



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Stübe, R: Europäisch-asiatische Kulturbeziehungen in Innerasien

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Europäisch-asiatische Kulturbeziehungen in Innerasien

Von R. Stübe



n ungeahnter Weise hat die Forschung des letzten Jahrhunderts die alten Kulturländer Asiens der geschichtlichen Erkenntnis erschlossen. Heute beginnt die Erschließung bisher wenig beachteter Gebiete des innern Asiens. Ein geographisch wie geschichtlich gleich schwer zugängliches Gebiet, das chinesische Turkestan, ist das natürliche Bindeglied zwischen Westasien und China und als solches jederzeit ein Durchgangsland für friedlichen Verkehr und kriegerische Unternehmungen gewesen. Seine Straßen sind zeitweise, zumal im dreizehnten Jahrhundert, die Bahnen des größten Landverkehrs der Geschichte gewesen. Die verschiedensten Kulturen haben sich hier in einer höchst merkwürdigen Mischkultur vereinigt.

Im Laufe des letzten Jahrzehnts ist Zentralasien der Schauplatz erfolgreicher wissenschaftlicher Forschung geworden. Die Reisen des Russen Przewalsky und Sven Hedins haben das geographische Bild des Landes erschlossen. Sven Hedin gab durch die Auffindung alter Ruinenstädte, die in der Wüste Taklamakan begraben liegen, die Anregung zur archäologischen Erforschung des Landes. Was wir aus chinesischen Berichten wußten, was heute noch in der Volks Sage der Türken als Erinnerung nachklingt, ist durch die erfolgreichen Ausgrabungen von M. A. Stein, Grünwedel, Decoq und dem Russen Klementz erwiesen: hier blühte noch in den ersten nachchristlichen Jahrhunderten eine eigenartige Mischkultur, aufgebaut aus indischen, chinesischen, persischen und hellenistischen Elementen. Unter ihnen war der Buddhismus die vorherrschende Kulturmacht. Teile aus den bisher verlornen Schriften des großen persischen religiösen Reformators Mani sind bei Turfan entdeckt worden; ihre Entzifferung ist für die Religionsgeschichte eine epochemachende Tat. Ebenso sind für die Geschichte des buddhistischen Kanons wichtige Bruchstücke in Sanskrit ans Licht gekommen. Der sogenannte „nördliche Kanon“ ist damit greifbar geworden. Endlich ist von R. Bischoff die Hypothese aufgestellt worden, daß die buddhistischen Einwirkungen, die in den ältesten christlichen Erzählungen längst angenommen wurden, im Verkehr zwischen Buddhisten und Christen in Turkestan übernommen worden seien. Auch das bekannte Symbol des Fisches für Christus soll indischer Herkunft und durch Turkestan vermittelt worden sein. Die islamische Zeit Zentralasiens ist von Dutreuil

de Khins, die mongolische Eroberung in hervorragenden, leider russisch geschriebenen Werken des Petersburger Professors Wilh. Barthold in eindringender historischer Forschung behandelt worden.

So glänzende Erfolge auch die geographische und historische Forschung in Zentralasien innerhalb weniger Jahre gewonnen hat, so liegt das erschlossene Gebiet uns doch ziemlich fern. Es fehlte die fruchtbare Beziehung zum Leben unsrer Zeit. Auch eine Darlegung der gegenwärtigen Lebensverhältnisse sucht man in der genannten Literatur vergeblich. Und doch ist Turkestan ein Gebiet, das für die politische und wirtschaftliche Entwicklung Asiens keine geringe Bedeutung haben wird. Das mußte erst auf Grund einer genauen Kenntnis der Landesnatur, ihrer Entwicklungsmöglichkeiten und Verkehrsbedingungen sowie der lebendigen Kräfte seiner Bevölkerung dargelegt werden. In einem vor kurzem erschienenen, verdienstvollen Buche von Professor Martin Hartmann ist das geschehen. Auf Grund einer geschichtlichen und kulturgeographischen Schilderung unternimmt er die wirtschaftliche Bedeutung Turkestans zu schildern.*) Dieses Buch trägt durchaus die frische Farbe des Lebens; es ist nicht hinter Karten und Büchern ausgedacht, sondern beruht auf der lebendigen Anschauung der Landesnatur. Außerdem ist Hartmann ein gelehrter Kenner der arabischen und der türkischen Literatur, und seine Kenntnis der Landessprachen hat ihm das Verständnis der Bevölkerung mehr als andern erschlossen.

* * *

Die wirtschaftliche Bedeutung Turkestans ist von geographischen Verhältnissen abhängig, die dem Verkehr zu allen Zeiten in unbegrenzter und unüberwindlicher Machtvollkommenheit seine Bahnen bestimmt haben. Aber die Bewegungen der Kultur, die Bedürfnisse des Verkehrs wissen alle Hemmnisse zu überwinden; seit alter Zeit sind die hohen und schwierigen Pässe begangen, die über den Wall des Tianschan und Hindukusch führen. Keine Erscheinung in der Geschichte Asiens ist für die Maßstäbe des Europäers so befremdend wie die Ausdehnung geschichtlicher Bewegungen über ungeheure Räume, wobei selbst die scheinbar unüberwindlichen Hindernisse, die der gewaltige Gebirgsbau Asiens bildet, die Wandrung Einzelner wie ganzer Massen nicht aufgehalten haben.

Für den Bewohner Zentralasiens, dem als ursprünglichen Nomaden das Wandern im Blute steckt, gibt es keine Schwierigkeiten. Auch die ungeheuern Entfernungen spielen keine Rolle; der Bewohner Zentralasiens kennt den Wert der Zeit überhaupt nicht. Je höher die Kultur durch menschliche Arbeit steigt, desto mehr wird auch die Zeit ein praktischer Wert, desto intensiver die

*) Chinesisch-Turkestan. Geschichte, Verwaltung, Geistesleben und Wirtschaft. Halle, Gebauer-Schwetsche, 1908.

Beschleunigung der Bewegung. Für den Nomaden ist die Zeit, die auf eine Bewegung verwandt wird, völlig gleichgültig. Diese Zeit wie Raum nicht achtende Kraft des Wanderns allein ist es, durch die der Mensch die Schwierigkeiten der asiatischen Länder bezwungen hat.

Wenn die innerasiatischen Gebiete heute verödet sind, so wirken neben natürlichen Ursachen — Versandung und Austrocknung — auch geschichtliche Ursachen mit. Das große Mongolenreich des dreizehnten Jahrhunderts war eine politische Machtentfaltung des Nomadentums. Mit ihm ist das Nomadenwesen im Gegensatz zum agrarischen Wesen der chinesischen Kultur die Lebensform Innerasiens geworden. Diese Zustände aber werden nicht für alle Zukunft bestehen. Das Vordringen der europäischen Kultur ins Innere Asiens und die Ausdehnung Chinas, der beiden auf Ackerbau ruhenden Kulturkreise, wird den Nomadismus überwinden. Wie in dem lange verödeten Babylonien und Kleinasien bietet auch in Turkestan eine blühende Vergangenheit die Gewähr für eine Neu belebung seiner natürlichen Kräfte. Zurzeit freilich ist im Lande selbst noch nichts geschaffen worden. Seit der letzten Eroberung durch die Chinesen (1878) betrachtet die chinesische Verwaltung diese neunzehnte Provinz des Reiches nur als „Grenze“. Die chinesischen Behörden tun nichts zur Hebung des Landes; eine schwere Steuerlast hält die bäuerliche Bevölkerung nieder. Von der entarteten türkischen Bevölkerung der Städte ist nichts zu erwarten; sie ist durch das Laster des Nischerauchens, das noch ärger wirken soll als Opium, völlig entartet und wird durch ihre Spielleidenschaft wirtschaftlich ruiniert; ihre Habe wandert in die zahllosen chinesischen Leihhäuser. Ein kräftiger Bestand in der Bevölkerung sind die nomadischen Kirgisen, die Bewohner des Gebirges. Vorläufig sind sie von der Kultur wenig berührt; aber in ihnen hat das Land gesunde Kräfte für die Zukunft.

Auch aus den Bedingungen, die die Natur bietet, lassen sich im Lande Werte schaffen. Das Land ist am Fuß der Gebirge reich an Wasserkraften; vor einem Jahrtausend haben die Chinesen sie vortrefflich ausgenutzt. Das läßt sich mit besserer Technik — mit Stauungen und Kanalisation — wiedergewinnen. Turkestan kann — darauf hat für Russisch-Turkestan vor Jahren der Astronom E. von Schwarz hingewiesen — ein Land bedeutender Baumwollenkultur werden. Welchen Wert durch sie der Boden gewinnt, zeigt Ägypten. Schon heute erzeugt die Ebene von Kaschgar ungeheure Mengen an Gemüse, Obst und Wein in bester Qualität. Die Baumkultur kann überall gefördert werden. Die Viehzucht liegt noch völlig im argen; aber die Ebene wie das Gebirge bieten ihr die günstigsten Bedingungen. Ob das Land auch eine industrielle Entwicklung begünstigt, ist ungewiß. Materialien und Arbeitskräfte sind im Lande selbst sehr billig. Reiche Wasserkraften liefert nicht allzuweit von der Ebene das Gebirge; vielleicht ermöglichen sie einmal größere Produktion. Rohle ist zwar vorhanden; es ist aber noch nicht bekannt, ob die Lager

den Abbau lohnen. Neuerdings wird gemeldet, daß im innern China Kohlenlager von den gewaltigsten Dimensionen gefunden seien. Alle wirtschaftlichen Fragen verknüpfen sich freilich mit rechtlichen und politischen, die hemmend wirken können.

Wie die Geschichte zeigt, war Turkestan durch den engen geographischen Zusammenhang mit China seit alters ein Durchgangsland für den Landhandel zwischen West- und Ostasien. Darauf gründet sich die kulturgeschichtliche Bedeutung Turkestans, davon hängt auch der Kulturbestand in ganz Innerasien ab.

Die fruchtbare westliche Ebene Turkestans hat ihren Mittelpunkt in Kaschgar. Es ist der westlichste Punkt der chinesischen Straßen. Von hier aus gehen zwei alte Karawanenstraßen durch Turkestan, eine nördliche über Aſchu, Kutscha, Korla, Turfan, Hami (Kumul) nach An-hsi und eine südliche über Sarkent, Chotan, Tschertschen nach An-hsi. Von hier führt nur ein Weg zum Westtor der Großen Mauer, von wo aus sich die Straßen nach Peking und Si-ngan-fu abzweigen. Die Gebirgswälle, die Turkestan im Westen abschließen, trennten die chinesische Kulturwelt von der arischen. Hier liegt die Grenze zwischen dem Osten und dem Westen. Aber auch diese Schranken sind auf hohen und schwierigen Pässen überwunden worden. So wurden diese Straßen Turkestans Teile des gewaltigen Straßennetzes, das den fernsten Osten Asiens mit Europa verband. Die Erneuerung des chinesischen Staates durch die glänzende Dynastie der T'ang (618 bis 907) führte zu einer großen Steigerung des asiatischen Handels nach Westen. In größern Abständen besaß Turkestan Städte, die bedeutende Verkehrszentren waren. Nach längerem Verfall wurde das gesamte Verkehrswesen, Straßenleben, Handel und Briefpost, durch das glänzende organisatorische Genie des gewaltigen Mongolen Tschinghizchan neu hergestellt. Niemals hat der Landverkehr auf den großen asiatischen Straßen eine so weitreichende und vielseitige Ausdehnung gehabt wie zur Mongolenzeit. Aus den vortrefflichen Reiseberichten des Wilhelm von Rubensbroek und des Marco Polo lernen wir diese alte „Kaufmannsstraße ins Seidenland“ kennen; sie verband Peking mit Venedig.

Durch Anschluß an die großen Verkehrslinien, die heute Europa mit Asien verbinden, diese Straßen neu zu beleben und auszubauen, ist eine Aufgabe der Zukunft. Die Bedingungen dazu sind schon vorhanden. Es fehlt auch nicht an Anzeichen dafür, daß sich eine wirtschaftliche Hebung der mittelasiatischen Gebiete langsam vorbereitet. Dafür kommen vor allem die Beziehungen Turkestans zu Indien und Rußland in Betracht. Zugleich aber erhebt sich hier ein Problem der Zukunft Europas in Asien. Werden die Chinesen, die politischen Herren des Landes, seine wirtschaftliche Bedeutung erkennen und das Land mit Chinesen kolonisieren? Jedenfalls haben japanische Expeditionen das Land schon mit bekanntem Geschick und in aller Stille wirtschaftlich auskundschaftet. Sie könnten bei ihrer Intelligenz

chinesische Kräfte nach Zentralasien lenken und damit der gelben Rasse die Position an einem entscheidenden Punkte sichern. Die andre Möglichkeit wäre die Hebung der einheimischen Bevölkerung durch europäische Leitung. Erst wenn sie arbeits- und kulturfähig ist, könnte sie ein relativ selbständiges Dasein führen.

Daß Ostturkestan mit Indien seit alters in enger Verbindung gestanden hat, zeigen die buddhistischen Kulturstätten, die im Sande der Takla-makan begraben liegen. Heute besteht dank der großen kaufmännischen Fähigkeit der Hindus ein nicht unbeträchtlicher Handel mit Indien. Freilich muß er auf großen und schwierigen Umwegen gehn. Hartmann teilt mit, daß aus Indien eine weit bequemere Karawanenstraße nach Turkestan führt, die noch um die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts in Gebrauch gewesen sein soll. Sie beginnt nördlich vom Indusbogen bei Gilgit. Von hier führt die Straße über den Barogilpaß und erreicht bei Taschkurgan die Straße nach Kaschggar. Aber sie führt durch das afghanische Bachan, einen stellenweise nur sechs Kilometer breiten Landstreifen, das Puffergebiet zwischen Indien und dem russischen Pamirgebiet, als solches eine der politisch empfindlichsten Stellen der Erde. Obendrein wird die Straße an dieser Stelle durch das Räuber-volk der afghanischen Berge unsicher gemacht. Nur die Behutsamkeit, mit der die indisch-russischen Grenzfragen behandelt werden, verhinderte bisher ein energisches Vorgehn. Statt der heute aufgegebenen Straße führt der Handel Indiens mit Zentralasien über den sehr schwierigen Karakorumpaß (5655 Meter). Von Leh geht die Straße durch ein wildes Gebirgsland, kaum unter 3000 Meter sinkend. In einer Höhe von 3200 Metern erreicht sie die Grenze Turkestans und gewinnt die alte südliche Karawanenstraße, nachdem sie sich in einen östlichen Zweig (nach Sandschu) und einen westlichen (nach Kargalyk) geteilt hat.

Von weit größerer Bedeutung sind für den europäischen Handel die Wege, die aus Turkestan nach dem russischen Asien führen. Unter ihnen ist bisher der Terek-dawan-Paß die wichtigste Verbindung; er führt von Kaschggar nach der reichen Landschaft Ferghana. Im Herbst 1903 ist eine Fahrstraße fertig geworden, die von Andidschan im Tale des Naryn aufwärts nach Narynskoje führt, von wo aus ein leichter Zugang besteht. Soviel wir wissen, hat diese Straße noch keine größere Handelsbedeutung gewonnen; sie scheint aber militärisch wichtig zu sein. Noch weniger wissen wir von einer seit langem verlassenen Straße, die heute von den Russen gesperrt ist, die aber an die wichtigste Bahnlinie Zentralasiens anschließt. Die Bahn Taschkent-Samarland-Merw überschreitet bei Tschardschui den Amu. Von dort gelangt man in fünf Tagen mit den Dampfern der Amu-darja-Flotte nach der letzten Station Patta-hissar. Hier haben die Russen eine starke Festung angelegt; der Besuch des Gebiets ist deshalb verboten. Wenig oberhalb an der Mündung des Wachschorjan beginnt die genannte Straße, die den Khyvl-su

aufwärts bis Irkeschtam führt. Von hier aus ist Kaschggar bequem in vier Tagen zu erreichen.

Die Entscheidung über die wirtschaftliche Zukunft Zentralasiens liegt einerseits in Herat, andererseits in Peking. Das indische Bahnnetz hat Tschaman (etwa 140 Kilometer südöstlich von Kandahar) erreicht, das russische hat Kusch mit Merw verknüpft. Diese Seitenlinie ist freilich dem Verkehr nicht geöffnet; der Besuch von Kusch ist aufs strengste untersagt; hier liegen russische Befestigungen, die die Pässe nach Afghanistan beherrschen. Eine afghanische Bahn aber, die von Merw oder Tschardschui über Balch nach Kunduz führte, würde das reichste Gebiet Afghanistans, das Gebiet westlich vom Badachschan-Gebirgsland, erschließen. Balch, das alte Baktra, das schon im Altertum als „die schöne Stadt mit den hohen Bannern“ gerühmt wird, kann wieder, wie im Altertum, die Zentrale der ostiranischen Kultur werden. Die reichen Landschaften des nördlichen Afghanistan erschließen sich geographisch und wirtschaftlich nach dem russischen Zentralasien.

Hartmann meint, daß schon unter dem herrschenden Emir die Aussicht auf den Bau einer Bahn von Tschaman über Herat nach Merw bestehe. Sie würde eine außerordentliche Kulturbedeutung haben, da sie eine Landverbindung Europas mit Indien herstellt. Aber die wirtschaftlichen Interessen des Weltverkehrs und der Weltkultur werden hier von politischen Machtfragen gestört. Der Anschluß an Kusch-Merw scheint bei der politischen Lage ausgeschlossen. Dagegen wird das russische Bahnnetz seine zentralasiatischen Linien tiefer in das Innere führen. Heute ist Andidschan erreicht, der Anschluß von Dsch ist sicher. Aber in dieser Richtung sind dem Vordringen natürliche Schranken gesetzt. Es scheint, daß die alte, oben geschilderte Straße aus dem Amutale aufwärts nach Irkeschtam, die überall durch gut besiedelte Flußtäler führt, eine Bedeutung für die Zukunft gewinnen kann. Alle diese Linien würden zwar Kaschggar nicht erreichen, aber ihm sehr nahe kommen, und zwar an Punkten, von denen aus der Zugang nicht schwer ist.

Die westliche Entwicklung aber wird ihre volle Bedeutung erst gewinnen, wenn durch den Ausbau der chinesischen Bahnen das große östliche Kulturgebiet wiederum dem Westen entgegenkommt. Bei der tiefgreifenden Umbildung, die sich in China vollzieht, und die bei der Intelligenz und Arbeitsfähigkeit des Chinesen zwar langsam, aber sicher und wirksam ihr Ziel erreichen wird, ist das eine Frage der Zeit. Die bedeutendste Aufgabe ist der Anschluß der reichen westlichen Provinz Kan-su etwa über Si-ngan-su. Sobald die beiden Kulturkreise Asiens, der östliche und der westliche, mit modernen Verkehrsmitteln einander nähergerückt sind, wird das zentrale Turkestan wieder die Vermittlung zwischen beiden übernehmen. Ähnliche Gedanken, wie sie Hartmann hier entwickelt, hat der größte europäische Kenner Chinas, der russische Sinologe Wassiljew (gestorben 1900), schon im Jahre 1858 in einer russisch geschriebenen Abhandlung („Die Erschließung Chinas“) ausgesprochen.

Vieles, was dieser Gelehrte vor fünfzig Jahren gesagt hat, ist in den letzten Jahren eingetreten, zum Beispiel die Besitzergreifung Koreas durch Japan. Es ist ein billiger Spott, Ausblicke in die wirtschaftliche Zukunft der großen asiatischen Gebiete für Phantasie zu erklären. Aber was heute in West- und Ostasien als Tatsache vor unsern Augen liegt, das wäre vor zwanzig Jahren derselben Kritik verfallen. Es wird immer klarer, daß alle wirtschaftlich wertvollen Gebiete Asiens, alle wichtigen Verkehrsbahnen von einer immer schneller vordringenden Bewegung wieder der Weltkultur eingefügt werden. Der Ausbau der westasiatischen und der ostchinesischen Bahnen wird die innern Landschaften nicht nur wirtschaftlich fördern, sondern sie auch durch moderne Verkehrsmittel an die großen Kulturländer des Ostens und Westens anschließen.

Zwischen Europa und Asien besteht ein breiter und in den Verhältnissen des Bodenbaus tief begründeter Zusammenhang, wie er nur diese beiden Erdteile verbindet. Man hat seit dem Erwachen des geographischen Denkens bei den griechischen Geographen deshalb beide Erdteile oft als Einheit betrachtet. Zuletzt hat der Wiener Geolog Ed. Süss dieser Auffassung durch die Benennung „Eurasion“ einen treffenden Ausdruck verliehen. Hartmann selbst hat diesem geographischen Begriff eine Studie gewidmet. (Orient. Literaturzeitung 1904, 15. August.) Dieser Zusammenhang des Raumes wird im neuen Jahrhundert auch wirtschaftsgeschichtlich wirksam werden; die ersten Schritte dazu sehen wir heute. Welche Formen der Kulturzusammenhang von Asien und Europa annehmen wird, ist schwer zu sagen. Die Geschichte zeigt bald Asien, bald Europa als die vordringende Macht. Die Völker des Orients aber, zumal Chinas, erwachen heute zu verstärktem, ja oft leidenschaftlich erregtem Bewußtsein ihres geschichtlichen Lebens. Das Streben nach selbständiger Betätigung, nach selbstbestimmter Gestaltung ihres Daseins regt sich im Orient überall. Deshalb ist wohl nur eine gegenseitige Annäherung zwischen Asien und Europa, vielleicht ein Zusammenstoßen, als die Form künftiger geschichtlicher Berührungen denkbar. Aber niemand kann sagen, was geschichtlich wirklich werden wird; nur die lebendigen Kräfte am laufenden Webstuhl der Zeit möchten wir belauschen können.

Viele werden solchen Ausblicken skeptisch gegenüberstehn. Das ist aus den Zuständen begreiflich, von denen das politische Denken Europas überhaupt bestimmt wird. Europa ist ein stark gegliederter Raum, der einem vielgestaltigen geschichtlichen Leben alle Voraussetzungen gewährt. Der nationale Individualismus ist damit auch die Form des politischen Denkens. Die Idee einer europäischen Kulturgemeinschaft ist mit der Auflösung der geistigen Einheit des Mittelalters verloren gegangen. Sie kann aber wieder erwachen in der Auseinandersetzung mit geschlossenen, großen Mächten wie der islamischen Welt oder der ostasiatischen Völkermasse. Es ist mit einem Worte der Orient, der geistig, religiös, wirtschaftlich und politisch die großen Probleme der Zukunft stellen wird. Die Auseinandersetzungen zwischen

Asien und Europa haben seit der ältesten Zeit die größten Wendungen unsrer Geschichte herbeigeführt. Das Auftreten Japans im Osten ist eine Epoche; mit ihm beginnt eine neue Periode dieser Beziehungen. Das Bewußtsein für die Kulturgemeinschaft Europas, das innerhalb seiner Grenzen durch Differenzierung der Kultur aufgelöst wurde, kann durch neue Aufgaben auf einem viel weitem Schauplatz wiedergewonnen werden.



Neue Lyrik

Von Heinrich Spiero



Als kurz nach den beiden Coquelins, deren Tod die ganze deutsche Presse mit immer neuen Rundgebungen der Teilnahme begleitet hatte, Adalbert Matkowsky starb, schrieb eine französische Zeitung, dieser Matkowsky müsse wohl ein berühmter deutscher Schauspieler gewesen sein; man werde aber zugeben müssen, daß Coquelin in Deutschland berühmter gewesen sei als Herr Matkowsky in Frankreich. Der Hohn war wohlverdient, und Erich Schlatkjer hat in der Täglichen Rundschau vom 14. April dazu gesagt, was zu sagen war. Jetzt schlage ich „Der neuen Gedichte andern Teil“ von Rainer Maria Rilke (Leipzig, Inselverlag) auf und finde darin die Widmung: A mon grand ami Auguste Rodin. Müssen wir Deutschen denn immer die Hunde des Auslands sein? Würde es einem französischen oder englischen Schriftsteller, ja einem Russen oder Griechen einfallen, die Aufschrift eines Werkes an einen Deutschen in deutsche Worte zu fassen? Hat Rodin die bekannte Zeichnung, die er dem Großherzog von Sachsen widmete, etwa mit einer deutschen Unterschrift versehen? Oder ist das Deutsche ein afrikanisches Negeridiom, daß man Auguste Rodin nicht zutrauen darf, er werde die vier Worte mit Hilfe eines Lexikons in seine Sprache übertragen können? Oder will Rilke uns beweisen, daß er wirklich und wahrhaftig soviel französisch versteht? Ach ja, „so'n bißchen Französisch ist doch wunderschön!“ Soviel über die Widmung. Leider ist diesmal auch vom Inhalt nichts besonders günstiges zu berichten. Von dem ersten Teil dieser neuen Gedichte durfte ich an dieser Stelle vieles sehr rühmen — in dem zweiten überwiegt die pretentiöse Aussprache überall, der gesuchten Bilder sind allzu viele, und dieses schöne und feine Talent scheint sich immer mehr von der einst gesunden Straße zu entfernen.

Auch vor den schon für das Auge merkwürdig verlaufenden Versen Alfons Paquets gerät man in Versuchung, zunächst von Geziertheit zu sprechen. Das Urteil wäre aber ungerecht. Je weiter man nämlich in dem „Zeit und Reisebuch in fünf Passionen“ kommt, das Paquet unter dem Titel „Auf Erden“