

Fünftes Capitel.

In früherer Zeit landeten die Reisenden in Mithailov, einem kleinen Hafen und am Ausgangspunkte der Transcaspischen Bahn, hier fanden aber selbst Schiffe von mittlerem Tonnengehalt nicht hinreichende Wassertiefe. Das veranlaßte den General Annenkof, den Schöpfer des neuen Schienenweges, und den bedeutenden Ingenieur, dessen Name mir noch häufig unter die Feder kommen wird, zur Gründung von Uzun-Ada, wodurch die Fahrt über den Caspisee wesentlich abgekürzt wird. Die Einweihung dieser binnen drei Monaten hergestellten Station erfolgte am 8. Mai 1886.

Glücklicherweise hatte ich die Berichte des Ingenieurs Boulangier gelesen, die das wunderbare Werk des Generals Annenkof behandeln. Das sicherte mir denn im Voraus einige Bekanntschaft mit dem Gebiete, das die Bahn von Uzun-Ada nach Samarkand durchschneidet. Uebrigens rechne ich auf den Major Koltzig, der gewiß über alle einschlägigen Verhältnisse unterrichtet ist. Wir ahnt, daß wir noch gute Freunde werden, und trotz des Sprichwortes:

»Selbst wenn dein Freund aus lauter Honig bestünde, so lecke nicht an ihm!« gedenke ich doch den Reisegefährten zum Besten meiner Leser anzufaugen.

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

Jedermann hat wohl von einem ereignißvollen Feldzug des Generals Skobelev gegen die turkmenischen Völkerstämme gehört — dem Feldzug, dem die Schöpfung der großen Transcaspischen Eisenbahn erst die errungenen Erfolge sicherte. Seitdem hat sich der politische Zustand Centralasiens ganz und gar geändert. Turkestan ist nur noch eine russische Provinz des asiatischen Rußlands, dessen Grenzen mit denen des chinesischen Reiches zusammenstoßen. Schon macht sich im chinesischen Turkestan der moskowitzische Einfluß geltend, dessen