UMSCHAU

EINDRÜCKE UND BEOBACHTUNGEN AUF EINER REISE DURCH YÜNNAN UND KWETSCHOU

VON EMIL S. FISCHER, TIENTSIN

Im Jahre 1933 reiste ich nach dem Süden und begab mich von Shanghai mit einem Küstendampfer nach Pagoda Anchorage (Da-Sing-Lo)[1], wo die Seeschiffahrt in der Mündung des Min[2] ihr Ende erreicht. Eine Dampfbarkasse nahm mich die fünfzehn Kilometer Entfernung nach dem Nan Tai[3] hinauf, wo die Fremdenansiedlung Futschous[4] ihren Sitz hat, von deren Erhöhung sich ein schöner Blick über die ausgebreitet in der Tiefe liegende, durch den Min-Strom geteilte Hauptstadt Fukiëns malerisch zeigt, mit dem im Hintergrunde im Umkreis liegenden Gebirge. Nachdem wir in den Min eingefahren waren, zeigte sich uns eine reizende Landschaft bis nach Futschou. Ich blieb ein paar Tage in Futschou, ging durch seine breiten neuen Automobilstraßen und widmete dem Leben in dieser emsigen 700000-Menschen-Stadt meine Aufmerksamkeit. Auch machte ich einen Spaziergang zu dem Arsenal, welches von den Franzosen in den achtziger Jahren während der Kämpfe zwischen Indo-China und China zerstört worden war. Von Futschou ging's mit dem Dampfer nach Amoy (Hia-Men)[5]. In nicht zu ferner Zeit wird man über die bereits im Hauptteile fertige Automobilbahn entlang der Küste die Reise zwischen Futschou und Amoy durchführen können. Auch sind im Süden und im Westen Chinas bereits große Autorouten durchgeführt, so daß man heute schon in leichterer und rascherer Weise im Inneren Chinas reisen kann, als dies auf den sonst bestehenden Transportpfaden durchführbar ist. Anzumerken ist dabei, daß die Herbergen, in denen man auf diesen Reisen übernachten muß, sich teilweise noch in sehr einfachem Zustande befinden.

Amoy, chinesisch Hia-Men genannt, besitzt eine schöne Einfahrt in seinen offenen Hafen, auf dessen Landseite sich das chinesische Zollhaus und reges Leben zeigen. Die Fremdensiedlung befindet sich auf der gegenüberliegenden Insel, wo die fremden Konsulate ihren Sitz haben. Amoy ist die zweitbedeutendste Handelsstadt Fukiëns und hat hunderttausend Einwohner. Hier laufen Ozeandampfer von und nach allen Weltrichtungen in großer Zahl ein und aus. Von da ging die Reise nach Swatow[6], dem nordöstlichen Hafen der Provinz Kwantung, wo gleichfalls ein reges Geschäftsleben in der europäisch umgebauten Stadt herrscht. Unser Dampfer steuerte weiter nach Hongkong[6a], von wo ich Abstecher nach Macao[6b] und nach Kanton[6c] machte. Wer Kanton mit seinen tausenden engen Straßen und Gäßchen gesehen hat, so wie ich die Stadt vor 35 Jahren zum erstenmal erlebte, und heute, nach dem Verschwinden dieser schmalen Gassen die Millionenstadt wiedersieht, der wird seinen Augen kaum trauen, wenn er sieht, daß die Kantonesen in der unglaublich kurzen Zeit der allerletzten Jahre diese Ummodelung durchgeführt, Verkehrspassagen für den Großverkehr nach neuem Muster geschaffen und eine große Eisenbrücke mit Öffnungspforten für Schiffe nach Honam[6d] gelegt haben, so daß alles, was überalt war, wie weggefegt ist. Heute stellt Kanton mit seinem dem Perlstrom entlanglaufenden breiten Kai, mit seinem großen Schiffsverkehr und dem lebhaften Getriebe eine moderne Stadt mit schönen Bauten und eindrucksvollen Palästen dar. Nachdem ich in Macao war, fuhr ich durch die chinesische Ackerlandschaft dem Delta des Weststromes entlang zu der Gartenresidenz des alten Deutschenfreundes Tang Shao-Yi, der schon in den achtziger Jahren mit P. G. von Möllendorff zusammen als Vize-Minister des Äußeren in Söoul in Korea zusammengearbeitet hat. Um dahin zu kommen und den alten Herrn und Freund zu besuchen, fuhr ich ebenfalls auf einer guten Automobilstraße über eine Stunde hin und wieder zurück. Ich erwähne dies alles hauptsächlich, um alte China-Kenner, die in die Heimat zurückgekehrt sind, über diesen Umschwung und diese Verbesserungen zu unterrichten.

Von Hongkong ging es weiter mit dem Dampfer nach dem Süden über Kwan Chow Wan[7] durch die Straße von Hainan[8], wo wir vor Chungchow[9] ankerten; dann nach Pakhoi[10]

im Golf von Tonking, einem kleinen Seehafenplatz im Verkehr mit den Provinzen Kwangtung und Kwangsi. Darauf dampften wir durch die Bay d'Along mit den isolierten und eigenartigen Erhebungen ihrer Küste und landeten bald nachher im Delta des Roten Stromes in der Hafenstadt Haiphong[11]. In Haiphong ist der Umlagerungsplatz nicht allein für Güter, die Indo-China betreffen, sondern auch Kwangsi, und weiterhin den Außenhandel mit Yünnan. Die Eisenbahn beherrscht den Verkehr von Haiphong bis zur Hauptstadt Yünnan-Fu, wie auch den Weitertransport der Güter nach der Provinz Kwetschou, und zwar auf dem Verkehrsweg von Yi-Liang[12] aus, am nördlichsten Punkte der Eisenbahn über Land weiter. Auf französischem Gebiete durchkreuzt die Bahn die Tonkingebene zwischen Haiphong und Laokay[13], während sie von da ab über Hokow[14] auf dem gebirgigen chinesischen Gebiete durch Yünnan weiterführt.

Nachdem ich dem Handelsgetriebe in Haiphong meine Aufmerksamkeit geschenkt hatte, ging es mit der Bahn ein paar Stunden weiter zur Hauptstadt Tonkings, Hanoi[15]. Vor der Einfahrt kreuzten wir auf einem kilometerlangen Brückenweg, dem Pont Doumer, den Roten Strom, von wo aus wir das große koloniale Fremdenviertel Hanois durchfuhren und im Zentrum der Stadt hielten. Hanoi mit seinen hunderttausend Einwohnern, zumeist Annamiten, macht einen recht schönen Eindruck. Hier ist der Sitz der Regierung Indo-Chinas, das als einzelne Landesteile Kambodja, dann Cochin-China, Teile des Laos-Gebietes, Annam und Tonkin besitzt. Das Ausmaß dieser staatlichen Zusammengehörigkeit umfaßt ein Areal, das einundeinhalbmal so groß als Frankreich ist. Indo-China ist von zwanzig Millionen Menschen bewohnt, und zwar fünfzehn Millionen Annamiten und fünf Millionen fremdrassigen, untereinander ganz verschiedenartigen Völkern. Franzosen und Chinesen bilden bloß einen kleinen Bruchteil dieser Bevölkerung. Die Annamiten bewohnen die enorm ausgebreiteten niedrigen Gebiete, die Fremdstämme leben zumeist in den Gebirgen. Diese Fremd- oder Urvölker, die auch heute noch großenteils fast wie im Urzustand leben, sind auch in den an Indo-China angrenzenden Landesteilen Chinas, dann in Siam und in Burma zu Hause. Auf meiner Reise kam ich oft auf Marktplätzen und in Dörfern mit Angehörigen dieser verschiedenen Stämme zusammen und hatte Gelegenheit, sie zu beobachten. Als ich von Hanoi nach Nordosten mit der Eisenbahn zur Grenzpforte von Langson[16] reiste, um von da nach Kwangsi hineinzukommen, sah ich ein paar Tausende der Theo-(auch Tho-)Rasse im Marktflecken Dong Dang im Gebirge, gerade vor dem Nam Kuan[17] oder dem Südeingangspaß nach dem südwestlichen Grenzgebiete von Kwangsi. Die eigenartige Tracht der Frauen mit ihren gestickten Kostümen gewährt einen hübschen Anblick; die Männer kleiden sich meist blau. Der Stamm macht den Eindruck eines starken Gebirgsvolkes.

Als ich hinter Langson beim Abstiege durch die Gebirgsschlucht auf dem Wege nach der Grenzstadt Lungchow[18] war, bot sich auf dieser fünfzig Kilometer langen Strecke, und zwar auf chinesischem Gebiet, ein herrlicher Ausblick auf ein ausgedehntes Massiv von eigenartigen isolierten Erhöhungen; die Berge zeigten zumeist ausgesprochene Kegelform und hoben sich aus dem Gebirgsmassiv heraus. Ähnlich, aber nur vereinzelt, zeigten sich diese isolierten Erhebungen im Grenztalkessel von Langson und in den höhergelegenen Teilen südlich um Hanoi herum. In Kwangsi findet man diese Erhebungen auch im Nordosten der Provinz um die alte, historische Hauptstadt Kweilin[19]. Auch begleiteten mich diese eigentümlichen Bergformationen auf meiner Fahrt mit der Dampfbarkasse von Lungchow östlich den Linken Strom hinab, als ich mich zur gegenwärtigen Hauptstadt Kwangsis, Nanning-Fu[20], begab. Später, auf der Durchquerung Kwetschous, sah ich eine ähnliche Anhäufung dieser eigenartigen Bergerhebungen in der Nähe der Kreisstadt Anshun. Hier aber, auf der fünftägigen Flußfahrt, kamen wir, kurz bevor wir die Hauptstadt Kwangsis erreichten, zum Zusammenfluß des Linken Stromes mit dem Rechten Strom, der San Kiang Kao[21] heißt oder „Zusammenfluß der Drei Ströme". Darunter ist verstanden: Der Linke Strom (aber rechts gelegen) und der Rechte Strom (aber, flußabwärts gesehen, links gelegen) und der am Zusammenstrome sogenannte Si Kiang oder West River; die Namen Tso Kiang, Linker Strom und Yu Kiang, Rechter Strom

sind auf die chinesische Eigenart, flußaufwärts zu sehen, zurückzuführen. Der West River nimmt in seinem Stromgebiete in Kwangsi noch andere bedeutende Nebenflüsse auf; er verläßt Kwangsi an seiner östlichen Grenze bei Wuchow[22], der bedeutendsten Handelsstadt der Provinz, wohin von Kanton aus Flußdampfer in zweitägiger Stromfahrt verkehren. Die Fahrt von Wuchow am West River stromaufwärts nach Nanning-Fu nimmt bei Tiefwasserstand im Winter Wochen in Anspruch; deshalb war ich froh, daß mein Plan, zur Hauptstadt Kwangsis zu reisen, sich auf dem Wege von Tonking her rascher verwirklichen ließ. Nanning-Fu macht durch seine heutige moderne Stadtanlage einen recht guten Eindruck. Die Kwangsi-Regierung hat bereits ein Netz von dreitausend Kilometern guter Automobilstraßen angelegt. Der Verkehr auf diesen neuen Routen verbindet seit 1934 Wuchow mit Kweyang, der Hauptstadt von Kwetschou. In Nanning-Fu besprach man die aus dem Gebirge unternommene Reise des Oberhauptes des Yao-(Yau-)Volkes, der in Begleitung seiner Familie — Frau, Tochter und Gefolge — den Spitzen der chinesischen Behörden Besuch abstattete. Diese politische Begegnung war eine Folge der Heirat des chinesischen Beamten, der ins Yao-Gebiet gesandt worden war, um freundschaftlichere Beziehungen zwischen den Chinesen und den Yao herbeizuführen. Die Yao, auch Yu genannte Rasse ist nicht allein in Kwangsi zu finden, sondern auch in den westlich gelegenen Grenzländern; ferner befinden sich Teile dieses Volkes im Innern der eine halbe Million Einwohner zählenden Insel Hainan[22a]. Ein Teil der Yao ist bereits zivilisiert und vermittelt den Verkehr mit den in höheren Gebirgspartien lebenden Urvölkern, wo diese in kleinen Dörfern auf Anhöhen zurückgezogen leben. Ich begegnete oft auf meiner Weiterreise durch Kwangsi auf der Rückreise nach Hanoi und in Yünnan, in Mengtsze[23] wie auch in der Hauptstadt, verschiedenen Stämmen dieser Ur- oder Fremdvölker. Einmal konnte mich Dr. Joseph Rock in Yünnan-Fu[23a] belehren, daß es Lolo waren. Es ist nicht leicht, diesen Dingen auf den Grund zu kommen; man muß eben wie Dr. Rock lange in jenen Landesteilen gelebt und sich ihren ethnologischen Fragen gewidmet haben. Dr. Rock ist durch seine Entdeckungen im Minya-Gonkar-Gebiete, im westlichen oder tibetanischen Grenzgebiete Szechwans, weltbekannt geworden: er hat die Quellgebiete des Yangtsze Kiang und des Hwang Ho bereist.

Nachdem die Eisenbahn auf einer vierhundert Kilometer langen Strecke von Haiphong bis Laokay die Alluvialebene Tongkings entlang dem Roten Strome durchquert hat, führt sie noch fünfhundert Kilometer auf chinesischem Gebiete weiter. Die Bahn fährt hinter Laokay über die Nam-Ti[24]-Nebenfluß-Brücke nach Hokow (Hokeou). Hokow liegt dreihundert Fuß über dem Meeresspiegel. Mit dem Eintritt in die wilde, enge Nam-Ti-Schlucht steigt die Eisenbahn höher und höher. Aus der Nam-Ti-Schlucht heraustretend, bezwingt die Bahn in ihrem Weiteranstiege, entlang dem Nam Ti, Schlucht auf Schlucht. Tunnel folgt auf Tunnel. Dabei tritt die Bahn auf einmal aus einem im Bogen angelegten Tunnel heraus und saust über eine das Gehänge nach Osten und Westen zu überquerende Schluchttiefe hinweg und tritt in einen Tunnel auf der anderen Seite ein. Zu beiden Seiten der Tunnelschlucht an den Berghängen befinden sich verstärkte Zementankeranlagen, von welchen aus zwei stählerne Streben in der Mitte der Brücke zusammentreffen und die eigentliche Brückenfahrtstrecke der Eisenbahn stützen und halten. Wir dampften später durch die Eisenbahnhochtalstrecke von Mengtsze und hielten danach im Talkessel von A-mi-chow[25] auf halber Höhe des Eisenbahnaufstiegs in Yünnan. Die interessante historische Stadt Mengtsze liegt 3700 Fuß (1300 Meter) über dem Meere an einer kleinen Nebenstrecke der Bahn, wohin ich mich am nächsten Morgen begab. In kurzer Entfernung westlich von Mengtsze befindet sich die bedeutende Mine und Hochofen-Schmelzerei gen. Ko-Kiu-Chang[26], von wo jährlich 8000 Tonnen Zinn auf den Weltmarkt über Haiphong verschifft werden. Ich sah die Verladung von tausenden Barren Zinn an der Kreuzungsstation der Eisenbahn von Pi Shi Chai[27]. Nach Mengtsze und A-Mi-Chow steigt die Bahn weiter durch aufeinander folgende Schluchten, durch welche Gebirgsströme brausen, bis sie im weiten Talkessel von Yi-Liang eintrifft. Von diesem nordöstlichsten Punkte läuft die Bahn in

ihrer nachfolgenden sechzig Kilometer langen Endstrecke westlich weiter. Auf diesem Teile erreicht die Bahn ihren 6600 Fuß (2025 Meter) über dem Meere gelegenen Höchstpunkt bei Shui Tang[28], von wo aus man in der Tiefe einen prächtigen Grünwasser-See liegen sieht. Dann nähert sich die Bahn der Hauptstadt Yünnan-Fu, ihrem Endpunkte. Beim Näherkommen zeigt sich bewegtes Leben. In der Ferne leuchtete in der Abendsonne der Wasserspiegel des Sees von Yünnan-Fu, des Kung Yang Hai[29], im Süden der ausgedehnten, hunderttausend Einwohner zählenden Hauptstadt. Der weite Talkessel des Beckens ist von jener Bergkette umspannt, die von den tibetanischen Riesengebirgen im Nordwesten Yünnans mit den dort über 20000 Fuß (6000 Meter) gipfelnden Gletscherhöhen auslaufend, hier eine Höhe von 9000 Fuß ü. d. M. erreicht. Diese Gebirgskette zieht sich von hier durch die Provinz Kwetschou ostwärts fort, wo die Höhenzüge noch weiter abfallen, wogegen sich aber die Talkessel enger aneinander schließen. Gerade dadurch ist die Reise in ihrer östlichen Fortsetzung nach der Hauptstadt Kweyang in Kwetschou doppelt anstrengend. Trotzdem es möglich war, die ersten sechs Tage der alten Marschetappen nun schon in einem Automobil in einem Tage zurückzulegen, nahm nachher die Überlandreise in altmodischer Karawanenart volle drei Wochen in Anspruch. Zur größeren Bequemlichkeit wählte ich einen Hua-Kan, das sind von zwei Trägern auf den Schultern getragene Doppelbambusstangen, eine zur Rechten, die andere zur Linken, zwischen denen sich ein primitiver Sitz befindet. Mein Gepäck, dessen einzelne Stücke bloß fünfzehn Kilo wiegen durften, wurde gleichfalls von Trägern auf einer Schulterstange, ein Gepäckstück nach vorn, eines nach rückwärts, befördert. Berghänge und Täler waren im grünen Schmuck. In der Nähe der Dörfer und Städte gab es stets Obstbaumkultur wie auch Palmen; die Felder waren zum großen Teil in tieferen Lagen, wo sich Gebirgsbäche befanden, mit Reis bebaut; an den Hängen dagegen war es zumeist die Opiumpflanze, die in ihrer herrlichen Blumenfarbe, hier in weiß, dort in violett, in rosa, oder auch in purpurrot, das Auge erfreute. Von Yünnan-Fu ab, auf der langen Strecke nach Osten bis Kweyang[30], und von dieser Hauptstadt nördlich bis an die Grenze Szetschwans, war Opium die Hauptbodenkultur. Das Produkt wird zumeist über die Provinz Kwangsi nach Kanton verschifft. Um den Transport zu erleichtern, sind in der Provinz Kwetschou große Automobilstraßen angelegt worden. Auf dem Teile meiner west-östlichen Reisestrecke waren diese Straßen, in gutem Zustande erbaut, zum allergrößten Teil bereits fertig. Aber es gab noch keine Automobile. Bloß in der Nähe der Hauptstadt und in der Richtung zur nördlichen Grenze von Szetschwan sah ich eine Anzahl dieser raschen Fuhrwerke. Auf den vielen Pässen, über die wir gegen Osten reisten, bot sich der herrlichste Ausblick über ganze Reihen von Parallelketten mit ihren unzähligen Erhebungen. Hier gab es übrigens auch Edelweiß und wilde Rosen. Auf den Höhen sahen wir fremdrassige Völker, die die Gebirgsabhänge bebauten; sie gehören in Kwetschou zum großen Teil den sogenannten Chung-Chia- oder den Miao-Chia-Völkern an. Auch sahen wir sie zu Tausenden in den Marktflecken und Städten im Gesenke zwischen den Bergen, wo der chinesische Bauer zu Hause war. Viele von diesen gemischten Stämmen waren rüstig aussehende Bergvölker, besonders hoben sich deren Frauen durch die Eigenart ihrer Kleidung und handgestickten Gewebe hervor. An einem Paßübergang kamen von höheren Talsenkungen ungefähr zwanzig Frauen heran. Ihre Kleidung war aus gewaschener und geplätteter Hand-Blauweberei hergestellt; sie trugen plissierte Röcke und hübsche Jäckchen, die aber vorne bei jeder Bewegung die Brust frei und offen zeigten; sie schritten barfuß über das Gelände zum nächsten Marktort. Die Männer ihrer Rasse, die sie begleiteten, waren alle in chinesischer Bauerntracht; bloß Frauen bekunden ihre Rassenangehörigkeit durch ihre Tracht und oft durch viel Silberschmuck im Haar, in den Ohren, am Hals, an den Armen und mitunter an den Knöcheln. Die Hälfte der auf elf Millionen geschätzten Bevölkerung Kwetschous gehört den fremdrassigen Stämmen an.

Vom Pailou (Pforteneingang) an der Grenze ab, auf der Postroute zwischen Pin Yi[31] auf der Yünnanseite und Pin Yi Tszo[32] an dem westlichen Punkte von Kwetschou mußten wir auf der Weiterreise täg-

lich mehrere Pässe kreuzen, bis wir näher zum Zentrum der Provinz, der Hauptstadt Kweyang kamen. Im westlicheren Teil nahm ich in der Grenzfeste Pan Hsien (Ting) (Ting=Feste) oder Pu-An-Ting[33] zwei Tage Aufenthalt, um eine neue Karawane für meinen Weitermarsch aufzunehmen, da die aus Yünnan bis hierher gekommene sich auf ihren Rückmarsch zu machen hatte. Eine Woche später, bevor wir an die Kreisstadt Chenning[34] kamen, führte uns unser Weg an einem imposant schönen, über 200 Fuß in die Tiefe stürzenden Wasserfall bei Hwang Kuo Shu vorüber. Hier trafen wir auch mit einer aus fast dreihundert Mauleseln, Pferden und Eseln zusammengesetzten Lastenkarawane zusammen; die Tiere trugen zu beiden Seiten ihrer Sättel Kisten und Güter, die, in Haiphong Schiffen entladen, mit der Eisenbahn bis Yi-Liang gekommen waren, von wo ab sie mit dieser Tierkarawane auf langem Überlandtransport nach der Hauptstadt Kwetschous waren. Als wir am letzten Passe vor Chenning waren, besichtigte ich das Monument, das die Bevölkerung der Provinz dem Gouverneur Chow Hsi-Chen gesetzt hatte, der tausend Kilometer der Automobilstraßen durch Kwetschou gebaut hatte, und der hier am 24. Mai 1928 durch die Kugel seines Gegners General Li Hsiao-Yen tödlich verletzt wurde. Seitdem ist die Anlage der Automobilrouten fast ganz ins Stocken gekommen. Beide Herren sind jetzt tot; die Unruhen und Banditen-Übelstände scheinen sich endlich zu legen. Ein paar Tage bevor wir Chenning erreichten, kamen wir durch eine meilenlange enge Schlucht, in deren Tiefe eine hunderte Jahre alte, auf schweren Eisenketten schwingende Hängebrücke über einen reißenden Gebirgsstrom den Übergang herstellte. Ein ganz bedeutender Karawanenverkehr geht über diese Brücke. Im westlicheren Teile Kwetschous waren auf den Höhen übrigens Obo-Monumente zu sehen, die darauf hindeuten, daß hier einst tibetische Stämme gelebt haben.

Nach einem eintägigen Weitermarsche von Chenning östlich erreichten wir die zweitbedeutendste, emsiges Leben zeigende Distriktstadt Anshun[35]. Von hier ging es in dreitägigem Karawanentransport bis Kweyang. Der Missionsdoktor E. S. Fish und Familie reisten von Anshun aus mit mir zusammen. Wir hatten beabsichtigt, mit dem Automobilomnibus die Reise in rascher eintägiger Fahrt durchzuführen, aber die wenigen Fuhrwerke dieser Art waren von den Behörden kommandiert. Auf diesem Teile der Reise befiel mich ein akutes Leiden. In Kweyang angekommen, mußte Dr. Fish an mir eine Hilfsoperation vornehmen. Tags darauf wurde ich im Tragbette auf den Schultern von Trägern über Berge, auf eine nach Norden führende direkte Überlandroute, bis Chungking[36] transportiert. In einem zehntägigen Eilmarsche wurde die fast fünfhundert Kilometer lange Entfernung zurückgelegt. Dort angekommen, blieb ich zehn Tage in dem unter Leitung von Doktor Gentry stehenden amerikanischen Missionsspital unter Weisungen, die mein alter Freund, der deutsche Arzt Dr. Aßmy, gab. Gemäß seinem Dafürhalten mußte ich raschest zur Küste, um dort weiterbehandelt zu werden. So flog ich denn mit dem Amphiban die fast fünfzehnhundert Kilometer lange Strecke über den Yangtsze Kiang in sieben Stunden bis Hankow[37]; von da fuhr ich mit der Bahn nach Peking. Unter der Pflege im Deutschen Krankenhaus im Legationsviertel und darauf in Tientsin wurden nach Monaten meine Gesundheit und mein Humor wiederhergestellt. Die Erinnerung an die Schönheit der Reise ist geblieben.

BÜCHERBESPRECHUNGEN

Lessing, Ferdinand: „Mongolen, Hirten, Priester und Dämonen". Klinkhardt und Biermann, Berlin 1935.

Der bekannte Gelehrte hat uns in seinem Buche, das sich an weite Kreise wendet, eine Reihe von fesselnden Bildern aus dem Leben und der Geschichte des mongolischen Volkes geschenkt. Es sind Eindrücke von Reisen 1915, 1923, 1931 und 1932. Manches, was er früher gesehen hat, ist jetzt schon ein Opfer des Verfalls oder der Flammen geworden, so der Potala in Jehol. Des Verfassers genaue Kenntnis der Hauptrituale des Lamaismus beleuchtet vielfach eindringlich und plastisch