

schleppen und sich rasch um das Auto sammeln, in dem der weiße Fremde sitzt. Es wird nun eine Rikschā geworben, dann aber stellt sich heraus, daß auch die Rikschā in Schauhsing nicht überall fahren kann. Vor allem nicht quer durch die Stadt zum Südtor. "Zuviele Kanäle, zuviele Brücken," sagt achselzuckend der chinesische Ingenieur, der mit den Leuten verhandelt. Also eine Sänfte. Die chinesische Sänfte ist heute fast noch genau so wie vor tausend Jahren, ein Armsessel, der im Winter von drei Seiten mit Vorhängen abgeschlossen ist. Eine Fußleiste zum Aufstemmen der Füße sorgt für etwas mehr Halt, als es die Armstützen allein könnten. Die vier Träger laufen wie Maschinen, zwei Ersatzkuli traben nebenher. Die Leute sind so trainiert, daß sie ohne weiteres zehn bis zwölf Kilometer in der Stunde zurücklegen können. Eine halbe Stunde lang geht es quer durch die Stadt, durch die menschengefüllte Enge chinesischer Straßen und Gassen. Vor dem Südtor steht das neue Auto, eine beinahe getreue Kopie des eben verlassenen, was Luxus der Ausstattung und Pferdekräfte anbelangt. Wieder ist die schöne neue Autostraße da, als hätte die kleine alte Stadt nur einen hinderlichen Knoten in das weiße Band der Straße gemacht. Dann aber finden Straße und Autofahrt ein jähes Ende vor einem Flußbett. Der Tschau-Ningpo-Fluß schneidet den Weg ab. Brücke ist weit und breit keine zu sehen, nur ein einsamer Brückenpfeiler steht mitten im Flußbett, und drüben am andern Ufer beginnt unvermittelt eine — Bahnlinie! Echt China!

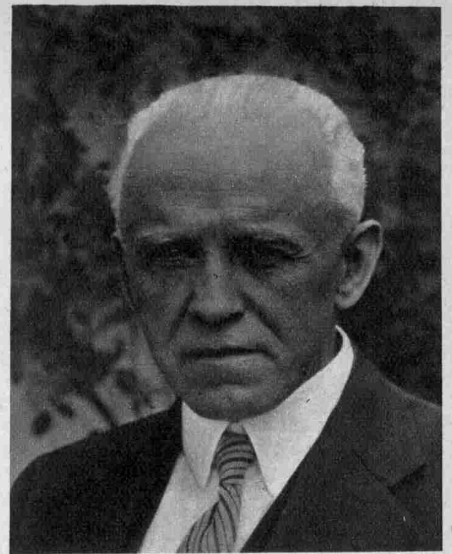
Die Art und Weise, wie hierzulande die verschiedensten Verkehrsmöglichkeiten ineinandergreifen, ist auf die einfachste Weise gelöst: man bemühe sich selbst um die Verknüpfung! — Brückenpfeiler und Bahn sind eine Erinnerung an den letzten Bürgerkrieg, der der schon lang projektierten Bahnlinie Hangtschou-Ningpo hier ein jähes Ende gesetzt hat. Wann der Bau fortgesetzt wird, weiß niemand. China hat Zeit! Als einsamer Zeuge blutiger Geschehnisse ragt der massige Pfeiler aus dem trüg dahinfließenden Wasser.

Der Chauffeur hat nach langem Rufen ein Ruderboot gesichtet, das die beiden Herren ans andere Ufer bringt. Dort steht ein kleines Holzhaus, in dem die Fahr-

karten für den Zug zu lösen sind, nicht ohne, daß bald darauf ein Kuli erscheint, der den Wartenden heißen grünen Tee serviert. Nach einer für chinesische Verhältnisse kurzen Wartezeit kommt der Zug. Er führt drei Klassen. In der ersten Klasse hat noch die militärische Zugbedeckung Platz genommen. Vier Mann bis an die kurz geschorenen Köpfe bewaffnet. Diese militärische Invasion wird noch dadurch verstärkt, daß im letzten Augenblick eine Patrouille mit einem Gefangenen erscheint, die trotz der sicherlich ernstesten Angelegenheit für europäische Augen einen etwas komischen Anblick bietet. Der Gefangene, ein kräftiger hochgewachsener Nordchinese, wird an einem Strick geführt, den der jüngste und kleinste der Soldaten, fast ein Kind noch, um den Arm gewickelt hat.

Kaum sitzt die Eskorte (selbstverständlich auch in unserm einzigen Abteil erster Klasse, auf das scheinbar vor allem das Militär Anspruch hat), zieht der Gefangene Zigaretten aus der Tasche, bietet allen freundlich, lächelnd an, bedient sich selbst und knüpft mit der Zugbegleitung ein Gespräch an, während sein kindlicher Wächter friedlich entschlummert. Dabei ist das Schlafen in einem chinesischen Zug, bei dem herrschenden Spektakel, ein wahres Kunststück. Es geht zu wie in einem Vorstadtgasthaus. Zwischen den Sitzplätzen stehen Tische, an denen der jeden Wagen begleitende Boy unaufgefordert Tee serviert. Er stellt vor jeden Fahrgast ein Glas mit grünem heißen Tee und deckt ihn mit dem in China üblichen kleinen Deckel (ähnlich unsern Untertassen) zu, die Leute trinken und unterhalten sich wie in einem Kaffeehaus. Ist die Schale leer, wird ohne jede Aufforderung nachgegossen, und man hat am Ende der Fahrt nicht mehr als 20 Cents zu zahlen, gleichgültig, wieviel man konsumiert hat. Der große Teekessel in der, in demselben Abteil, nur durch eine schmale Holzwand getrennten Küche, wird nicht leer. Je länger die Fahrt dauert, desto intensiver werden auch die Duftwellen, die aus der Küche in den Wagen ziehen und die Fahrgäste mit den mannigfaltigsten "Wohlgerüchen" des chinesischen Speisezettels versorgen.

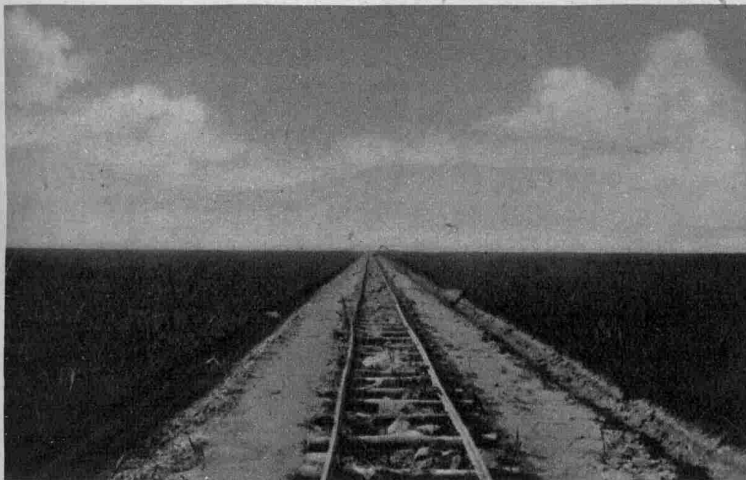
Bei einer der nächsten Stationen kommt Zuwachs. Eine chinesische Familie steigt



Ingenieur Brandl, der Vertraute der Nanking-Regierung. Von ihm stammen die meisten Aufnahmen unseres Tatsachenberichtes „Mit China gegen das Chaos“.



Fräulein Gretl Brandl, die Tochter des Ingenieurs. Sie schrieb den Tatsachenbericht „Mit China gegen das Chaos“ und setzte damit dem Werk ihres Vaters ein schönes Denkmal.



Fruchtbares Land, das dem Meere abgewonnen wurde. Auch es wird durch eine Straße noch besser erschlossen.



Straße die zu einem Wallfahrtsort führt. Die Pilgerwege sind im allgemeinen am besten in Ordnung.