

»Rikscha!« »Rikscha!«

Im Hinblick auf die kriegerischen Ereignisse darf man die Straßen der beiden ausländischen Hoheitsbezirke von Shanghai nach Mitternacht nicht mehr betreten. Jeder verspätete Passant wird unnachsichtlich festgenommen, wenn er nicht ein Europäer ist und seinen polizeilichen Erlaubnisschein bei sich hat. Allnächtlich werden die verhafteten chinesischen Arbeiter und Arbeiterinnen, Straßenhändler und Markthelfer von Polizisten zu Zügen formiert, die sich aus allen Richtungen zum Sammelgefängnis bewegen. Train dieser Eskorten sind Hunderte von Rikschas, mitgefangen – Krieg und Polizeistunde durfte die zweibeinigen, zweirädrigen Droschken nicht bekümmern, sie gingen ihrem Geschäft nach, wie sie es vor dem Krieg taten.

Nacht und Tag, kreuz und quer, Schritt und Trab, kreuz und quer, in Tropenglut und Regen fahren und laufen sie vom Settlement in die Konzession, von Hongkew nach Nantao, fahren und laufen sie, wohin es der Fahrgast verlangt, sie müssen überall und immerdar auf den Kunden lauern, auch nachts, auch während des Krieges, trotz des Standrechts, trotz des Verbots, sonst könnten sie nicht einmal so leben, wie sie leben.

Du trittst aus irgendeinem Haus, im gleichen Augenblick stoßen sie von allen Seiten auf dich zu, im Augenblick bist du umzingelt von einer Wagenburg, umtost von einladenden, flehenden Rufen.

15 Rikscha
 Rikscha Rikscha
Rikscha du Rikscha
 Rikscha Rikscha
 Rikscha

20

Wo du, Europäer, schreitest, stets umgiert dich eine Kohorte von Rikschas und bröckelt erst ab, wenn du energisch »Bu-Jao – ich will nicht« zischst, aber schon wird deine Parallele von einer neuen abgelöst, die das Wort »Bu-Jao« noch nicht energisch genug von dir gehört hat.

Zu Beginn deines Aufenthalts in China, insbesondere in Peking oder Tsingtao, vermeidest du es, auf die Straße zu gehen, sofern du nicht unbedingt mußt. Es ist beklemmend, plötzlich die Hoffnungen so vieler auf sich gerichtet zu sehen, umgeben zu sein von Menschengenossen, die dir ihre Arbeit anbieten, alle flehend und winkend und sich gegenseitig beiseiteschiebend. Noch kleiner als der Lohn, den der Kuli für die Fahrt bekäme, ist die Chance, daß gerade er von dir ausersehen wird . . . Was nützt es, er muß um diese winzige Chance kämpfen.

Jin-li-che heißt Menschenkraft-Fahrzeug, der Japaner sagt Jinrikscha, das »l« gilt ihm als »r«. (Ich hörte in Yokohama einen Redner von Renin, Ruxemburg und Rieb knecht sprechen. Dagegen ist in China das r ein l, und ein Lehrer beteuerte mir höflich, er habe den »Lasenden Lepoltel« deutsch gelesen.)

Die Jinrikscha kommt aus Japan, wenn auch ihr Erfinder – na, was denn! – ein Europäer war. Der Mann, der als erster den Einfall hatte, einem Handwagen einen Stuhl aufzusetzen und diesen Fahr-Stuhl als öffentliches Verkehrsmittel zu verwenden, war der anglikanische Geistliche, Reverend M. B. Bailey, o Segnungen des Westens und der Kirche. Das geschah Anfang der siebziger Jahre in Tokio.

Ein Franzose namens Ménard eilte nach China, nach Shanghai, um in der Konzession eine Konzession für den Rikscha-Verkehr zu erlangen. Aber die Stadträte der Amerikanischen und Englischen (später Internationalen), sowie der Französischen Gemeinde wußten, daß Ersetzung von Tier oder Maschine durch Menschenkraft hierzulande das sicherste Geschäft ist, und dachten gar nicht daran, dem flinken Importeur ein so einträgliches Monopol zu schenken. Sie beschlossen, gegen ansehnliche Steuern zwanzig Lizenzen für je zwanzig Rikschas auszugeben.

Monsieur Ménard hätte über den Umstand, eine dieser Lizenzen zu bekommen, recht froh sein können, wenn, ja wenn er Geld genug gehabt hätte, die zwanzig Karren herstellen zu lassen. Er hatte es nicht, und so mußte er sich mit zwölf begnügen. Das mißfiel den beiden Stadtverwaltungen, sie wollten jede Lizenz im Interesse ihrer Steuerkasse zwanzigfach ausgenützt sehen. Am 31. März 1875 entzogen sie ihm die Lizenz, ihm, dem Pionier der Rikschas, die noch heute, im Zeitalter von Taxi, Privatauto, Autobus, Motorrad und Straßenbahn, der Französischen Konzession jährlich 267.966 Taels und dem Internationalen Settlement 337.030 Taels einbringen!

Mehr Glück als Ménard hatte einer seiner Landsleute in Peking. Mit dem Plan, den Rädern des Menschswagens einen Schutz aus französischem Gummi überzuziehen, erwarb er ein Riesenvermögen, und das war doch nur ein kleiner

Prozentsatz vom Verdienst der Pneumatikfabrikanten.

50 Es gibt Unternehmer, die haben ein paar hundert Rikschas zu laufen, jede bringt täglich 1 Dollar 70, der Wagen braucht keine Remise und das Pferd braucht keinen Hafer und keinen Stall und nicht einmal einen Hufschmied. Barfuß jagen die Kulis durch die Straßen, kreuz und quer, auf und ab, hin und her, Schritt und Trab, Nacht und Tag, ganz junge und ganz alte, solche, die mit dem ganzen Fuß auftreten, solche, die nur Zehen und Ballen aufsetzen und solche, denen man die Tuberkulose gar nicht ansieht. Eine Taxameteruhr, dem Menschen an Lunge und Herz
55 anzuschlagen, hat noch kein Missionar erfunden.

Der Unternehmer kauft die ganze Arbeitszeit des Kulis, indem er sich vom Kuli bezahlen läßt. Fünfundachtzig Cents täglich entrichtet der arbeitssuchende, arbeitleistende Kuli seinem »Arbeitgeber« dafür, daß er ihm die beiden Räder borgt. Nur für vierzehn Stunden, von drei Uhr nachmittags bis fünf Uhr morgens. Für die Zeit von fünf Uhr morgens bis drei Uhr nachmittags zahlt ein anderer seinem Besitzer auch fünfundachtzig Cents, darf aber dafür am nächsten
60 Tag vier Stunden länger laufen. Viele Karren haben bloß einen Fahrer – seine Arbeitszeit ist unbeschränkt.

In Shanghai sind 23.378 Kulis den öffentlichen Rikschas vorgespannt, die Zahl der Familienmitglieder, die sie ernähren, übersteigt 100.000. Das Durchschnittseinkommen des Rikschakulis beträgt zwölf Mex.-Dollar im Monat, sein Durchschnittsleben in diesem Beruf dauert fünfeinhalb Jahre. Dann stirbt er.

Zwölf Mark dafür, daß er dreißigmal im Monat, wochentags und Sonntags, vom frühen Nachmittag bis zum frühen
65 Morgen, tagaus, tagein, hafenaus, hafenein, von Nantao bis Tschapei, von Siccawei nach dem Broadway, kreuz und quer, hin und her, auf und ab, Schritt und Trab, federnd und zerrend, durchschnittlich hundertdreißig Meter in der Minute macht, bis zu zehn Kilometer in der Stunde. Die Lunge wird vernichtet durch diesen Lauf, sie muß auch noch als Hupe dienen; die Autos erkennen dieses Signal nicht an. Fast täglich sieht man, daß Rikschas angefahren werden, und bei jedem Zusammenstoß steigt der Chauffeur vom Auto und verprügelt den Kuli. Überanstrengung,
70 Herzkrankheit, Lungenschwindsucht, Gefahr und Mißhandlung sind des Rikschakulis Los. Fünfeinhalb Jahre lang. Dann stirbt er.

Den Fahrpreis kann er nicht erhöhen, so muß er mit den Beinen der Straßenbahn und dem Omnibus den Rang ablaufen, muß billiger sein als beide. Einfach die Straßenbahnwagen umzuwerfen, wie es die Rikschakulis während ihres großen Novemberstreiks 1929 in Peking getan, das geht nicht an, dafür wurden zweihundertzehn Kulis geköpft.
75 Sie starben mit dem ergreifend naiven Ruf: »Nieder mit dem Kapitalismus, nieder mit den Straßenbahnwagen, es lebe die Solidarität!«

Zwanzig Kupfer (sechs Pfennige) will der chinesische Fahrgast für eine ziemlich lange Strecke bezahlen, für die der Kuli dreißig verlangt; es wird gefeilscht, indem das Angebot auf Rädern neben der zu Fuß gehenden Nachfrage dahinläuft, schließlich muß der Kuli nachgeben, denn auf Schritt und Tritt, hüben und drüben lauert die Konkurrenz.
80 Ein besserer Kunde ist der Europäer, er gibt zehn bis zwanzig Cents. Jetzt, da die Quartiere der Chinesen unter dem Donner der japanischen Schiffsgeschütze in Rauch und Trümmer aufgehen, ist das Europäergeschäft lebhaft: die fremden Mächte kamen herbei, um bei der allfälligen Aufteilung Chinas nichts zu verabsäumen, und ihre Matrosen und Marinesoldaten fahren aus den Bars zu den Barkassen am Hafen. Sie fühlen sich in ihrer Menschdroschke, als säßen sie in einem Rolls Royce, sie lassen die höchste Geschwindigkeit einschalten, obwohl dem strapazierten Motor
85 abends alles Gas ausgegangen ist, und sie winken leutselig den russischen Emigrantendamen zu, die ohne Räder, ohne Gummi, kreuz und quer, auf und ab, Tag und Nacht das Trottoir der Avenue Joffre bilden, auf jeden Mann zustoßen und ihn umringen, wenn er aus einem Haus tritt.

Fährt man mit Bekannten, so laufen die Kulis in gleichem Schritt und Tritt nebeneinander her, damit man die Unterhaltung fortsetzen kann. Oft sind die menschlichen Pferdekräfte ungleich.

90 »Warum haben Sie diesen alten Krampen genommen? Sehen Sie, wie gut mein Kuli die Beine aus den Hüften wirft.«

»Ich schaue immer nur auf die Knöchel, wenn ich eine Rikscha nehme. Die mit dünnen Fesseln laufen am besten, auch wenn sie alt sind.«

Selten sagen die Fahrgäste, wohin sie wollen, der Kuli kennt ja die europäischen Namen der Straßen nicht. Man zeigt ihm, wo er einbiegen soll, wo er halten soll, für die Fahrgäste ist er ein Gaul, und nur in ihren Hirnen konnte der Plan
95 reifen, ein öffentliches Trabrennen der Rikschakulis zu veranstalten.

Für die Polizei ist der Kuli nichts Besseres. Sausen bloß ihre Gummiknüttel auf ihn nieder, weil er des Stop-Signals nicht geachtet hat, so kann er noch froh sein. Schlimmer, wenn der strenge Schutzmann ihm strafweise das Sitzkissen aus dem Karren nimmt; eh' der strenge Schutzmann nicht mit dreißig Cents bestochen wird, gibt er es nicht heraus. Geht der Hüter des Gesetzes gesetzlich vor, dann schraubt er die an der Rikscha befestigte Plakette ab. Da muß denn
100 der arme Kuli seinen Wagen geradenwegs nach Hause ziehen, er hat heute nicht mehr die Möglichkeit, seine Schale Reis zu verdienen, indem er die Stadt im Trab oder im Galopp, erst frisch, dann müd, bald »Go«, bald »Stop«, von Nord nach Süd durchrast; erst morgen darf er sich seine Wagennummer im Polizeipräsidium holen.

Der Zeuge dieser Straßenszenen kommt zu der Auffassung, daß sich die Kulis mit ihrer Rolle abgefunden haben: wir sind Zugtiere, man peitscht uns, man gibt uns wenig Futter – sie sind die Herren, wir ziehen und zerren – wir laufen
105 dorthin, wohin es der Herr verlangt, der uns am Rücken sitzt. Nach fünfeinhalb Jahren ist es ohnehin vorbei und wir sind bei unseren Ahnen. Wir sind an die Deichsel gefesselt wie Pferde, sollen wir deshalb auch mit den Beinen ausschlagen oder unwillig wiehern wie Pferde? In fünfeinhalb Jahren ist ja alles vorbei.

Irre dich nicht, Gedankenleser! Mancher Rikschakuli denkt vielleicht so, wie du vermutest. Doch viele gibt es, die sich abends in einem Haus treffen, Horchposten sind aufgestellt, damit die Polizei nicht überraschend eindringe, die
110 Karren sind bei Freunden, eine Wagenburg ohne Kulis wäre verdächtig. Man lernt, diskutiert und beschließt . . .

Diese Stunden zahlen die Rikschakulis mit ihrer Arbeitszeit, und wenn sie ertappt werden, mit ihrem Kopf. Wenn sie ertappt werden, haben sie nicht einmal mehr die fünfeinhalb Jahre Ablaufzeit vor sich, dann müssen sie morgen aufs Schafott. Sie sterben wie ihre Pekingener Genossen starben, aber ihrem letzten Ausruf fehlt das Pereat auf die Straßenbahnwagen.

(1684 Wörter)

Quelle: <https://www.projekt-gutenberg.org/kisch/china/chap008.html>