

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

Der Baron Weißschnitzerdörfer — welch' langer Name! — hat sich diesmal nicht verspätet. Im Gegentheil, heute ist der Zug gegen den Fahrplan um fünf Minuten im Rückstande.

Da fängt der Deutsche auch schon an, sich zu beklagen, zu schimpfen, seinem Zorn Luft zu machen und droht, die Bahngesellschaft auf Schadenerjag zu verklagen. . . . Zehntausend 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 Hurrah begleitet den Zug der Groß-Trans-asiatischen Eisenbahn.

Sechstes Capitel.

Sieht der Mensch zu Pferde, 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 Thatfachen, die unter seinem Schädel vor sich geht, nehmen eine der des Zuges gleichkommende Schnelligkeit an. Es »rollt« ihm im Kopfe, 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 fünfzig Kilometer in der Stunde — ausspricht. Diese Kilometerstaxe soll unser Zug durch Turkestan einhalten, um dann auf dreißig zurückzugehen, wenn er die Provinzen des Himmlischen Reiches durchweilt.

Das erfahre ich durch Nachschlagen in dem Fahrplan, den ich auf dem Bahnhofe gekauft hatte. Dem ist eine lange, mehrfach zusammengeschlagene Landkarte angeschlossen, die den ganzen Verlauf der Bahnlinie zwischen dem