

Heiterem Sinn und harmloser Lebensfreude sind auch die Räume des deutschen Klubs, der Teutonia, geweiht, deren Terrasse wir von dem Dach der Schule aus ganz deutlich sehen können. Hier findet sich Abend für Abend unter dem Vorsitze des Dr. Eissen, eines deutschen Augenarztes und alten Burdenschafters, eine edlere Tafelrunde zum Dämmerstoppchen zusammen. Gastfreunde aller möglichen Art, Forschungsreisende, die über Konstantinopel nach Asiens Wüsten und Steppen eilen, Archäologen, die es zu Joniens trümmerreichen Küsten zieht, Soldaten und Ärzte, die an der kranken Türkei eine neue Kur versuchen sollen, sie alle sorgen dafür, daß das Gespräch nicht zu öder Biertischsimpelerei herabsinkt. Aus Braun, „Der neue Balkan“. (Gekürzt.)

## 7. Der deutsche Schienenweg ins Morgenland, ein Schauplatz deutscher Arbeit und Zukunft.

Als wir am 15. Januar 1916 den ersten Balkanzug mit Tücherwinken und Hurrarufen begrüßten, da fühlten wir es erschauernd, daß wir Zeugen eines großen weltgeschichtlichen Ereignisses sein durften. Ins Morgenland hinein! Ins Morgenland, das uns von Kindheit an so vertraut ist durch die heilige Geschichte des auserwählten Volkes! Nach dem Orient, dessen Geschichte von jeher so unlösbar verquickt sind mit den Geschehnissen des Abendlandes, mit Blüte und Verfall, mit Aufschwung und Niedergang von Ländern und Völkern des Westens. Eine Fülle von farbenprächtigen Bildern, begleitet von einem Gemisch der seltsamsten Gefühle, umgaukelte uns. Da zogen sie einst hin durch Wüste und Sonnenbrand Kleinasien, die unübersehbaren Reihen von Rittern und Reifigen! Da hungerten und dürsteten, da kämpften und fielen, da litten und starben sie im schlichten Schmucke des roten Kreuzes auf Schulter oder Brust und mit der unstillbaren Sehnsucht nach den heiligen Stätten im Herzen. Auf diesem alten Überlandswege nach Indien schleppten vor der Entdeckung des Seeweges schwerbeladene Kamel- und Maultierkarawanen die Warenlasten des unternehmenden Kaufmanns nach den Handelsstädten des Abendlandes. Während der Raftzeit hochten dann die braunen Söhne Arabiens um das flackernde Lagerfeuer und lauschten andächtig den Erzählungen aus 1001 Nacht, die ein Derwisch in ihrer vollen, schillernden Farbenpracht darzubieten suchte. Mußte es uns nicht ebenfalls wie ein Märchen anmuten, daß man künftighin — nicht anders als zu einer Vergnügungsreise ausgerüstet — in Berlin in den Zug steigen und bereits nach sechs Tagen auf dem Bahnhof zu Bagdad ankommen wird? Wem sollte das Herz nicht höher schlagen bei dem Gedanken, daß von nun an die Orientbahn einen wichtigen Lebensnerv bildet für sämtliche Staaten des Vierbundes, die der Weltbrand zu einem einzigen mitteleuropäischen Staatenblock zusammenschweißte. Diejenigen aber, die bereits genau unterrichtet waren über die Anatolische Eisenbahn und die anschließende Bagdad- und Mekkahbahn, ahnten und fühlten wohl, welche Bedeutung diese offene Tür nach Vorderasien besonders für unser blockiertes Deutschland in Zukunft erlangen kann. Von Hamburg nach Basra! Von der Nordsee bis zum Indischen Ozean! Was wir in diesen verheißungsvollen Augenblicken in unserm bewegten Innern durchlebten, darf keinesfalls ein vorübergehender Rausch gewesen sein und nimmermehr zu einer flüchtigen Erinnerung verblasen. Dazu ist es viel zu groß,