viele Millionen bergenden Geldschrank empfindet.

Ich frage Popof, was die Anwesenheit des genannten Gouverneurs wohl bedeute und ob sie auch uns gelten möge.

»Keineswegs«, versichert Popof. »Von Peking ist Befehl

gekommen, das Eintreffen des Schatzes telegrafisch zu melden. Das hat der Gouverneur getan, und jetzt erwartet er nur Anweisung darüber, ob er den Schatz sofort nach Peking weitergehen lassen oder ihn vorläufig in Lan-Tcheu in Verwahrung nehmen soll.«

»Das wird uns keinen Aufenthalt verursachen?«

»Ich glaub' nicht.«

»Nun denn also, aufgebrochen!« sag' ich zu meinen Gefährten.

Wenn die Angelegenheit des kaiserlichen Schatzes uns sehr gleichgültig läßt, so scheint das bei Seigneur Faruskia doch nicht der Fall zu sein. Ob dieser Wagen nun weiterfährt oder hier bleibt, ob er weiter mit unserem Zug läuft oder jetzt abgekuppelt wird, was kann ihn das besonders interessieren? Jedenfalls sehen er und Ghangir sehr betreten aus, obwohl sie das offenbar zu verhehlen suchen, während die Mongolen, die sich einige gedämpfte Worte zuzischeln, den Gouverneur mit nicht sehr freundlichen Blicken anstarren.

Da erhält der Gouverneur grade Mitteilung über die Vorgänge beim Überfall des Zugs, über den rühmlichen Anteil unseres Helden an der Verteidigung des Kaiserschatzes, über den Mut, mit dem er sich geschlagen, und daß er das Land von dem schrecklichen Ki-Tsang befreit hat. Mit lobtiefenden Worten, die uns Pan-Chao sofort übersetzt, dankt er Seigneur Faruskia, macht ihm sein Kompliment und gibt ihm zu verstehen, daß der Sohn des Himmels nicht versäumen werde, sich dafür erkenntlich zu zeigen ...

Der Verwaltungsrat der Groß-Transasiatischen Bahn hört seine Worte mit der ihn kennzeichnenden äußeren Ruhe an, der sich aber, wie ich deutlich bemerke, einige Unruhe beimischt. Vielleicht fühlt er sich erhaben über Lobeserhebungen und klingende Belohnungen, selbst wenn sie von so hoher Stelle kämen. Daran erkenn' ich den richtigen Mongolenstolz.

Doch – säumen wir nicht. Ob der Schatzwagen mit nach Peking weitergeht oder nicht, ficht uns ja nicht an. Wir haben jetzt nur das Verlangen, Lan-Tcheu flüchtig zu besuchen.

Obwohl das nun in so kurzer Zeit erledigt wurde, ist mir davon doch eine deutliche Erinnerung geblieben.

Zunächst also gibt es hier eine äußere und eine innere Stadt – diesmal auch keine Ruinen. Der Ort sehr lebhaft, die Bewohner geschäftig und sehr fleißig; durch die Eisenbahn mit der Anwesenheit von Fremden vertraut, verfolgen sie diese nicht mehr mit der früheren zudringlichen Neugier. Weitgedehnte Stadtteile bedecken das Land zur Rechten des hier 2 Kilometer breiten Huan-Ho. Dieser Huan-Ho ist der Gelbe Fluß, der berühmte Gelbe Fluß, der nach 4500 Kilometer langem Lauf sein lehmiges Wasser in den Golf von Petchili ergießt.

»An der Mündung des Huan-Ho, nah bei Tien-Tsin, muß der Baron ja wohl den Dampfer nach Yokohama besteigen?« fragt Major Noltitz.

»Ganz recht«, hab' ich zur Antwort gegeben.

»Den verpaßt der Mann bestimmt, meint unser Bühnenkünstler.«

»Wenigstens, wenn er nicht einen kleinen Galopp einlegt, der Erdumsegler!«

»Alte Frauen und fette Männer galoppieren nicht lange, wie man zu sagen pflegt«, bemerkt Herr Caterna, »und der vierschrötige Baron trifft nicht zur rechten Zeit ein ...«

»O doch, wenn der Zug keine weitere Verspätung erleidet«, erklärt der Major. »Wir werden am 23. um 6 Uhr morgens im Bahnhof von Tien-Tsin eintreffen, und das Paketboot verläßt den Hafen erst um 11 Uhr.«

»Mag er den Dampfer versäumen oder nicht, liebe Freunde«, hab' ich hinzugefügt, »jedenfalls wollen wir unseren Spaziergang nicht versäumen!«

In Lan-Tcheu führt eine Schiffbrücke über den Gelben Fluß, der hier eine so rasche Strömung hat, daß die Brückenbahn wie von kräftigem Seegang schwankt. Frau Caterna, die unbedacht diese unsichere Bahn betreten hat, verliert plötzlich alle Farbe.«

»Caroline ... Caroline ...«, ruft ihr Gatte, »du willst dir wohl die leibhaftige Seekrankheit holen! Komm, bugsiere dich rückwärts, lotse dich heim!«

Frau Caterna »bugsiert« sich rückwärts, und wir anderen begeben uns nach einer über die Stadt aufragenden Pagode.

Wie alle Bauten dieser Art gleicht diese Pagode einer hohen, aus lauter Kompottschalen zusammengesetzten Säule; diese Kompottschalen sind aber von ansprechender Form,

und wenn sie aus chinesischem Porzellan bestehen, so wäre das hier am Ende nichts so Wunderbares.

Gesehen haben wir auch, doch ohne hineinzukommen, große Fabrikanlagen, eine Kanonengießerei und eine Gewehrfabrik mit ausschließlich einheimischen Technikern und Arbeitern. Ferner durchwanderten wir einen zum Haus des Gouverneurs gehörigen schönen Garten mit den landesüblichen wunderlichen Brücken, Kiosken, Vasen und topfartigen Toröffnungen. Hier gab es mehr Pavillions und gebogene, unten aufgekrepelte Dächer als Bäume und Gesträuche, und zwischen den Untergrundresten der Großen Mauer zogen sich mit Backsteinen belegte Gänge hin.

10 Minuten vor 10 Uhr sind wir wieder auf dem Bahnhof eingetroffen – freilich sehr erschöpft, denn der Spaziergang war recht anstrengend, und ganz außer Atem, denn es herrschte drückende Hitze.

Meine erste Sorge ist es jetzt, nach dem Millionenwagen Umschau zu halten. Er steht richtig noch auf seinem Platz als vorletzter des Zugs und unter Bewachung durch chinesische Gendarmen.

Die vom Gouverneur erwartete Depesche ist eingelaufen: sie bringt den Befehl, den genannten Waggon nach Peking abgehen zu lassen, wo der Schatz dem Minister der Finanzen ausgeliefert werden soll.

Wo steckt denn Seigneur Faruskiar? ... Ich sehe ihn nicht. Sollte er sich von der Reisegesellschaft getrennt haben?

Nein ... richtig ... da steht er ja auf einer der Plattfor-

men, und die Mongolen haben ihren Wagen bereits wieder bestiegen.

Fulk Ephrinell hat einige Geschäftsgänge besorgt – jedenfalls um Muster seiner Ware vorzulegen, und Frau Ephrinell hat ebensolche, aber allein, erledigt, wahrscheinlich um etwas von Haaren einzuhandeln. Beide kommen in diesem Augenblick zurück und nehmen die gewohnten Plätze ein, doch so, als ob sie sich gar nicht kannten.

Die übrigen Mitreisenden sind lauter Chinesen – die einen mit der Bestimmung nach Peking, die andern mit Billetts nach den Stationen Si-Ngan, Ho-Nan, Lon-Ngan, Tai-Yuan usw. Der Zug mag jetzt an die 100 Fahrgäste zählen; alle meine Nummern sind zur Stelle. Es fehlt keine oder keiner ... 13, immer 13.

Wir befanden uns auf der Plattform noch in dem Augenblick, als das Abfahrtszeichen gegeben wurde. Da fragt Herr Caterna seine liebliche Gattin, was ihr in Lan-Tcheu am merkwürdigsten erschienen sei.

»Am merkwürdigsten, Adolph? ... Das waren die großen, an Mauern und Bäumen hängenden Käfige, die so sonderbare Vögel enthielten ...

»Sonderbare ... gewiß, Frau Caterna«, antwortet Pan-Chao, »Vögel, die ihre Lebensgeschichte in eigener Sprache erzählen ...«

»Wie, das wären Papageien gewesen?

»Nein; sondern Köpfe von Verbrechern ...«

»Entsetzlich!« ruft die erschrockene Soubrette mit ausdrucksvoller Miene.

»Ja, was fährst du darüber so auf, Caroline?« erwidert ihr Herr Caterna ganz gelassen. »Was ist denn dabei, wenn das hierzulande einmal Mode ist?«

24. KAPITEL

Von Lan-Tcheu aus durchzieht die Eisenbahn einen sorgfältig angebauten, von vielen Wasseradern befruchteten Landstrich mit unebenem Boden, der zahlreiche Umwege bedingt. Die Ingenieure haben hier mehrfache Kunstbauten, Brücken und Überführungen, herstellen müssen – freilich sind es nur Holzkonstruktionen von zweifelhafter Sicherheit, und der Reisende fühlt sich nicht gerade beruhigt, wenn er die Fahrbahn unter der Last des Zugs nachgeben fühlt. Doch wir befinden uns im Himmlischen Reich, und ein paar Tausend Opfer eines Eisenbahnunglücks würden unter den 400 Millionen Bewohnern – gar nicht bemerkt werden.

»Übrigens«, belehrt uns Pan-Chao, »reist der Sohn des Himmels niemals mit der Eisenbahn.«

Nun, desto besser für ihn.

Um 6 Uhr abends treffen wir in King-Tcheu ein, nachdem wir auf einem Teil der Fahrt den launischen Windungen der Großen Mauer gefolgt waren. Von dieser ungeheuren künstlichen Grenze, die sich zwischen der Mongolei und dem eigentlichen China erhebt, ist nichts mehr übrig als die Quaderblöcke von Granit oder rötlichem Quarz, die

ihre Grundlage bildeten, die Backsteinterrasse mit ungleich hoher Brustwehr, einige alte, vom Rost zerfressene und unter dem dichten Vorhang von Flechten versteckte Kanonen, nebst einzelnen viereckigen Türmen mit zerfallenen Zinnen. Der schier endlose Wall steigt hinauf und herab, schlängelt sich rück- und vorwärts und schmiegt sich über Schweite hinaus den Unebenheiten des Bodens an.

Um 6 Uhr abends halbstündiger Aufenthalt in King-Tcheu, von dem ich nur einige hohe Pagoden zu Gesicht bekommen habe, und gegen 10 Uhr dreiviertelstündige Ruhe in Si-Ngan, dessen Silhouette ich nicht einmal zu erkennen vermochte.

Die ganze Nacht ging hin zur Durchmessung der 300 Kilometer, die diese Stadt von Ho-Nan trennen, wo wir wieder 1 Stunde lang Rast machten.

Ich glaube, eingeborene Londoner würden sich leicht haben einbilden können, daß die Stadt Ho-Nan ihr London sei, und es ist leicht möglich, daß Frau Ephrinell hier einer derartigen Täuschung verfiel. Doch daran war nicht etwa schuld, daß es hier einen »Strand« mit dem unendlichen Gewimmel von Fußgängern und Wagen oder eine Themse mit ihrem außerordentlichen Gewühl von Lastfahrzeugen und Dampfbooten gegeben hätte. Nein! Wir befanden uns aber inmitten eines so echt britischen Nebels, daß es ganz unmöglich war, von den Häusern oder den verschleierte Pagoden auch nur das geringste zu erkennen.

Dieser Nebel dauerte den ganzen Tag an – was die Fortbewegung des Zugs nicht wenig erschwerte. Die Himm-

lischen Lokomotivführer sind wirklich recht verständig, aufmerksam und einsichtsvoll und verdienen ihren Kame-
raden von den abendländischen Bahnen als Muster vorge-
halten zu werden.

Alle Wetter und Teufel! Wir sind während unseres letz-
ten Reisetags vor der Ankunft in Tien-Tsin gerade nicht
vom Himmel begünstigt! Wie viele Berichtzeilen mich das
kostet! Wie viele schöne Schilderungen gehen mir in die-
sen undurchdringlichen Dunstmassen verloren! Ich habe
keine Spur gesehen von den Klüften und Schluchten, durch
die die Groß-Transasiatische Bahn hinführt, nichts vom
Tal von Lu-Ngan, wo wir um 11 Uhr anhalten, nichts von
den 230 Kilometern, die wir dahingefahren sind unter ei-
ner Art gelblichen, dieses gelben Landes durchaus würdi-
gen Schaums, bis wir in Tai-Yuan um 10 Uhr abends wieder
anhalten.

Oh, dieser verpfuschte Tag!

Zum Glück hat sich der Nebel in den ersten Abendstun-
den aufgehellt. Es ist höchste Zeit, jetzt, wo uns die Nacht,
und zwar eine pechdunkle Nacht umfängt.

Ich begebe mich zum Buffet des Bahnhofs, wo ich eini-
ges Backwerk und eine Flasche Wein kaufe. Ich denke nun,
Kinko den letzten Besuch abzustatten. Wir werden zusam-
men auf seine Gesundheit und auf die Vermählung mit der
hübschen Rumänin trinken. Er ist als Betrüger gereist, das
weiß ich wohl, und wenn es die Groß-Transasiatische Bahn-
direktion wüßte ... doch die wird nichts davon erfahren.

Während des Aufenthalts gehen Seigneur Faruskiar und

Ghangir auf dem Perron längs des Zugs spazieren. Diesmal erregt nicht der Wagen mit dem Kaiserschatz ihre Aufmerksamkeit; sie betrachten vielmehr den ersten Gepäckwagen mit größtem Interesse.

Daß sie eine Ahnung von der Anwesenheit Kinkos hätten, ist doch kaum anzunehmen. Vielmehr scheinen der Heizer und der Maschinenführer sich ihrer ganz besonderen Beachtung zu erfreuen. Es sind das zwei kreuzbrave Chinesen, die hier die Leitung des Zugs übernehmen, und Seigneur Faruskiar ist wahrscheinlich nicht böse darüber, zu sehen, welchen Leuten neben dem kaiserlichen Schatz das Leben von 100 Passagieren anvertraut ist.

Um Mitternacht schlägt die Abfahrtsstunde, und mit lautem Pfeifen zieht die Maschine ächzend an.

Wie ich schon sagte, ist die Nacht sehr finster, ohne Mond oder Sterne. Durch die tieferen Schichten der Atmosphäre wälzen sich lange Wolken hin. Es wird mir leicht werden, unbemerkt in den Gepäckwagen zu schlüpfen. Während der 12 Fahrtage hab' ich überhaupt nicht allzuviel Besuche darin abgestattet.

Da spricht mich eben Popof an.

»Nun, wollen Sie denn nicht schlafen, Herr Bombarnac?«

»Das soll nicht lange dauern«, geb' ich zur Antwort. »Nach diesem Nebeltag, der uns in die Waggonen einschloß, hab' ich das Bedürfnis, ein wenig frische Luft zu atmen. Wo wird der Zug anhalten?«

»In Fuen-Choo, nach Passierung der Brücke, von der aus die Linie nach Nanking abzweigt.«

»Gute Nacht, Popof.«

»Gute Nacht, Herr Bombarnac.«

Da steh' ich nun allein.

Es fällt mir ein, einmal bis zum hinteren Teil des Zugs zu spazieren, und ich bleibe einen Augenblick auf der Plattform stehen, die sich vor dem Wagen mit den Millionen befindet.

Alle Reisenden mit Ausnahme der chinesischen Gendarmen liegen im letzten Schlaf, das heißt dem letzten auf der Groß-Transasiatischen Bahn.

Nach dem Vorderteil des Zugs zurückgekehrt, nähere ich mich dem Dienstcoupé Popofs, der mir fest eingeschlummert scheint.

Dann öffne ich die Tür des Gepäckwagens, schließe sie wieder vorsichtig und gebe mich Kinko in gewohnter Weise zu erkennen.

Die Schiebewand gleitet hernieder; die kleine Lampe beleuchtet uns beide. Im Austausch gegen das Backwerk und die Flasche Wein erhalte ich den Dank des wackeren Bur-schen, und wir trinken auf das Wohlsein Zinca Klorks, deren Bekanntschaft ich nun morgen machen soll.

Es ist 12 Uhr 50 nachts. Nach weiteren 10 Minuten werden wir, wie Popof sagt, an der Stelle vorübergekommen sein, wo die Linie nach Nanking abzweigt. Diese bis jetzt nur in der Länge von 5 bis 6 Kilometern fertiggestellte Bahnstrecke führt nach dem Viadukt durch das Tal des Tju.

Dieser Viadukt ist ein sehr bedeutendes Werk – ich kenne die Einzelheiten darüber aus Mitteilungen Pan-Chaos –, und die chinesischen Ingenieure haben davon bisher erst die etwa 100 Fuß über die Talsohle emporragenden Pfeiler aufgerichtet. An der Verbindungsstelle dieser Nebenlinie mit der Groß-Transasiatischen Bahn befindet sich schon eine Weiche, um die Bauzüge nach der Nankinger Linie überzuleiten, die ganze Arbeit selbst wird vor 3 bis 4 Monaten nicht beendet sein.

Da ich weiß, daß wir in Fuen-Choo haltmachen werden, nehm ich von Kinko mit freundschaftlichem Händedruck Abschied und erhebe mich zum Fortgehen ...

Da glaub' ich Schritte auf der Plattform hinter dem Gepäckwagen zu vernehmen ...

»Nehmen Sie sich in acht, Kinko!« raune ich diesem noch zu.

Die kleine Lampe erlischt, und wir rühren uns beide nicht von der Stelle.

Ich habe mich nicht getäuscht ... irgend jemand sucht die Gepäckwagentür zu öffnen.

»Ihre Schiebewand ...«, sag' ich.

Der bewegliche Vorderwandteil steigt in die Höhe, der Kasten ist wieder geschlossen, und ich befinde mich allein in der Finsternis.

Offenbar kann es nur Popof sein, der jetzt herein will ... Was wird er denken, wenn er mich hier findet?

Beim ersten Mal, als ich den jungen Rumänen besuchte, hab' ich mich schon einmal zwischen den Frachtstücken

verborgen ... Nun also, das wird auch noch ein zweites Mal gehen. Wenn ich hinter den Kisten Fulk Ephrinells versteckt bin, kann mich Popof, selbst beim Schein seiner Laterne, gewiß nicht wahrnehmen.

Nachdem ich mich verkrochen habe, blick' ich nach der Tür ...

Das ist Popof nicht, der hätte seine Laterne mitgebracht.

Ich bemühe mich zu erkennen, wer die eintretenden Personen sein mögen ... das ist nicht so leicht ... Sie schleichen nur zwischen den Frachtstücken hindurch, öffnen die vordere Tür des Gepäckwagens und schließen sie wieder hinter sich ...

Das sind ohne Zweifel Reisende aus dem Zug ... doch warum hier ... und zu dieser Stunde?

Ich muß das wissen ... Mich beschleicht die Ahnung, daß hier irgend etwas im Werk sei ...

Vielleicht wenn ich horche ...

Ich nähere mich der Vorderwand des Gepäckwagens, und trotz des Geräuschs vom Zug vernehme ich ganz deutlich eine Stimme ...

Tausend und zehntausend Teufel, ich irre mich nicht! ... Das ist die von Seigneur Faruskiar ... er spricht mit Ghangir russisch ... ja, ja, er ist es! ... Die vier Mongolen haben ihn begleitet ... Doch, was machen sie hier? ... Aus welchem Grund haben sie sich nach der Plattform dicht hinter dem Tender begeben ... und wovon sprechen sie?

Hier will ich es mitteilen. Von den Fragen und Antwort-

ten, die zwischen Seigneur Faruskiar und seinen Begleitern gewechselt wurden, hab' ich kein Wort verloren.

»Wann werden wir bei der Abzweigung sein?«

»In einigen Minuten.«

»Ist es sicher, daß Kardek sich an der Weiche befindet?«

»Ja; das ist so ausgemacht.«

Was ist denn ausgemacht, und wer mag jener Kardek sein, von dem sie reden?

Das Gespräch geht weiter.

»Wir werden warten müssen, bis das Signal sichtbar geworden ist«, sagt Seigneur Faruskiar.

»War das nicht ein grünes Licht?« fragt Ghangir.

»Ja ... es bedeutet, daß die Weiche umgelegt ist.«

Ich weiß nicht, ob ich den Verstand noch beisammen habe ... Die Weiche umgelegt? ... Welche Weiche denn?

Eine halbe Minute verrinnt. War es nicht angezeigt, Popof zu benachrichtigen? Ja, das muß geschehen ...

Eben will ich mich nach der Rückseite des Gepäckwagens begeben, da hält mich ein Ausruf zurück.

»Das Signal ... da ist das Signal!« sagt Ghangir ziemlich laut.

»Und jetzt geht der Zug nach der Nankinger Linie hinüber!« erwidert Seigneur Faruskiar.

Auf die Linie nach Nanking! ... Doch dann sind wir verloren! ... 5 Kilometer von hier befindet sich der im Bau befindliche Viadukt von Tju, und der Zug braust auf einen Abgrund zu ...

Entschieden hat sich Major Noltitz über diesen Seigneur



Faruskiar doch nicht getäuscht ... Ich durchschaue das Vorhaben der Schurken ... Der Verwaltungsrat der Groß-Transasiatischen Bahn ist nur ein Verbrecher allerschlimmster Sorte ... Er ist auf die Angebote der Gesellschaft nur eingegangen, um auf die Gelegenheit zur Ausführung eines Schurkenstreichs zu lauern ... Diese Gelegenheit hat sich ihm mit den Millionen des Sohns des Himmels geboten ... Ja, der ganze abscheuliche Plan liegt mir nun klar vor Augen. Wenn Faruskiar den kaiserlichen Schatz gegen Ki-Tsang verteidigt hatte, so geschah das nur, um ihn dem Räuberanführer, der den Zug zum Stehen gebracht hatte, zu entreißen, da dieser Angriff sein eigenes verbrecherisches Vorhaben zu vereiteln drohte. – Deshalb also hatte er sich so tapfer geschlagen! Deshalb das Leben dran gewagt und die Rolle eines Helden gespielt. Und du, armer Tropf Claudius, du hast dich betölpeln lassen! – Noch eine Dummheit auf dem Kerbholz! – Da wirst du die Folgen noch abzuwarten haben, mein Freund!

Immerhin, jetzt gilt es, dem Schuft die Ausführung seines Plans zu vereiteln ... gilt es, den Zug zu retten, der mit aller Schnelligkeit dem unvollendeten Viadukt, dem Verderben entgegenjagt ... jetzt gilt es, die Passagiere zu retten, denen die entsetzlichste Katastrophe bevorsteht ... Der Schatz, dessen sich Seigneur (?? jetzt verdient er zwei Fragezeichen!) Faruskiar nebst seinen Helfershelfern bemächtigen will, kümmert mich so wenig wie ein Stück Makulatur! ... Die Passagiere aber und ich selbst ... ja, das ist eine andere Sache!

Ich will Popof aufsuchen ... Unmöglich! Es erscheint mir, als war ich an den Fußboden des Gepäckwagens genagelt ... Mir schwinden die Sinne ...

Es ist also wahr, daß wir auf den Abgrund zufahren ... Nein, ich bin ja ein Narr! ... Faruskiar und seine Begleiter würden da ja auch mit hinabgestürzt ... sie gingen mit uns zugrunde!

In diesem Augenblick gellen vorn vom Zug laute Schreie her – Geschrei von Leuten, die ermordet werden ... Kein Zweifel! ... Der Heizer und der Maschinenführer werden erdrosselt, und ich bemerke, daß die Schnelligkeit des Zugs wesentlich nachläßt.

Ah, ich begreife! Einer der Schandbuben versteht mit der Lokomotive umzugehen, und diese Verlangsamung gestattet den Burschen abzuspringen und vor Eintritt der Katastrophe ein Stück zu entfliehen.

Endlich gelingt es mir, meinen Starrkrampf zu überwinden. Strauchelnd wie ein Betrunkener hab' ich kaum die Kraft, mich bis zum Kasten Kinkos zu schleppen. Dort unterrichte ich ihn mit kurzen Worten über das Vorgefallene und rufe laut:

»Wir sind verloren!«

»Nein ... vielleicht ...«, antwortet er.

Eh ich noch eine Bewegung zu machen imstande bin, ist Kinko aus seinem Kasten gesprungen, nach der Tür des Gepäckwagens gestürzt und erklettert schon den Tender, indem er mir zuruft:

»Kommen Sie ... kommen Sie!«

Wie es zugegangen ist, weiß ich nicht, doch in einem Augenblick befinde ich mich neben ihm auf der Plattform der Lokomotive ... die Füße im Blut – im Blut des Heizers und des Führers, die auf die Gleise hinausgestürzt worden sind ...

Von Faruskiar und seinen Spießgesellen ist nichts zu sehen.

Vor der Flucht von hier hat einer die Bremsen völlig aufgedreht, die Dampfeinströmungsventile weit geöffnet, den Brennrost übermäßig mit frischem Brennmaterial beschickt, und jetzt schießt der Zug mit entsetzlicher Schnelligkeit dahin ...

Noch wenige Minuten, und er muß den Viadukt von Tju erreicht haben ...

Tatkräftig und entschlossen hat Kinko seine Kaltblütigkeit bewahrt. Vergeblich aber sucht er den Hebel zu bewegen, den Zylindern Gegendampf zu geben und durch Anziehung der Bremsen die Zuggeschwindigkeit zu hemmen ... er weiß nicht recht, wie diese Hebel und Kurbeln wirken.

»Wir müssen sofort Popof holen!« ruf' ich voller Schrecken.

»Und was würde dieser dann noch tun können? ... Nein, es gibt nur ein einziges Mittel. ...«

»Welches ... welches?«

»Das Feuer noch mehr zu schüren«, antwortet Kinko mit ruhiger Stimme, »die Sicherheitsventile zu belasten und die Lokomotive zerspringen zu lassen.«

Ist das wirklich das einzige, dieses von der Verzweiflung eingegebene Mittel, den Zug zum Stehen zu bringen, ehe er den Viadukt erreicht?

Kinko schaufelt wie ein Irrsinniger Steinkohle auf den Rost der Feuerbüchse. Es entsteht ein furchtbarer Zug, der ganze Massen von Luft durch die Feuerung preßt, der Druck steigt, der Dampf zischt pfeifend aus den Sicherheitsventilen, im Kessel brodeln es, die Maschine seufzt unter dem hohen Druck des Dampfs ... Die Geschwindigkeit nimmt zu und übersteigt jetzt wohl 100 Kilometer in der Stunde ...

»Fort von hier«, ruft mir Kinko zu, »alle sollen sich nach den letzten Waggons flüchten ...«

»Und Sie, Kinko?«

»Fort, schnell fort«, sag' ich!

Ich sehe noch, wie er mit beiden Händen nach den Sicherheitsventilen greift und sich mit dem ganzen Körpergewicht an deren Hebelarme hängt.

»So eilen Sie doch fortzukommen!« ruft er mir noch zu.

Ich überklettere den Tender, stürme durch den Gepäckwagen und wecke Popof, indem ich mit voller Kraft der Lungen ausrufe:

»Nach rückwärts! ... Alle nach dem Ende des Zugs!«

Einige urplötzlich aus dem Schlaf auffahrende Reisende beeilen sich, die ersten Waggons zu verlassen ...

Plötzlich ein Krachen, eine furchtbare Explosion, auf die ein sehr heftiger Stoß folgt. Der Zug scheint sich erst ein wenig rückwärts zu bewegen, rollt aber, eine Folge der vor-



her erlangten Schnelligkeit, noch einen halben Kilometer weiter dahin ...

Endlich bleibt er stehen ...

Popof, der Major, Herr Caterna und die meisten Fahrgäste springen sofort auf die Strecke hinunter.

Inmitten der Finsternis gewahrt man doch einen Wirrwarr von Gerüsten, Balken und Streben oben auf den Holzpfeilern, die den Viadukt von Tju zu tragen bestimmt sind.

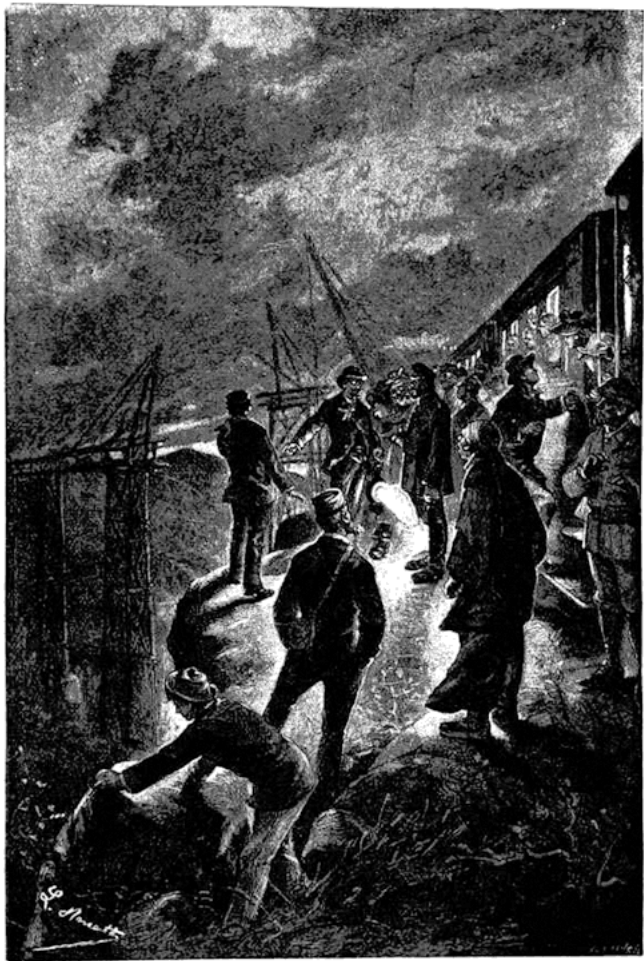
Noch 200 Schritte weiter, und der Zug der Groß-Transasiatischen Bahn wäre in den Abgrund gestürzt.

25. KAPITEL

Und ich Tor, der ich nach Stoff für meine Berichte suchte, der die Langeweile einer eintönigen Philisterfahrt von 6000 Kilometern so sehr fürchtete, eine Fahrt, bei der ich keine Eindrücke erhielt, keine Aufregung empfand, die da wert gewesen wäre, durch Druckerschwärze verewigt zu werden!

Ich will's nur zugeben ... ich habe noch eine, und zwar eine kolossale Dummheit begangen! Der verwünschte Seigneurs Faruskiar, den ich – durch meine Depesche – zum edlen Helden gestempelt habe! Was werden die getreuen Leser des ›XX. Jahrhundert‹ dazu sagen! Wahrlich, ich verdiene unter die erstklassigen Pflastertreter der Hölle versetzt zu werden.

Wir befinden uns, wie schon gesagt, 200 Schritte vom



Tjutal, einer tiefen Bodensenke, die die Errichtung eines 350 bis 400 Fuß langen Viadukts nötig gemacht hat. Das mit Felsstücken übersäte Tal ist mindestens 100 Fuß tief. Stürzte der Zug in den Abgrund, so wäre keiner von uns mit dem Leben davongekommen. Diese denkwürdige – vom Standpunkt des Reporters betrachtet, höchst interessante – Katastrophe hätte gut hundert Opfer gefordert. Dank der Kaltblütigkeit, der Entschlossenheit und dem Opfermut des jungen Rumänen sind wir von diesem entsetzlichen Unglücksfall verschont geblieben.

Alle? ... Ach nein! ... Kinko hat ja die Rettung seiner Gefährten mit dem eigenen Leben bezahlt.

Inmitten des furchtbarsten Durcheinanders ist es nämlich meine erste Sorge gewesen, nach dem unverseht gebliebenen Gepäckwagen zu sehen. Hätte Kinko die Explosion überlebt, so wäre er dorthin zurückgekehrt und in sein rollendes Gefängnis in der Erwartung geschlüpft, daß ich mich mit ihm schon in Verbindung setzen werde ...

O weh! der Kasten ist leer – leer wie die Kasse einer fal-liten Bankgesellschaft ... Kinko ist seiner Opferfreudigkeit erlegen.

Es gab also doch einen Helden in unserer Gesellschaft, doch nicht jenen Faruskiar, den gottlosen, unter der Haut eines Verwaltungsrats verborgenen Räuber, dessen Namen ich ungeschickterweise nach allen Ecken der Welt hinausgepredigt habe. Nein, dieser Rumäne war es, dieser bescheidene, kleine arme Verlobte, den seine Braut vergeblich erwarten, den sie niemals wiedersehen wird! – Doch ihm soll

sein Recht werden! ... Ich erzähle, was er getan hat ... Jetzt war es ein Verbrechen, sein Geheimnis noch weiter zu hüten ... Hat er die Groß-Transasiatische Eisenbahngesellschaft auch betrogen, so hat er gerade dadurch einen ganzen Personenzug retten können! ... Wir wären verloren, wären zum schrecklichsten Tod verdammt gewesen, wenn Kinko nicht dagewesen wäre!

Ich bin mit schwerem Herzen und tränenden Augen nach dem Gleis wieder hinuntergestiegen.

Der Schandplan Faruskiars, den sein Rivale Ki-Tsang nur vorzeitig kreuzte – war vortrefflich erdacht, indem jener sich dabei der 6 Kilometer langen, nach dem unvollendeten Viadukt führenden Zweiglinie bediente. Den Zug dorthin zu lenken war ja ganz leicht, wenn ein Spießgeselle von ihm die jene beiden Linien verbindende Weiche umlegte. Sobald dann durch verabredete Zeichen gemeldet wurde, daß wir uns auf der Zweiglinie befanden, galt es bloß, sich nach der Plattform der Lokomotive zu begeben, deren Führer und Heizer umzubringen, und dann bei verminderter Geschwindigkeit des Zugs abzuspringen, während dieser nach vorheriger starker Beschickung des Maschinenrosts mit frischen Kohlen die volle Geschwindigkeit bald wieder erlangen mußte ...

Und jetzt ist daran gar nicht zu zweifeln, daß diese Schurken, die der raffiniertesten Folterqualen der chinesischen Justiz würdig wären, nach dem Tal von Tju eilen. Hier, unter den Trümmern des Zugs hoffen sie die 15 Millionen an Gold und Edelsteinen zu finden. Und diesen Schatz

könnten sie, ohne die Befürchtung, überrascht zu werden, fortschleppen, da ihnen die Nacht zu Hilfe kommt, ihr Verbrechen zu vollenden.

Nur zu ... sie werden sich beraubt sehen, die Räuber, und ich hoffe, daß eine solche Schandtat ihnen – zum allerwenigsten! – den Kopf kosten wird. Ich allein weiß, was vorgegangen ist; aber ich werde es sagen, da der arme Kinko doch nicht mehr vorhanden ist.

Ja, mein Entschluß steht fest, ich werde reden, sobald ich Zinca Klork gesehen habe. Das arme Mädchen muß vorsichtig von ihrem Unglück unterrichtet werden. Ich mag nicht, daß der Tod ihres Verlobten vorher zum Stadtgespräch wird und sie die Kunde davon wie ein Donnerschlag überrascht. Ja ... morgen ... sobald wir in Peking angelangt sind.

Doch wenn ich auch vorläufig von Kinko nichts verlauten lassen darf, so will ich wenigstens Faruskiar, Ghangir und die vier Mongolen, ihre Helfershelfer, denunzieren. Ich kann ja aussagen, daß ich sie habe durch den Gepäckwagen schleichen sehen, daß ich ihnen gefolgt bin, daß ich alles verstanden habe, was sie auf der Plattform miteinander sprachen, und den Schmerzensschrei der Unglücklichen vernommen habe, die in ihrem schweren Dienst ermordet wurden, und daß ich dann mit dem Ruf: »Nach rückwärts! ... Alle nach dem Ende des Zugs!« in die Waggon zurückgestürzt bin.

Wie sich bald zeigen wird, wartet sicherlich noch ein anderer, dessen gerechter Verdacht sich nun in Gewißheit ver-

wandelt hat, nur auf die Gelegenheit, den angeblichen Seigneur Faruskiar anzuklagen!

Augenblicklich stehen wir, Major Noltitz, der deutsche Baron, Herr Caterna, Fulk Ephrinell, Pan-Chao, Popof und andere, zusammen etwa zwanzig Reisegefährten, an der Spitze des verunglückten Zugs. Selbstverständlich sind die chinesischen Gendarmen, getreu ihrem Befehl, in der Nähe des Schatzes geblieben, den keiner von ihnen zu verlassen gewagt hatte. Der Schaffner aus dem letzten Waggon bringt die Endlaterne mit, und ihr heller Schein gestattet uns, den Zustand der Lokomotive zu erkennen.

Wenn der Zug, der ja mit außergewöhnlicher Schnelligkeit dahinraste, nicht plötzlich festgehalten worden war – was seine gänzliche Zerstörung herbeigeführt hätte – so lag das daran, daß bei der Explosion der Kessel nach oben und nach seitwärts geborsten war. Da die Schienen somit unversehrt blieben, konnte die Lokomotive auf dem Gleis noch so lange fortrollen, bis ihre Schnelligkeit von selbst erstarb. Der Zug hat also schließlich allein haltgemacht, und deshalb blieben die Reisenden von einem gefährlichen Stoß verschont.

Vom Kessel und seinen Nebenteilen sind nur noch formlose Trümmer übrig. Kein Schornstein, kein Dampfdom oder Rauchkammer, nichts als verbogene Eisenbleche, zerrissene und verdrehte Feuerrohre, abgequetschte Zylinder, ausgerenkte Treibstangen – gähnende Wunden an einer stählernen Leiche.

Und nicht die Lokomotive allein ist zerstört, sondern

auch der Tender ist völlig dienstunfähig. Seine Wasserkästen sind eingedrückt und der Kohlevorrat liegt auf und neben der Bahnstrecke verstreut, der Gepäckwagen ist wie durch ein Wunder mit ganz leichter Beschädigung weggekommen.

Angesichts dieser schrecklichen Wirkungen der Explosion leuchtet mir ein, daß für den jungen Rumänen keine Rettung möglich gewesen ist, daß er tot, zerrissen, in Stücke zerfetzt sein muß! ... Obwohl ich die Strecke so etwa 100 Meter weit absuche, find' ich von ihm natürlich kein Überbleibsel!

Schweigend starren wir anfangs auf diese Verwüstung; dann hört man von der und jener Seite einzelne Äußerungen fallen.

»Unser Heizer und unser Maschinenführer«, sagt einer der Reisenden, »sind bei der Explosion unzweifelhaft umgekommen.«

»Die armen Leute!« klagt Popof. »Ich frage mich nur, wie der Zug hat auf die Seitenlinie nach Nanking kommen können, ohne daß sie es bemerkt hätten!«

»Die Nacht ist sehr finster«, meint Fulk Ephrinell, »und der Führer wird nicht haben sehen können, wie die Weiche stand.«

»Das ist die einzig mögliche Erklärung«, bestätigt Popof, »denn sonst hätte er den Zug ganz gewiß angehalten, während wir gerade mit außerordentlicher Schnelligkeit dahingefahren sind ...«

»Doch wie kam es«, wirft Pan-Chao ein, »daß die Seiten-

linie nach Nanking überhaupt offenstand, da der Viadukt von Tju doch noch unvollendet ist? ... Es muß doch jemand die Weiche verstellt haben!«

»Ganz unzweifelhaft«, stimmt ihm Popof zu; »hier liegt gewiß eine grobe Nachlässigkeit vor ...«

»Nein ... da ist böser Wille im Spiel«, behauptet Fulk Ephrinell. »Hier liegt ein Verbrechen, ein vorbedachtes Verbrechen vor mit der Absicht, den Zug zu zerstören und die Reisenden umzubringen ...«

»Zu welchem Zweck aber?« fragt Popof.

»Nun, den kaiserlichen Schatz zu rauben«, erklärt Fulk Ephrinell. »Vergessen Sie denn ganz, daß diese Millionen Übeltäter geradezu anlocken mußten? Erfolgte der Überfall zwischen Tchertchen und Tcharkalyk nicht auch in der Absicht, den Zug zu berauben?«

Der Amerikaner wußte gar nicht, wie richtig seine Annahme war.

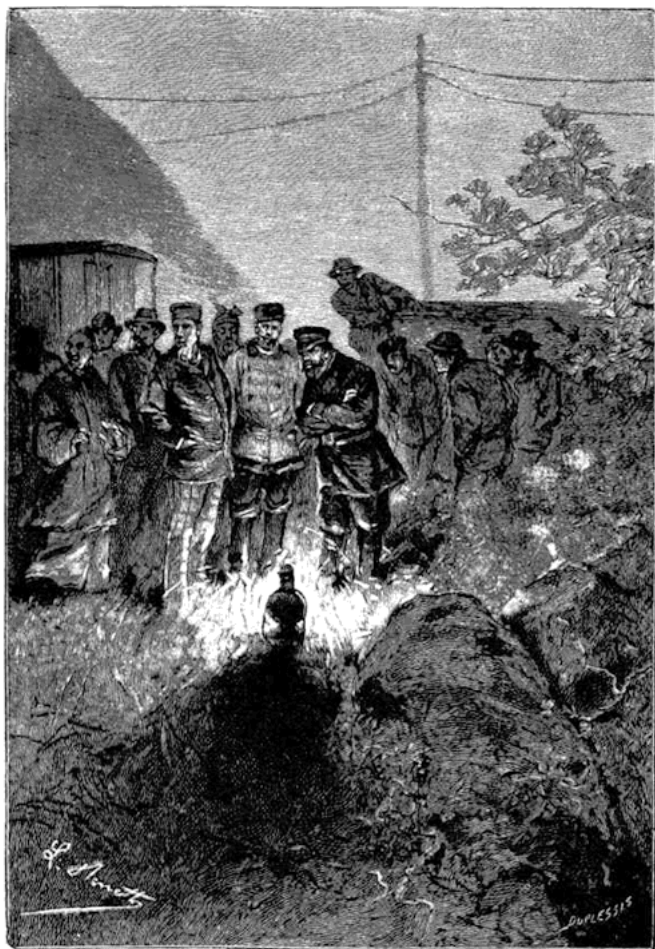
»Nach dem Angriff durch Ki-Tsang also«, ergriff Popof wieder das Wort, »glauben Sie, daß noch andere Raubgesellen ...«

Bisher hatte sich Major Noltitz noch nicht in das Gespräch gemischt. Jetzt fällt er Popof ins Wort und sagt mit so lauter Stimme, daß ihn alle hören und verstehen müssen:

»Wo ist denn Seigneur Faruskiar?«

Ein jeder dreht sich um und sucht zu entdecken, was aus dem Verwaltungsrat der Gesellschaft geworden ist.

»Wo ist sein Begleiter Ghangir?« fährt der Major fort.



Keine Antwort.

»Wo sind denn die vier Mongolen, die im letzten Waggon saßen?« fragt Major Noltitz.

Keiner von ihnen meldet sich.

Man ruft ein zweites Mal nach Seigneur Faruskiar.

Seigneur Faruskiar folgt dem Ruf nicht.

Popof begibt sich nach dem Waggon, in dem sich jener gewöhnlich aufhielt ...

Der Waggon ist leer.

Leer? ... Nein. Sir Francis Trevellyan sitzt seelenruhig auf seinem Platz und kümmert sich nicht im geringsten um das, was sonst vorgeht. Geht das denn diesen Gentleman weiter etwas an, als daß er sich sagen wird, daß auf den russisch-chinesischen Eisenbahnen eine Sorglosigkeit und Unordnung ohnegleichen herrscht? ... Eine Weiche geöffnet, und kein Mensch weiß, durch wen! ... Ein Zug, der sich auf eine falsche Strecke verirrt! ... Welch ebenso lächerliche wie echt moskowitische Verwaltung!

»Da sehen Sie!« ruft jetzt Major Noltitz, »der Übeltäter, der den Zug in die Seitenlinie nach Nanking übergeleitet hat, der, der ihn in das tiefe Tal von Tju stürzen lassen wollte, um sich dann des kaiserlichen Schatzes zu bemächtigen, war kein anderer als Faruskiar!«

»Faruskiar!« stießen die Reisenden wie aus einem Mund hervor.

Die meisten wollen der von Major Noltitz ausgesprochenen Beschuldigung keinen Glauben beimessen.

»Wie«, ruft Popof, »es wäre dieser Verwaltungsrat der

Gesellschaft gewesen, der sich bei dem Räuberüberfall so heldenhaft benommen, der den Anführer Ki-Tsang mit eigener Hand getötet hat, er sollte ...»

Jetzt trete auch ich in der Sache auf.

»Der Major täuscht sich nicht«, erklärte ich. »Jener Faruskiar ist es, der diesen Schurkenstreich ausgeführt hat!«

Inmitten der allgemeinen Bestürzung erzähl' ich nun, was ich weiß und was ich durch Zufall erfahren habe. Ich schildere, wie mir der Plan Faruskiars und der Mongolen bekannt geworden ist, freilich als es schon zu spät war, dessen Ausführung zu vereiteln, und ich verschweige auch nicht, was das Eingreifen Kinkos betrifft. Zur passenden Zeit werd' ich schon für den wackeren Burschen an rechter Stelle eintreten.

Meinen Worten folgt ein wahres Gewitter von Flüchen und Drohungen. Wie! Jener Seigneur Faruskiar ... der stolze Mongole ... der Beamte, den wir selbst in Tätigkeit gesehen hatten! ... Nein ... das schien unmöglich!

Und doch muß man sich wohl oder übel den Tatsachen fügen. Ich habe mit eigenen Augen gesehen ... mit eigenen Ohren gehört ... ich versichere, daß Faruskiar der Urheber der Katastrophe ist, die unseren Zug vernichten sollte, daß er der abscheulichste Bandit ist, der je in Zentralasien sein Unwesen getrieben hat.

»Sie erkennen nun, Herr Bombarnac«, flüstert Major Noltitz mir zu, »daß mein anfänglicher Verdacht völlig begründet war.«

»Leider gar zu begründet«, hab' ich geantwortet, »und

ich gestehe – ohne falsche Scham –, daß ich mich von dem großartigen Auftreten jenes abscheulichen Schufts habe betören lassen.«

»Herr Claudius«, läßt sich da Herr Caterna vernehmen, der zu uns herangetreten ist, »bringen Sie das in einen Roman, und Sie werden sehen, daß alle Welt über Unwahrscheinlichkeit schreit!«

Herr Caterna hat recht – so unwahrscheinlich das alles sein mag, es ist doch tatsächlich so! Übrigens muß es allen, mich, der ich das Geheimnis Kinkos kenne, ausgenommen, als ein wahres Wunder erscheinen, daß die Lokomotive wie durch eine von der Vorsehung bestimmte Explosion so kurz vor dem Abgrund stehengeblieben ist.

Jetzt, wo jede Gefahr vorüber ist, gilt es zuvörderst Maßnahmen zu ergreifen, um die Wagen des Zugs nach der Peking-Linie zurückzuschaffen.

»Das einfachste wird es sein«, sagt Popof, »wenn einige von uns bereit wären ...«

»Da bin ich dabei!« meldete sich schon Herr Caterna.

»Um was handelt es sich?« füge ich hinzu.

»Es gilt, sich zu Fuß zur nächsten Station, nach Fuen-Choo, zu begeben und von da aus nach dem Bahnhof von Tai-Yuan zu telegrafieren, um eine Hilfslokomotive zu erbitten.«

»Wie weit ist es bis zur Station Fuen-Choo?« fragt Fulk Ephrinell.

»Von hier sind es etwa 6 Kilometer bis zur Teilung der

Bahnlinie, und von da aus liegt der Bahnhof von Fuen-Choo noch 5 Kilometer entfernt.«

»Also 11 Kilometer zusammen«, läßt der Major sich vernehmen, »das ist für einen guten Fußgänger eine Sache von anderthalb Stunden. Vor 3 Uhr kann die von Tai-Yuan entsandte Lokomotive schon bei dem verunglückten Zug angelangt sein. Ich bin bereit aufzubrechen ...«

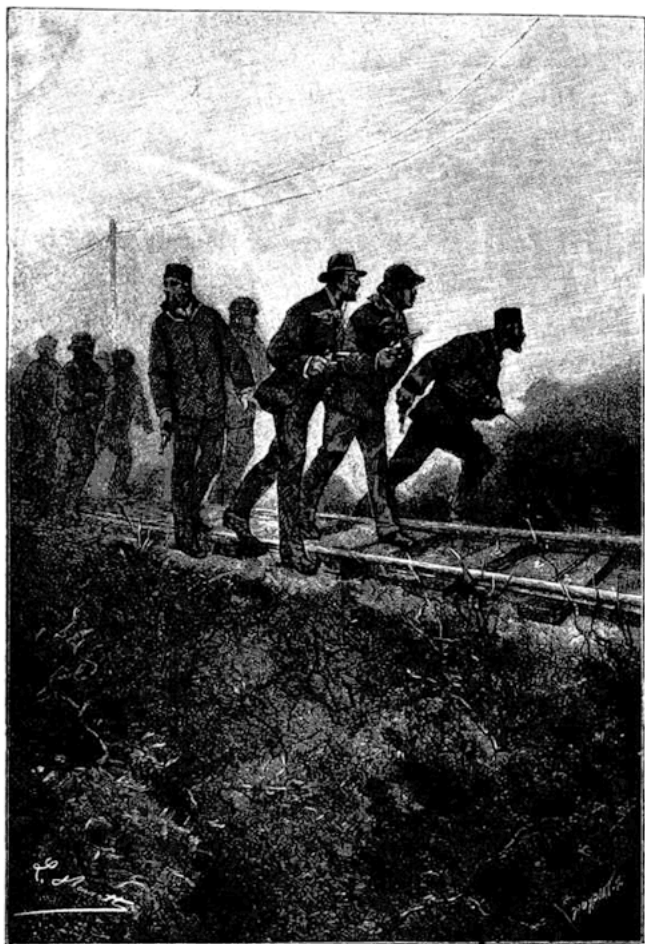
»Ich auch«, erklärt Popof, »und ich glaube, wir tun gut, mehrere zusammen zu gehen. Wer weiß, ob wir nicht unterwegs Faruskiar mit seinen Mongolen begegnen.«

»Sie haben recht, Popof«, erwidert der Major, »sorgen wir also dafür, gut bewaffnet zu sein.«

Das ist nur weise zu nennen, denn die Räuber, die sich doch jedenfalls nach dem Viadukt von Tju begeben, können ja nicht fern sein. Sobald sie freilich das Mißglücken ihres Schurkenstreichs erkennen, werden sie wohl Fersengeld geben. Wie sollten sie – ihrer sechs – es wagen, an die 100 Passagiere anzugreifen, ohne die chinesischen Soldaten zu zählen, die zum Schutz des kaiserlichen Schatzes bei der Hand sind!

Ein Dutzend von uns, darunter Herr Caterna, Pan-Chao und ich, erbietet sich, Major Noltitz zu begleiten. Auf allgemeines Verlangen soll Popof dagegen bei dem Zug zurückbleiben, während wir es übernehmen, in Fuen-Choo alles Nötige zu veranlassen.

Mit Dolchen und Revolvern ausgerüstet – es ist jetzt halb 2 Uhr nachts – folgen wir also der Bahnstrecke, die nach der



Gabelung beider Linien hinführt, und gehen so schnell, wie es die Finsternis der Nacht nur gestattet.

Vor Verlauf von 2 Stunden treffen wir bei der Station Fuen-Choo ein, ohne übrigens unterwegs ein Hindernis gefunden zu haben. Offenbar wird Faruskiar jetzt entflohen sein. Es fiel also der chinesischen Polizei zu, sich des Räubers und seiner Spießgesellen zu bemächtigen. Ob ihr das gelingen wird? ... Ich wünsche es, doch ohne große Hoffnung.

In der Station läßt Pan-Chao den Bahnhofsvorstand wecken, und dieser gibt die telegrafische Anweisung nach Tai-Yuan, sofort eine Lokomotive nach der Nankinger Seitenlinie abgehen zu lassen.

Es ist wenig über 3 Uhr, der Tag beginnt zu grauen, und wir begeben uns nach der Bahngabelung, um die Lokomotive zu erwarten. Dreiviertel Stunden später meldet sich diese durch langgezogenes Pfeifen und hält an der Teilungsstelle beider Linien an.

Sobald wir im Tender alle untergebracht sind, fährt die Lokomotive nach der Seitenlinie hinüber, und eine halbe Stunde später sind wir wieder bei unserem Zug.

Schon glüht das Morgenrot über dem Horizont, so daß man einen größeren Umkreis zu übersehen vermag. Ohne mit jemand davon zu sprechen, mach' ich mich auf, den Körper des armen Kinko zu suchen, kann davon aber nicht einmal einzelne Stücke finden.

Da sich die Lokomotive an den Kopf des Zugs nicht setzen kann, weil sich an dieser Stelle weder ein zweites Gleis,

noch eine Drehscheibe befindet, so bleibt nichts anderes übrig, als daß sie rückwärts läuft und uns bis zur Bahnteilung nachschleppt, während wir unsere ganz zerstörte Lokomotive nebst Tender einfach liegenlassen. Es folgt hieraus, daß der Gepäckwagen, in dem sich der – jetzt leider leere! – Kasten befindet, an das Ende des Zugs kommt.

Wir fahren ab und erreichen nach einer halben Stunde die Weiche an der Hauptlinie nach Peking.

Zum Glück brauchten wir nicht erst nach Tai-Yuan zurückzukehren, was uns eine Verzögerung von anderthalb Stunden ersparte. Vor Überschreitung der Weiche fährt die Lokomotive in der Richtung nach Fuen-Choo voraus; nachher werden die Wagen einzeln bis über die Teilungsstelle geschoben und der Zug damit wieder wie vorher geordnet. Von 5 Uhr ab rollen wir dann mit der vorschriftsmäßigen Geschwindigkeit durch die Provinz Petchili hin.

Ich habe nichts Besonderes mehr mitzuteilen über diesen letzten Reisetag, währenddessen unser chinesischer Maschinenführer – das muß ich ihm ehrlich nachrühmen – sich in keiner Weise bemühte, die verlorene Zeit wieder einzuholen. Wenn indes einige Stunden mehr oder weniger uns ziemlich gleichgültig sind, so trifft das doch nicht bezüglich des Barons Weißschnitzerdörfer zu, der ja in Tien-Tsin das Dampfschiff nach Yokohama besteigen will.

Und wirklich, als wir gegen Mittag dort ankommen, ist der Dampfer seit einer Dreiviertelstunde bereits abgefahren, und als der deutsche Weltumsegler, der Rivale eines Bly und eines Bisland, sich auf den Perron des Bahnhofs stürzte,

erfuhr er nur, daß das genannte Dampfschiff in demselben Augenblick die Mündung des Pei-Ho verließ und ins offene Meer hinaussteuerte.

Unglückseliger Reisender! Wer kann sich wundern, daß unser armer Zug mit einer ganzen Sintflut teutonischer Flüche überschüttet wurde, die der Baron »von backbord und von steuerbord« – wie Herr Caterna gesagt haben würde – herausdonnern läßt. Und, offen gestanden, er hat ja am Ende ganz recht, sich in seiner kräftigen Muttersprache auszutoben.

In Tien-Tsin sind wir nur eine Viertelstunde geblieben. Die Leser des ›XX. Jahrhundert‹ mögen mir also verzeihen, daß ich diese Stadt von 500.000 Seelen nicht besucht habe, die chinesische Stadt mit ihren wunderlichen Tempelbauten, das europäische Viertel, wo der sehr lebhafte Handel seinen Sitz hat, und auch nicht die Kais des Pei-Ho, auf dem Hunderte von Dschunken stromauf- und stromabwärts segeln ... Die Schuld dafür fällt auf Faruskiar, und schon allein, daß er mir meine Reportertätigkeit unterbunden hat, verdient, daß er von dem fantasie reichsten Henkersknechte Chinas vom Leben zum Tod befördert werde!

Die letzten Strecken unserer Reise wurden durch keinen Zwischenfall gestört. Am tiefsten schmerzt mich nur, daß ich Kinko nicht mitbringe und daß sein Kasten leer ist ... Und er hatte mich doch ersucht, ihn zu Fräulein Zinca Klork zu begleiten! ... Wie soll ich dem unglücklichen jungen Mädchen nun mitteilen, daß ihr Verlobter im Bahnhof zu Peking nicht mit eingetroffen ist?

Schließlich nimmt in dieser Welt doch alles einmal ein Ende, selbst eine Fahrt über 6000 Kilometer auf der Groß-Transasiatischen Eisenbahn, und nach einer Reise von 13 tägiger Dauer hält unser Zug an den Pforten der Haupt- und Residenzstadt des großen Himmlischen Reichs.

26. KAPITEL

»Peking! Alles aussteigen!« ruft Popof.

Herr Caterna antwortet mit richtig schnarrendem Parisisch:

»Glaub's dir, alter Junge!«

Alle Welt hat die Wagen geräumt.

Es ist 4 Uhr nachmittags.

Für Leute, die durch eine 312 Stunden lange Fahrt erschöpft sind, ist's jetzt nicht an der Zeit, durch die Stadt – was sag' ich? ... durch die vier ineinander geschachtelten Städte zu laufen. Dazu hab' ich ja Muße genug, da sich mein Aufenthalt in dieser Hauptstadt auf mehrere Wochen erstrecken wird.

Vorläufig empfiehlt es sich, ein Hotel auszuspähen, in dem ich einigermaßen erträglich wohnen kann. Nach eingeholter Erkundigung heg' ich die Hoffnung, daß das in der Nähe des Bahnhofs gelegene »Hotel der Zehntausend Träume« ein Unterkommen bieten dürfte, das unsere abendländischen Gewohnheiten nach Möglichkeit befriedigt.

Die Fräulein Zinca Klork zgedachte Visite denk' ich am

folgenden Tag abzustatten. Ich werde mich zu ihr noch eher begeben, als der Kasten in ihre Wohnung geschafft worden ist, und ach! immer zu zeitig, weil das nur den Zweck hat, ihr das Ableben ihres Verlobten mitzuteilen.

Major Noltitz wird mit mir dasselbe Hotel bewohnen. Ich brauche von ihm nicht Abschied zu nehmen, so wenig wie von Herrn und Frau Caterna, die vor ihrer Weiterreise nach Shanghai ebenfalls 14 Tage hier zu verweilen denken. Pan-Chao und Doktor Tio-King werden von einem Wagen abgeholt, der sie nach dem von der Familie des jungen Chinesen bewohnten Yamen entführt. Wir werden uns jedoch wiedersehen. Freunde scheiden nicht mit einem einfachen Lebewohl voneinander, und der Händedruck, den ich mit ihm beim Verlassen der Waggon gewechselt, wird nicht der letzte gewesen sein.

Herr und Frau Ephrinell wollen eiligst vom Bahnhof verschwinden, um sich ins Geschäft zu stürzen, was sie zur Aufsuchung eines Hotels im Handelsviertel der Stadt, innerhalb der chinesischen Umfassungsmauer, nötigt. Sie werden aber nicht fortkommen, ohne daß ich mich von ihnen empfohlen habe.

So treten wir, Major Noltitz und ich, auf das liebenswürdige Paar zu, wobei es zum Austausch der landläufigen Höflichkeiten kommt.

»Endlich«, sprech' ich Fulk Ephrinell an, »sind die 42 Frachtstücke des Hauses Bulbul & Co. im sicheren Hafen angelangt! Freilich hätte nicht viel daran gefehlt, daß die

Explosion unserer Lokomotive Ihre künstlichen Zähne zerstörte ...«

»Ganz richtig, Herr Bombarnac«, antwortet der Amerikaner, »meine Zähne sind bei der Geschichte gut weggekommen. Was haben wir seit der Abfahrt von Tiflis für Abenteuer erlebt! ... Wahrlich, die Fahrt war weniger eintönig, als ich voraussetzte ...«

»Und dann haben Sie sich«, fällt der Major ein, »wenn ich nicht irre, unterwegs auch noch verheiratet!«

»*Wait a bit!*« erwidert der Yankee in merkwürdigem Ton. – »Um Verzeihung ... wir haben Eile ...«

»Und wir wollen Sie auch nicht aufhalten, Herr Ephrinell«, antworte ich, »Sie werden uns aber doch gestatten, Frau Ephrinell und Ihnen selbst ein ›Auf Wiedersehen!‹ zuzurufen.«

»Auf Wiedersehen!« stößt die amerikanisierte Engländerin hervor, die mir bei der Ankunft hier noch trockener erscheint als bei der Abfahrt.

Dann wendet sie sich schnell um.

»Ich habe keine Lust zu warten! Herr Ephrinell ...«

»Ich auch nicht, Madame«, erwidert der Yankee.

Herr ... Madame! ... Was der Kuckuck, sie nennen sich schon nicht mehr Fulk und Horatia!

Ohne daß er ihr den Arm geboten hätte, begeben sich dann beide nach dem Ausgang. Er geht sogar an der rechten Seite und läßt die schönere Hälfte zur Linken einhertrotten. Doch, das ist ja ihre Sache.

Blieb noch meine Nummer 8, die stumme Person, die

im ganzen Stück ... während der ganzen Reise, wollt' ich sagen, kein Wort gesprochen hat. Und doch möcht' ich den Ton seiner Stimme, wär's auch nur auf 1 Sekunde ... einmal hören.

Täusche ich mich nicht, so wird sich jetzt dazu Gelegenheit bieten.

Da steht der phlegmatische Gentleman und läßt den verächtlichen Blick über die Wagenreihe schweifen. Er hat seinem gelben Maroquin-Etui eine Zigarre entnommen. Doch beim Schütteln des Schächtelchens mit Zündhölzern bemerkt er, daß keines mehr darin ist.

Meine Zigarre – eine vorzügliche Londres – brennt dagegen und ich rauche mit der glücklichen Befriedigung des Liebhabers und auch mit dem Bedauern des Mannes, der diese Sorte in ganz China nicht wiederfinden wird.

Sir Francis Trevellyan hat den Glutschein an der Spitze meiner Zigarre bemerkt und kommt auf mich zu.

Ich denke, er wird mich um Feuer bitten oder vielmehr um »Licht«, wie die Engländer sagen, und ich erwarte das herkömmliche »some light«.

Der Gentleman begnügt sich aber, den Arm auszustrecken, und mehr maschinenmäßig reich' ich ihm meine Zigarre hin. Er nimmt sie zwischen Daumen und Zeigefinger, klopft das weiße Aschenköpfchen ab, zündet die seinige an, und nun bild' ich mir doch ein, statt des nicht gehörten »some light« wenigstens ein »thank you, Sir!« zu hören.

Nichts dergleichen! Nachdem er einige Züge aus seiner Zigarre getan hat, wirft Sir Francis Trevellyan meine acht-

los auf den Perron. Dann wendet er sich, steif wie ein echter Londoner, nach links und verläßt gemessenen Schritts den Bahnhof.

Wie? Und da haben Sie dazu geschwiegen? ... Ja, ich war zu verblüfft, ich konnte kein Wort hervorbringen und mich nicht von der Stelle rühren ... Ich war wie vom Donner gerührt durch diese ultrabritische Unverfrorenheit, während Major Noltitz vor Lachen bersten wollte.

Ah, wenn ich ihn wiedertreffe, diesen Herrn ... Ich habe aber Sir Francis Trevellyan von Trevellyan Hall, Trevellyan-shire, niemals wiedergesehen!

Eine halbe Stunde später sind wir im »Hotel der Zehntausend Träume« einquartiert. Hier setzt man uns ein Dinner vor, das nach den ganz unglaublichen Vorschriften der chinesischen Kochkunst zugerichtet ist. Nach eingenommenem Mahl, zur Zeit der 2. Wache – um mich der chinesischen Bezeichnung zu bedienen – schlummern wir trotz der schmalen Betten in den wenig komfortablen Zimmern dennoch – nicht den Schlaf der Gerechten, doch den der Erschöpften, und das ist am Ende ebenso gut.

Vor 10 Uhr bin ich nicht wieder erwacht, und vielleicht hätt' ich den ganzen Vormittag verschlafen, wenn ich mich nicht der Erfüllung meiner Pflicht erinnerte. Und welcher Pflicht! Mich nach der Cha-Chua-Straße zu begeben, ehe der traurige Kasten an seine Adressatin, Fräulein Zinca Klork, abgeliefert worden war.

Ich stehe also auf. Ja, wenn Kinko nicht umgekommen wäre, hätt' ich mich nach dem Bahnhof zurückbegeben,

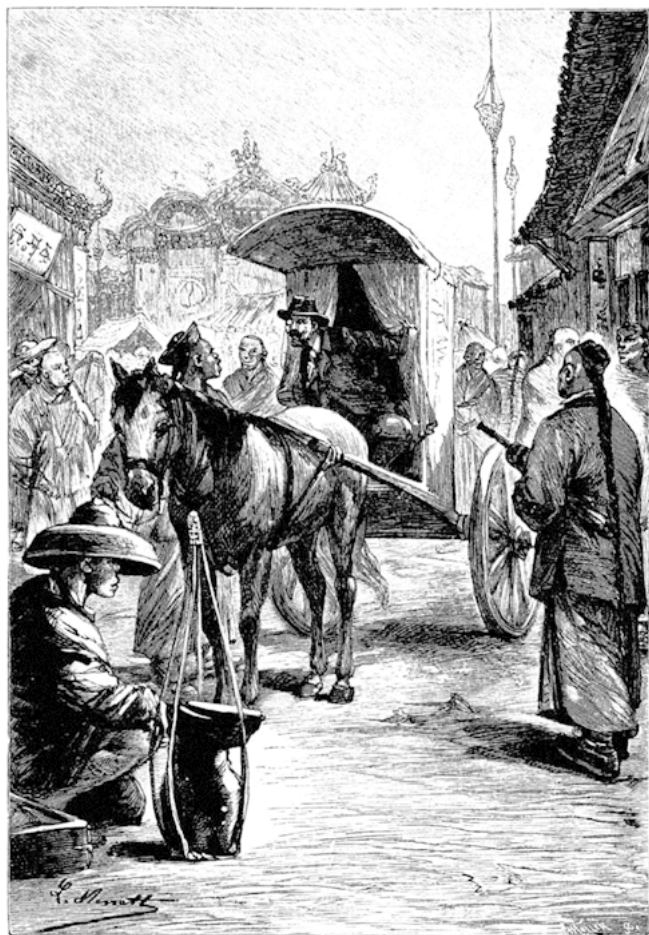
ihm, wie versprochen, bei der Entladung des kostbaren Kollo beigestanden ... ich hätte darüber gewacht, daß er vorschriftsmäßig auf den Rollwagen gesetzt wurde ... hätte ihn bis zur Cha-Chua-Straße begleitet ... ihn sogar ins Zimmer von Fräulein Zinca Klorck hinauftragen helfen! ... Und dann, welcher Jubel, wenn der Verlobte durch die Vorderseite des Kastens herausgesprungen und der wunderhübschen Rumänin in die Arme gestürzt wäre ...

Doch nein! Wenn dieser Kasten ankommt, wird er leer sein, wie ein Herz, aus dem jeder Blutstropfen entflohen ist.

Ich verlasse das »Hotel der Zehntausend Träume« um 11 Uhr, winke mir einen jener chinesischen Wagen heran, die mehr einer auf Räder gesetzten Sänfte gleichen, **gebe die Adresse von Fräulein Zinca Klorck an** – und nun bin ich zu ihr auf dem Weg.

Von den 18 Provinzen Chinas ist bekanntlich die Provinz Petchili die nördlichst gelegene. Aus neun Kreisen bestehend, hat sie Peking zur Hauptstadt, das frühere Chim-Kin-Fo, eine Bezeichnung, die »dem Himmel gehorchende Stadt ersten Rangs« bedeutet.

Ich weiß nicht, ob diese Stadt jemals dem Himmel besonders Untertan war, dagegen aber, daß sie den Gesetzen der gradlinigen Geometrie gehorcht. Sie besteht aus vier quadratischen oder doch rechtwinkligen Einzelstädten: der Chinesenstadt, die die Tatarenstadt, die wiederum die Gelbe Stadt oder Hung-Tching, welch letztere endlich die Rote Stadt oder Tsen-Kai-Tching, das heißt die »verbotene



Stadt«, umschließt. In diesem Gesamtgebiet von über 24 Kilometer Umfang zählt man 2 Millionen Bewohner, Tataren oder Chinesen, die als »die Germanen des Orients« bezeichnet werden, und daneben einige tausend Mongolen und Tibetaner.

Daß auf den Straßen ein sehr lebhafter Verkehr herrscht, erkenne ich an den Hindernissen, die meinen Wagen bei jeder Radumdrehung aufhalten. Da wimmelt es überall von wandernden Händlern, schwerbelasteten Karren und von Mandarinern mit lärmendem Gefolge. Dabei rede ich noch gar nicht von den herrenlosen Hunden, die halb Wölfen, halb Schakalen gleichen, zottiges Haar, bedrohliche Augen und furchtbare Zähne haben, sich nur von zahlreichen Abfällen nähren und besonders die Fremden in Schrecken setzen. Zum Glück bin ich nicht zu Fuß, habe in der Roten Stadt, die man nicht durchqueren darf, nichts zu schaffen, und brauche mich auch weder in die Gelbe noch in die Tatarenstadt zu wagen.

Die chinesische Stadt bildet ein rechtwinkliges Parallelogramm, das von Norden nach Süden durch die vom Tor Hung-Ting bis zum Tor Tien reichende Große Allee geteilt und von Westen nach Osten von der Cha-Chua-Alleestraße durchschnitten wird, die sich vom gleichnamigen Tor bis zum Tor Chuan-Tsa erstreckt. Bei dieser einfachen Anordnung ist es sehr leicht, die Wohnung von Fräulein Zinca Klork zu finden, bei dem Straßengewühl hier aber freilich schwierig, sich dahin zu begeben.

Endlich, kurz vor Mittag, gelange ich ans Ziel. Der Wa-

gen hält vor einem Haus mit bescheidenem Äußeren, das von kleineren Handwerkern und, wie ein Schild daran erkennen läßt, meist von Fremden bewohnt wird.

In der ersten Etage, mit den Fenstern nach der Straße zu, wohnt die junge Rumänin, die, wie früher erwähnt, in Paris als Putzmacherin gelernt hat, jetzt dieses Geschäft in Peking betreiben will und sich auch schon einiger Kundenschaft erfreut.

Ich steige nach dem ersten Stockwerk hinauf. An einer Tür lese ich den Namen Zinca Klorck. Ich klopfe. Man öffnet.

Da steh' ich denn vor einem wirklich reizenden Mädchen, ganz wie Kinko gesagt hat. Es ist eine Blondine von 2- bis 23 Jahren, mit den dunklen Glutaugen der Rumänen, von schönem Wuchs und mit einnehmenden, freundlichen Zügen. War es ihr unbekannt geblieben, daß der fällige Zug der Groß-Transasiatischen Bahn trotz der Hindernisse während der Fahrt gestern nachmittag in Peking eingelaufen ist, und erwartet sie denn nicht ihren Verlobten von Minute zu Minute?

Und ich ... ich soll nun mit einem einzigen Wort diese Freude dämpfen, dieses Lächeln auslöschen ...

Fräulein Zinca Klorck ist höchst verwundert, einen Fremdling ihre Schwelle überschreiten zu sehen. Da sie mehrere Jahre in Frankreich gelebt hat, erkennt sie in mir sofort den Franzosen und fragt, was ihr die Ehre meines Besuchs verschaffe.

Ich muß meine Zunge hüten, denn ich riskiere sonst, das arme Kind auf der Stelle zu töten.

»Fräulein Zinca ... beginne ich zögernd.

»Wie, Sie kennen meinen Namen?« ruft sie.

»Ja, mein Fräulein; ich bin gestern mit dem Zug der Groß-Transasiatischen Bahn eingetroffen ...«

Das junge Mädchen erbleicht, ihre schönen Augen verschleiern sich. Offenbar hat sie vor etwas Angst, wahrscheinlich, ob wohl Kinko in seinem Kasten entdeckt, verhaftet und ins Gefängnis geworfen sei.

Ich beeile mich hinzuzufügen:

»Fräulein Zinca ... gewisse zufällige Umstände ... haben mir ... von der Reise eines jungen Rumänen Kenntnis gegeben ...«

»Kinko ... mein armer Kinko ... ist entdeckt worden?« stammelt sie erzitternd.

»Nein ... nein ...«, antworte ich zögernd. »Außer mir hat niemand etwas davon erfahren. Ich habe ihn im Gepäckwagen – und während der Nacht – oft aufgesucht ... Wir sind Bekannte ... sind Freunde geworden. Ich hab' ihn mehrfach mit dem Nötigsten versorgt ...«

»Oh, ich danke Ihnen, mein Herr!« unterbricht mich Fräulein Zinca Klork, indem sie meine Hände ergreift. »Von einem Franzosen konnte sich's Kinko ja versehen, nicht ver-raten zu werden, sondern sogar Unterstützung zu finden! ... Dank! ... Tausend Dank!«

Ich bin in peinlichster Verlegenheit bezüglich der Mit-

teilung, die ich dem jungen Mädchen zu machen gekommen bin.

»Niemand hat also die Anwesenheit meines geliebten Kinko gegewohnt?« fragt sie.

»Niemand!«

»Sie müssen wissen, geehrter Herr, daß wir nicht reich sind ... Kinko war ohne Geldmittel ... da unten ... in Tiflis ... und ich hatte auch noch nicht genug gespart, um ihm das Reisegeld zu schicken ... doch, nun ist er ja hier ... wird sich durch seiner Hände Fleiß ernähren ... oh, er ist ein tüchtiger Arbeiter! – und sobald wir der Bahngesellschaft unsere Schuld berichtigen können ...«

»Ja, ich weiß ... ich weiß.«

»Dann wollen wir heiraten, mein Herr ... Er liebt mich so innig und ich ihn nicht weniger! ... In Paris war's, wo wir uns kennenlernten ... zwei Länder, wie man dort zu sagen pflegt. – Er war gegen mich stets so aufmerksam! – Als er sich dann nach Tiflis zurückbegeben hat, bat ich ihn so sehr, hierher zu kommen, daß er sich zu dieser Kastenreise entschloß.«

»Der arme Junge, was wird er ausgestanden haben!«

»Nicht doch, Fräulein Zinca ... nicht doch ...«

»Wie glücklich werd' ich sein, den Frachtschein über meinen armen Kinko einzulösen ...«

»Ja, die Fracht zu bezahlen.«

»Das muß doch sehr bald geschehen können?«

»Nein ... und am Nachmittag ... jedenfalls wird dann ...«

Ich wußte nicht mehr, was ich sagen sollte.

»Mein bester Herr«, fährt Zinca fort, »wir – Kinko und ich – müssen uns heiraten, sobald die nötigen Formalitäten erfüllt sind, und wenn ich Ihre Gefälligkeit nicht mißbrauche, erlaub' ich mir, Sie um Ihre Anwesenheit bei unserer Trauung zu bitten ...«

»Bei Ihrer Trauung ... natürlich ... das hab' ich meinem Freund Kinko versprochen ...«

Armes Kind! Ich kann Sie nicht länger in dieser Lage lassen ... muß ihr alles sagen ... alles.

»Fräulein Zinca, Ihr Kinko ...«

»Ja, ja, er selbst hat Sie ersucht, mir sein Eintreffen anzumelden ...«

»Gewiß ... Fräulein Zinca ... doch Sie begreifen ... Kinko ist ... sehr ermüdet ... nach einer so langen Fahrt ...«

»Ermüdet?«

»Oh, erschrecken Sie nicht!«

»War er vielleicht gar krank?«

»Ja ... ein wenig ...«

»Dann geh' ich auf der Stelle ... Ich muß ihn sehen ... Sie, mein Herr, werden die Güte haben, mich nach dem Bahnhof zu begleiten ...«

»Nein! Das wäre eine Unklugheit, Fräulein Zinca! ... Bleiben Sie hier! ... Bleiben Sie!«

Zinca Klorck sieht mich verwundert an.

»Die Wahrheit, mein Herr, die Wahrheit!« ruft sie. »Verheimlichen Sie mir nichts ... Kinko ...«

»Ach ja, ich habe Ihnen ... eine traurige Mitteilung zu machen ...«

Zinca Klork schwankt ... ihre Lippen zittern ... Kaum vermag sie ein Wort hervorzubringen.

»Er ist entdeckt worden!« schreit sie auf. »Sein Betrug ist bekannt! ... Sie haben ihn verhaftet ...«

»Ah, wenn es nur das wäre! ... Mein Fräulein ... wir wurden von Unfällen betroffen ... unterwegs ... der ganze Zug wäre beinah zertrümmert worden ... Eine entsetzliche Katastrophe ...«

»Er ist tot! ... Kinko ist tot?«

Die unglückliche Zinca sinkt auf einen Stuhl, und – um mich der bilderreichen Sprache der Chinesen zu bedienen – »ihre Tränen fließen wie der Regen in der Herbstnacht«. Ich habe in meinem Leben noch keinen so erschütternden Anblick gehabt! ... Ich darf sie aber nicht in diesem Zustand zurücklassen, das arme Mädchen! ... Sie wird bewußtlos werden ... Ich weiß mir nicht zu helfen ... ergreife ihre Hände ... und rufe wiederholt:

»Fräulein Zinca ... Fräulein Zinca ...«

Da entsteht vor dem Haus ein Heidenlärm. Man hört Schreien und Johlen aus der Menge, und zwischendurch eine Stimme ...

Gerechter Gott ... ich täusche mich nicht ... das ist die Stimme Kinkos! ... Ich habe sie gleich wiedererkannt! ... Bin ich denn recht bei Sinnen?

Zinca Klork, die jetzt aufgesprungen ist, stürzt nach dem Fenster ... sie reißt es auf ... wir sehen beide hinaus ...



Vor der Haustür hält ein Rollwagen. Der Kasten mit seinen vielen Aufschriften: »Oben, Unten, Zerbrechlich, Spiegelglas, Vor Nässe zu schützen« ist da unten ... halb zerbrochen. Der Rollwagen hatte, eben als der Kasten abgeladen werden sollte, von einem Karren einen tüchtigen Stoß bekommen ... der Kasten gleitet herunter ... er geht aus den Fugen ... und hervor springt Kinko wie ein Teufel aus dem Zauberapparat ... aber lebend ... frisch und munter!

Ich kann meinen Augen nicht trauen! ... Wie, mein junger Rumäne ist bei der Explosion nicht umgekommen? ... Nein, wie ich das sehr bald aus seinem Mund höre, ist er gerade in dem Augenblick, wo der Kessel platzte, auf das Gleis heruntergeschleudert worden und zuerst regungslos liegengeblieben; später, und als er sich unverletzt sah – ein wahres Wunder! –, hat er sich abseits gehalten, bis er wieder unbemerkt in den Gepäckwagen schlüpfen konnte. Ich selbst hatte diesen bereits verlassen, und da ich ihn darin vergeblich gesucht hatte, mußte ich annehmen, daß er das erste Opfer der Katastrophe geworden sei.

Nein, diese Ironie des Schicksals! – Eine Fahrt von 6000 Kilometern auf der Groß-Transasiatischen Bahn in einem Kasten unter Gepäckstücken zurückgelegt zu haben, so vielen Gefahren, einem Überfall durch Räuber und einer Explosion der Maschine entgangen zu sein, und dann hier durch den dümmsten Unfall, durch den Anprall eines Karrens in einer Straße von Peking, den armen Kinko um die ganze Frucht seines Wagnisses, seiner ... nun ja ... betrügerischen Reise zu bringen ... nein, ich finde nicht das rich-



tige Wort, um diese Niedertracht des Schicksals zu brandmarken!

Der Rollwagenführer hat einen Schrei ausgestoßen, als er das lebende Geschöpf hervorspringen sah. Sofort strömt die Menge zusammen, der Betrug ist entdeckt, Polizisten erscheinen auf dem Platz ... und was soll nun der junge Rumäne beginnen, der kein Wort Chinesisch kann und sich nur durch eine unzulängliche Zeichensprache auszudrücken vermag? Natürlich wird er auch nicht verstanden, und welche Erklärung hätte er für diesen Vorgang wohl geben können?

Zinca Klork und ich, wir eilen an seine Seite.

»Meine Zinca ... meine geliebteste Zinca!« ruft er und drückt das junge Mädchen ans Herz.

»Mein Kinko ... mein einzig geliebter Kinko!« schluchzt sie, während ihre Tränen sich mit den seinigen mischen.

»Herr Bombarnac ...«, sagt der arme Bursche, der seine ganze Hoffnung einzig auf mich setzt.

»Kinko«, antworte ich, »verzweifeln Sie nicht und rechnen Sie auf mich! ... Sie leben ja, Sie, den wir für tot hielten ...«

»Ja, doch jetzt ist es auch nicht viel besser!« murmelt er ...

Unsinn! Alles ist besser, als tot zu sein – selbst wenn man die Aussicht hat, ins Gefängnis, und wäre es auch nur ein chinesisches, wandern zu müssen. So geschieht es denn auch, trotz der Bitten des jungen Mädchens, denen die meinen sich anschließen, ohne daß es mir gelingt, mich ver-

ständiglich zu machen, während Kinko unter dem Gelächter und dem Geheul der Menge von der Polizei abgeführt wird.

Ich werd' ihn aber nicht im Stich lassen ... nein, und müßt' ich Himmel und Erde in Bewegung setzen, ich verlasse ihn nicht!

27. KAPITEL

Wenn jemals der Ausdruck »im Hafen Schiffbruch erleiden« am Platz war, so dürfte das in diesem Fall zutreffen, und der Leser wird es verzeihen, daß ich mich dessen bediene. Doch wenn ein Schiff angesichts des Hafendamms scheitert, braucht man es nicht immer für verloren zu halten. Die Freiheit Kinkos mag ja vorläufig bedroht erscheinen, wenn sich mein und Zincas Eintreten für ihn als nutzlos erweist; er lebt doch wenigstens, und das ist die Hauptsache.

Jetzt gilt's aber zu eilen, denn wenn die chinesische Polizei auch sonst recht viel zu wünschen übrigläßt, schnell im Urteil und in der Bestrafung ist sie gewiß. Gefangen – gehalten, und Kinko darf auf keinen Fall aufgeknüpft werden.

Ich biete also Fräulein Zinca Klork den Arm, führe sie nach meinem Wagen, und wir begeben uns schnellstens nach dem »Hotel der Zehntausend Träume« zurück.

Hier treffe ich Major Noltitz, Herrn und Frau Caterna und durch glücklichen Zufall auch den jungen Pan-Chao

wieder, letzteren diesmal ohne Doktor Tio-King. Pan-Chao erbietet sich bereitwilligst, uns bei den chinesischen Behörden als Dolmetscher zu dienen.

Nun unterrichte ich im Beisein der weinenden Zinca meine Reisegefährten über alles, was deren Verlobten betrifft, unter welchen Verhältnissen Kinko hierher gekommen war und wie ich ihn unterwegs kennengelernt hatte. Ich sage ruhig, daß er sich gegenüber der Transasiatischen Bahngesellschaft eines Betrugs schuldig gemacht, doch nur auf diese Weise imstande gewesen war, den Zug nach Uzun-Ada und weiter zu benutzen. Wenn das aber nicht geschehen wäre, so lägen wir jetzt jedenfalls zerschmettert in den Schluchten des Tjutals ...

Ich führe alles an, was ich bisher nur allein weiß: ich selbst habe zwar den Banditen Faruskiar überrascht, als er sein Verbrechen eben ausführen wollte, Kinko aber ist es gewesen, der auf die Gefahr seines Lebens hin, mit einem Mut und einer Kaltblütigkeit ohnegleichen, den Brennrost der Lokomotive mit Heizmaterial überfüllte, sich dann an die Hebelarme der Sicherheitsventile hängte und den Zug dadurch zum Stehen brachte, daß er das Platzen des Kessels verursachte.

Da gab es, nach Beendigung meines Berichts, laute Ohs und Ahs in Menge, und in überfließender Dankbarkeit rief unser Komödiant begeistert:

»Hurra für Kinko ... Einen Orden muß er haben!«

In Erwartung, daß der Sohn des Himmels unserem Helden den Orden des grünen Drachens irgendeiner Klasse

aufnötige, ergreift Frau Caterna die Hände der Zinca Klork, zieht sie ans Herz, umarmt sie – ohne ihre Soubretten-, im Notfall erste Liehaberintränen, zurückhalten zu können. Man vergegenwärtige sich nur, ein Liebesroman, der im letzten Kapitel unterbrochen wird ...

Nun aber ans Werk, und – wie Herr Caterna kommandiert: »Alle auf die Bühne zum 5.!« – zum 5. Akt nämlich, in dem die Dramen ihre Lösung zu finden pflegen.

»Wir können den braven jungen Mann nicht verurteilen lassen!« sagt Major Noltitz. »Wir müssen uns sofort zum Direktor der Groß-Transasiatischen Bahn begeben, und wenn er alles erfahren hat, wird er der erste sein, jede weitere Verfolgung einstellen zu lassen.«

»Gewiß«, bemerk' ich dazu, »denn es ist nicht zu leugnen, daß Kinko den ganzen Zug samt den Passagieren gerettet hat ...«

»Ohne von dem kaiserlichen Schatz zu reden«, fügt Frau Caterna ein, »von den Millionen Seiner Majestät!«

»Ganz richtig«, bestätigt Pan-Chao. »Leider ist Kinko der Polizei in die Hände gefallen; man hat ihn ins Gefängnis geschleppt, und aus einem chinesischen Gefängnis kommt man nicht so leicht wieder heraus.«

»Beeilen wir uns also«, antworte ich, »zum Direktor der Gesellschaft zu kommen!«

»Halt«, ruft da Frau Caterna, »könnten wir nicht zusammenschießen, um das Fahrgeld für ihn zu bezahlen?«

»Dieser Vorschlag macht dir Ehre, Caroline!« ruft der

Komödiant, der schon mit der Hand nach dem Geldtäschchen fährt.

»Meine Herren, meine Herren«, fleht Zinca Klork, deren hübsche Augen in Tränen gebadet sind, »retten Sie meinen Verlobten, eh er verurteilt wird ...«

»Natürlich, mein Schätzchen«, tröstet sie Frau Caterna, »natürlich, mein Herz, wird er gerettet, Ihr Bräutigam, und müßten wir eine Benefizvorstellung für ihn geben ...«

»Bravo, Caroline, bravo!« jubelt Herr Caterna, der ihr mit der Kraft eines Unteranführers der Claque seinen Beifall spendet.

Wir überlassen die junge Rumänin den ebenso übertriebenen wie aufrichtigen Zärtlichkeiten der vortrefflichen Soubrette. Frau Caterna will sie nicht verlassen, erklärt, daß sie sie als Tochter betrachte und mit der Opferfreudigkeit einer Mutter verteidigen werde. So begeben wir, Pan-Chao, Major Noltitz, Herr Caterna und ich, uns nach dem Bahnhof zurück, wo sich die Amtsräume des Direktors der Groß-Transasiatischen Eisenbahn befinden.

Der Direktor ist in seinem Büro, und auf Verlangen Pan-Chaos werden wir bei ihm eingelassen.

Er ist ein waschechter Chinese und mit allen stockchinesischen Verwaltungskniffen vertraut, ein Beamter, der seines Amtes aus dem Effeff waltet und der seinen Kollegen im alten Europa manche Nuß zu knacken geben könnte.

Pan-Chao erzählt ihm den Verlauf der Sache, die uns zu ihm führte, und da der Direktor russisch recht gut versteht,

kann auch der Major und ich selbst an der Verhandlung teilnehmen.

Ja, hier entspinnt sich eine Verhandlung! Der sonderbare Sohn des Himmels bleibt dabei, daß der Fall Kinko ein sehr ernster sei ... Ein Betrug unter solchen Umständen! ... Ein Betrug, der sich über eine Strecke von 6000 Kilometern ausdehnt ... ein Betrug, der der Gesellschaft der Groß-Transasiatischen Eisenbahn an die 1000 Francs kostet, der ihre Aktionäre ...

Wir gestehen dem chinesischen Zopfchinesen zu, daß das ja völlig richtig sei, daß aber der voraussichtliche Schaden gewiß weit größer gewesen wäre, wenn sich der Betrüger nicht mit in jenem Zug befunden und nicht unter höchster Lebensgefahr das rollende Material und die Reisenden gerettet hätte.

Es wird kaum jemand glauben mögen, daß die lebende Porzellanpuppe uns bedeutet, von gewissem Standpunkt aus gesehen, wäre es besser gewesen, den Tod von 100 Opfern zu beklagen zu haben ...

Ja, ja, man kennt das! Mag Mensch und Vieh zugrunde gehen, wenn nur das unantastbare heilige Prinzip gewahrt bleibt.

Kurz, wir konnten zunächst nichts erreichen; der Gerechtigkeit mußte gegen den Betrüger freier Lauf gelassen werden.

Wir ziehen uns zurück, während Herr Caterna alle Kraftausdrücke aus seinem Seemanns- und Künstlerlexikon über den Dummkopf ausschüttet.

Was nun?

»Meine Herren«, sagt Pan-Chao, »ich weiß, wie es in Peking und überhaupt im Himmlischen Reich zugeht. Es werden keine 2 Stunden vergehen zwischen dem Zeitpunkt der Verhaftung Kinkos und seiner Vorführung vor den Bezirksrichter, der mit der Aburteilung solcher Fälle betraut ist. Das wird unserem Freund aber nicht nur Kerkerhaft, sondern sogar die Bastonade bringen ...«

»Die Bastonade ... wie jenem Schwachkopf Zitzel in ›Wenn ich König wäre‹«, ruft unser Bühnenheld.

»Ganz genauso«, bestätigt Pan-Chao.

»Das muß auf jeden Fall verhindert werden!« erklärt der Major.

»Wenigstens wollen wir es versuchen«, antwortet Pan-Chao. »Ich schlage Ihnen deshalb vor, mit nach dem Gericht zu gehen, wo ich versuchen werde, den Bräutigam der reizenden Rumänin zu verteidigen, und ich will die Nase aus dem Gesicht verlieren,* wenn ich ihn nicht aus der fatalen Lage befreie!«

Das schien das beste und jedenfalls der einzige Weg, den wir einschlagen konnten. Wir verlassen den Bahnhof, besteigen einen Mietwagen und gelangen binnen 5 Minuten nach der elenden Spelunke, in der der Gerichtshof des betreffenden Bezirks tagt.

Eine große Menge umlagert das Nest. Die Sache ist bekannt geworden. Man weiß, daß sich ein Betrüger von Tiflis

* Eine chinesische Redensart für »entehrt sein«.

bis Peking in einem Kasten so gut wie gratis hat befördern lassen. Jedermann will ihn sehen, jeder die Züge dieses Originals sich einprägen ... die Leute wissen noch gar nicht, daß das im Grunde ein wahrer Held ist!

Da steht er, unser wackerer Reisegefährte, steht zwischen zwei quittengelben Gerichtsdienern mit widerwärtigen Gesichtszügen; die hündischen Kerle sind bei der Hand, den Gefangenen auf Befehl des Richters ins Gefängnis zurückzuschleppen und ihm ein Dutzend Rohrstockhiebe auf die Fußsohlen aufzuzählen, wenn er mit dieser Strafverschärfung verurteilt wird.

Kinko ist ganz außer Fassung vor Scham und Schande, was mich bei einem so energischen Burschen etwas wundernimmt. Als er uns jedoch bemerkt, blitzt ein Strahl der Hoffnung über seine hübschen Züge.

Eben erzählte der Rollwagenführer, unter Berufung auf das Zeugnis der Polizisten, den Vorgang einem bebrillten Männchen, der den Kopf in einer für den Angeklagten recht beunruhigenden Weise zurückwarf, und dieser konnte sich, selbst wenn er so unschuldig war wie ein neugeborenes Kind, nicht einmal verteidigen, da er kein Wort chinesisch verstand.

Da erscheint Pan-Chao. Der Richter kennt ihn und grüßt ihn lächelnd.

Unser Gefährte ist ja der Sohn eines reichen Pekinger Kaufmanns und privilegierten Lieferanten der Tees von Tung-Tien und von Tung-Fug-Cao. Die Kopfhaltung des Richters wird etwas freundlicher.

Er ist wirklich pathetisch und geistvoll, unser junger Rechtsanwalt! Er erweckt die Teilnahme des Richters, rührt die Zuhörer durch seine Schilderung unserer Fahrt, beleuchtet die Unfälle, die sie betroffen, und erbieet sich schließlich, der Gesellschaft den ihr verursachten Schaden bezüglich des nicht bezahlten Personenfahrpreises zu ersetzen ...

Leider kann der Richter hierauf nicht eingehen; neben dem materiellen Verlust liege auch noch eine moralische Schädigung vor usw. usw.

Daraufhin kommt Pan-Chao ins Feuer, und obwohl wir von seinen Reden nichts verstehen, erraten wir doch, daß er von Kinkos Mut spricht, von der Entschlossenheit, mit der er sein Leben eingesetzt habe, um das der Reisenden zu retten, und endlich, als äußerstes Hilfsmittel, weist er allem Anschein nach darauf hin, daß nur seinem Klienten die Erhaltung des kaiserlichen Schatzes zu verdanken sei.

Nutzlose Beredsamkeit: Alle Entschuldigungsgründe vermögen einen unerbittlichen Richter, der während seiner langen Amtsführung kaum zehn Angeklagte freigesprochen hat, nicht umzustimmen. Die Bastonade soll dem Delinquenten zwar geschenkt sein, er verurteilt ihn aber zu 6 Monaten Gefängnis und Schadenersatz (nebst Zinseszins) an die Groß-Transasiatische Bahngesellschaft. Dann führt man auf ein Zeichen dieser zweibeinigen Verurteilungsmaschine den armen Kinko ab.

Die Leser des ›XX. Jahrhundert‹ mögen es sich jedoch ersparen, das Schicksal Kinkos zu beklagen. Sollt' ich damit



auch einen Bericht von 100 Zeilen einbüßen, so zieh' ich es doch vor, gleich zu verkünden, daß sich für ihn alles zum Besten wendete.

Am nächsten Tag schon hielt Kinko seinen Triumpheinzug in das betreffende Haus der Cha-Chua-Straße, wo wir alle eben vereinigt waren und Frau Caterna ihren mütterlichen Trost über die unglückliche Zinca Klork ergoß.

Die Tagesblätter hatten sich des Vorgangs bemächtigt. Der ›Chi-Bao‹ von Peking und die ›Chinese Times‹ von Tien-Tsin traten begeistert für die Begnadigung des jungen Rumänen ein. Diese Rufe nach Erbarmen waren bis zu den Füßen des Sohns des Himmels gedrunken – sogar bis zu der Stelle, wo sich dessen kaiserliche Ohren befinden. Daneben hatte Pan-Chao Seiner Majestät noch eine Bittschrift übermittelt, worin er die Vorfälle während der Fahrt schilderte und mit Nachdruck darauf hinwies, daß ohne die Opferwilligkeit Kinkos das Gold und die Edelsteine sich jetzt in den Händen Faruskiars und seiner Raubgenossen befinden würden. Und – bei Buddha! – das verdiente doch etwas anderes als 6 Monate Gefängnis!

Ja, das verdiente eine Belohnung von 15.000 Taëls, das heißt mehr als 100.000 Francs, und in einer Eingebung von Großmut ließ der Sohn des Himmels diese, unter Aufhebung des Urteils, an Kinko übermitteln.

Ich verzichte auf die Schilderung der Freude, des Glücks, des seligen Rausches, den diese von Kinko selbst überbrachte Mitteilung bei all seinen Freunden hervorzuberte – am meisten natürlich bei der hübschen Zinca Klork.

Das ließe sich in gar keiner Sprache richtig ausdrücken – nicht einmal in der chinesischen, obwohl diese so willig die unglaublichsten Metaphern bietet.

Und nun mögen mir die Abonnenten des ›XX. Jahrhundert‹ noch gestatten, den Bericht über meine im Notizbuch unter 1 bis 11 verzeichneten Reisegefährten abzuschließen.

Nummer 1 und 2, Fulk Ephrinell und Miss Horatia Bluett: In Ermangelung der nötigen Übereinstimmung bezüglich gewisser in ihrem Ehevertrag vorgesehener Tantiemen, haben sie sich 3 Tage nach der Ankunft in Peking wieder scheiden lassen. Es ist nun, als ob die Trauung während der Fahrt auf der Groß-Transasiatischen Bahn überhaupt nicht stattgefunden hätte, und Miss Horatia Bluett ist einfach Miss Horatia Bluett geblieben. Gott geb' es, daß die dürre Händlerin reiche Haarernten von chinesischen Köpfen einheimse und daß der nüchterne Handelsreisende recht viele Gaumen des Himmlischen Reichs mit seinen künstlichen Zähnen zu möblieren habe!

Nummer 3, Major Noltitz: Er ist für das Krankenhaus beschäftigt, das auf Kosten der russischen Regierung in Peking errichtet werden soll, und als die Stunde unseres Abschieds schlug, fühlte ich, daß ich einen wirklichen Freund dort weit von meiner Heimat zurückließ.

Nummer 4 und 5, Herr und Frau Caterna: Nach 3wöchigem Aufenthalt in der Hauptstadt des Himmlischen Reichs ist der lebenswürdige Komödiant mit der reizenden Soubrette nach Shanghai abgereist, wo beide zur Zeit die Künstlerzierde der französischen Niederlassung bilden.

Nr. 6, Baron Weißschnitzerdörfer, dessen unaussprechlichen Namen ich hiermit zum letzten Mal niederschreibe: Nun, dieser Weltreisende hat nicht allein den Dampfer nach Tien-Tsin, sondern 1 Monat später auch das Paketboot nach Yokohama verfehlt; 6 Wochen darauf hat er an der Küste von Englisch-Kolumbien noch Schiffbruch erlitten, und endlich ist es ihm, infolge einer Zugentgleisung auf der Linie San Francisco–New York, mit vieler Mühe gelungen, seine Reise um die Erde statt in 39, doch in 147 Tagen zu vollenden.

Nummer 7 und 8, Pan-Chao und Doktor Tio-King: Was soll ich sagen, als daß Pan-Chao noch immer der Pariser ist, als den wir ihn kennenlernten, und jedesmal, wenn er nach Frankreich kommt, treffen wir uns zu einem Frühstück bei Durand oder Marguery. Der Doktor hat es so weit gebracht, daß er nur noch ein Eigelb pro Tag, wie sein Lehrmeister Cornaro, zu verzehren braucht, und er hofft nach dem Muster des edlen Venezianers wenigstens 102 Jahre alt zu werden.

Nummer 9 und 10, Sir Francis Trevellyan und Seigneur Faruskiar: Ich habe weder den einen, der mir noch eine Genugtuung und eine Zigarre schuldet, wiedergesehen noch von dem andern gehört, daß man ihn nach Verdienst aufgeknüpft hätte. Zweifelsohne betreibt der berühmte Räuber, nachdem er als Verwalter der Groß-Transasiatischen Bahn seine Entlassung genommen, sein einträgliches Geschäft noch irgendwo tief im Innern der mongolischen Provinzen.

Endlich Kinko, meine Nummer 11: Ich brauche wohl nicht erst zu sagen, daß meine Nummer 11 mit Fräulein Zinka Klorck unter großer Feierlichkeit getraut wurde. Wir haben alle der Hochzeit beigewohnt, und wenn der Sohn des Himmels den jungen Rumänen so reichlich ausgestattet hatte, so erhielt die junge Rumänin von uns im Namen der durch ihren Verlobten geretteten Passagiere des Unglückszugs auch ein wertvolles Geschenk.

Das ist der getreue Bericht über diese Reise. Ich habe das möglichste getan, während der Fahrt meiner Reporterpflicht zu genügen, und wünsche, daß die Verwaltung des ›XX. Jahrhundert‹ sich trotz der bekannten Lücken meiner Schilderung damit befriedigt erkläre.

Ich selbst bin nach 3wöchigem Aufenthalt in Peking auf dem Seeweg nach Frankreich zurückgekehrt.

Noch muß ich mich jedoch zu einem für meine Eigenliebe recht schmerzlichen Geständnis herbeilassen: Am Tag nach meiner Ankunft in der Hauptstadt des Himmlischen Reichs hatte ich in Erwiderung meiner Depesche von Lan-Tcheu aus folgendes Telegramm erhalten:

*Claudius Bombarnac,
Peking, China*

Verwaltung des ›XX. Jahrhundert‹ beauftragt Reporter Claudius Bombarnac, dem heldenhaften Seigneur Faruskiar ihre huldigende Anerkennung zu übermitteln.

Ich bin aber stets dabei geblieben, daß diese Depesche ihren Empfänger verfehlt hat, was mir wenigstens die Unannehmlichkeit einer Antwort darauf ersparte.

DE TIFLIS A KACHGAR

1^{ÈRE} CARTE

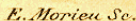
Échelle

0 500 1000 kil.



2ÈME CARTE

A horizontal number line with tick marks at 0, 200, 400, and 800. The unit is labeled 'kil' for kilometers.





INHALT

1. Kapitel	4
2. Kapitel	21
3. Kapitel	35
4. Kapitel	50
5. Kapitel	69
6. Kapitel	84
7. Kapitel	102
8. Kapitel	121
9. Kapitel	136
10. Kapitel	149
11. Kapitel	165
12. Kapitel	179
13. Kapitel	195
14. Kapitel	209
15. Kapitel	225
16. Kapitel	240
17. Kapitel	255
18. Kapitel	267
19. Kapitel	283
20. Kapitel	295
21. Kapitel	306
22. Kapitel	316
23. Kapitel	335
24. Kapitel	347
25. Kapitel	361
26. Kapitel	378
27. Kapitel	395