



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

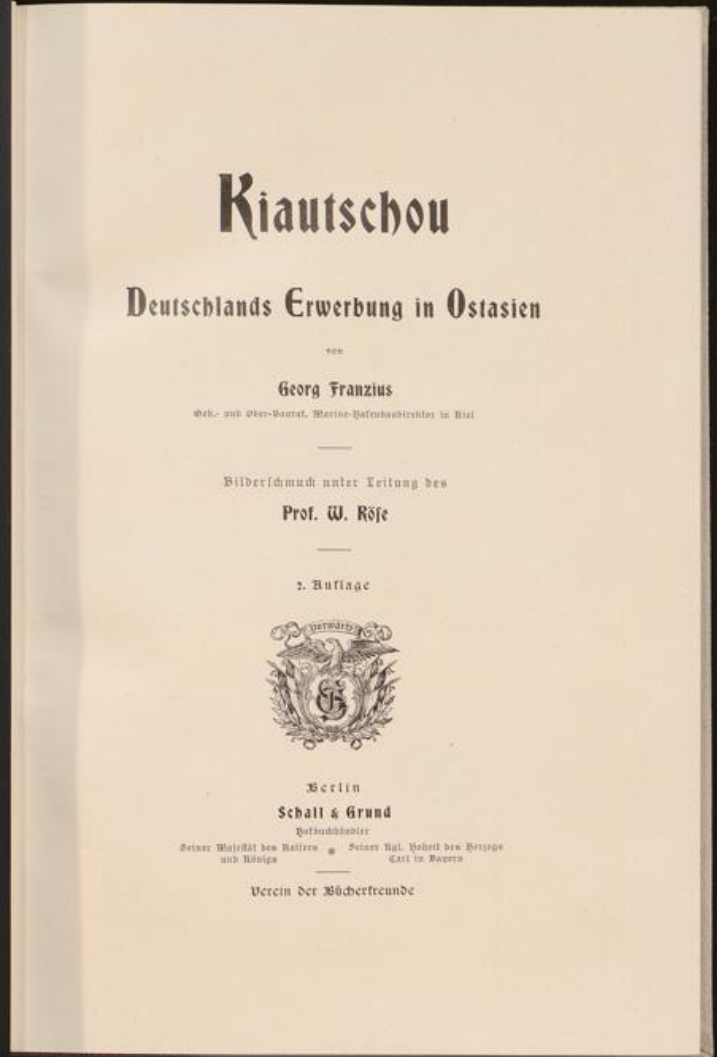
DFG-Projekt "Digitale Sammlung Deutscher Kolonialismus"

Kiautschou

Franzius, Georg

Berlin, [1898]

urn:nbn:de:gbv:46:1-8689



KIAU-TSCHOU









Gg. Geopart,
Wunsiedel

Als ein deutscher Mann in seiner
Pflichterfüllung für sein Vaterland
vollendete beizubehalten liegt, und so der
deutsche Geist seine Söhne in ein Land
verpflanzte fort, das Land ist deutsch
und wird deutsch bleiben!

Wilsdorf
F.R.





Lithographie und Druck von Osear Brandstetter, Leipzig.

Kiautschou

Deutschlands Erwerbung in Ostasien

von

Georg Franzius

Geh.- und Ober-Saurat, Marine-Hafenbaudirektor in Kiel

Bilderschmuck unter Leitung des

Prof. W. Röse

2. Auflage



Berlin

Schall & Grund

Hofbuchhändler

Seiner Majestät des Kaisers * Seiner Hgl. Hoheit des Herzogs
und Königs Carl in Bayern

Verein der Bücherfreunde

Alle Rechte vorbehalten



2013-11998

Beiträge

Seiner Majestät des Kaisers und Königs Wilhelm II.

Geleitwort

Besitzergreifung, farbiges Bild

Bildnis Sr. Majestät

Marine-Tabelle

Schlussvignette

Entwurf zur Einbanddecke



[Faint, illegible text visible through the paper, likely bleed-through from the reverse side.]

Inhaltsverzeichnis



	Seite
Einleitung	1
Auf einem Dampfer des Norddeutschen Lloyd	7
Hongkong und Canton	15
Auf deutschen Kriegsschiffen	24
Die chinesische Küste	36
Die Bevölkerung	46
Die Verkehrsmittel	60
Handel und Industrie	72
Amoy und die Samsah-Bucht	84
Die Provinz Schantung	92
Die Bucht von Kiautschou	98
Deutsche Missionare in Schantung	121
Die Besitzergreifung	129





[The main body of the page is blank and contains no text.]

Verzeichnis der Bilder

Vollbilder

	Seite		Seite
Port Said	6	Rahmen, aus einer Planke des	
Colombo	8	Kanonenbootes Zltis gefertigt	
Hongkong	16	und der Witwe des Komman-	
S. M. S. „Kaiser“ und „Frene“		danten von dem Seeoffizier-	
in Ostasien	24	korps gestiftet. — Die Offiziere	
S. M. S. „Arcona“ in Ostasien .	32	des Zltis	100
Zimmerer Hafen von Schanghai .	46	„Zltis“-Denkmal in Schanghai .	102
Außere Mauer und Thor von		Eine Truppenübung in den Befesti-	
Peking	52	gungen von Kiautschou (Tsintau)	106
Tartarenstadt von Peking	60	S. M. S. „Cormoran“ in Ostasien	112
Deutsche Niederlassung in Hankau	70	Die Bucht von Kiautschou von der	
Zutschou	74	Reede aus mit dem Blick auf	
Kulangju	88	Tsintau	128
S. M. Kanonenboot „Zltis“, ge-		S. M. S. „Prinzeß Wilhelm“ in	
strandet im Wirbelsturm am		Ostasien	132
23. Juli 1896 an der Süd-Ost-		Heinrich Prinz von Preußen . .	138
Küste von Schantung	98	S. M. 2. Kreuzerdivision in Ostasien	138

Bilder im Text

	Seite		Seite
Freiherr von Richthofen	2	Kapitän z. See Zeye, Kommandant	
Admiral Hollmann	3	S. M. S. Kaiser	27
Kommand. Admiral v. Knorr	4	Kapitän z. See Becker, Komman-	
Kontreadmiral Tirpitz, Staats-		dant S. M. S. Arcona	31
minister und Staatssekretär des		Chinesische Dschunke	37
Reichs-Marine-Amts	5	Sou-Hou-Ziu-Miau-Tempel am	
Auf dem Lloyd dampfer „Preußen“	8	Yangtse	40
Strand bei Colombo	9	Yangtsekiang mit chinesischem	
Japanerin in der Ricksha	11	Kriegsschiff und Dschunken . .	41
Botanischer Garten in Singapur	13	Standort der „kleinen Waise“ im	
Si-Kiang, Perlfuß	17	Yangtse	42
Canton vom Flusse aus	18	„Die kleine Waise“ im Yangtse .	43
Straße in Canton	20	Gräber bei Tientsin	44
Campagne S. M. S. Kaiser (hinten		Wohlhabende chinesische Frau .	47
Arcona)	25	Chinesischer Marsu, Vorreiter . .	48

	Seite		Seite
Chinesischer Bogenschütze	50	Vorderes Thor des Strand-	
Altes Theehaus in Schanghai	52	lagers. — Artillerielager mit	
Mädchenschule in Hankau	54	erbeuteten Geschützen. — Das	
Chinesische Strafgefangene am		Ostlager	116
Pranger	57	Präfektur von Kiautschou. —	
Gingang zu den Ringgräbern	58	Tempel in Tsintau. — Inneres	
Chinesische Sänfte	61	Thor von Kiautschou	119
Schiebkarren	62	Astronomische Instrumente auf der	
Kamel-Brücke bei Peking	63	Stadtmauer Pekings	122
Chinesischer Karren	65	Missionar Homeder	123
Die große chinesische Mauer	66	Bischof Anzer	125
Pagode bei Peking	67	P. Nies † P. Henle †	130
Ueberreste einer Brücke bei Zutschou	76	Kontreadmiral Hoffmann	132
Pagode von Kiu-kiang (am Yangtse)	78	Korv.-Kapt. Truppel, Kommandant	
Die Glücksfelsen von Amoy	85	S. M. S. Prinzess Wilhelm	133
Ufer bei Amoy	86	Viceadmiral v. Diederichs, Chef des	
Deutsches Konsulat auf Kulangsu	89	deutschen Kreuzergeschwaders	
S. M. S. Prinzess Wilhelm in der		in Ostasien	134
Samsah-Bucht	90	Korv.-Kapt. Obenheimer, Kom-	
Brack des Zitis an der Ostküste		mandant S. M. S. Irene. —	
der chinesischen Halbinsel		Korv.-Kapt. Plachte, Komman-	
Schantung	100	dant S. M. S. Deutschland.	
Gingang zum Tempelhof in Tsintau	104	— Kapt. z. S. Stubenrauch,	
Straßenbild von Tsintau	105	Befehlshaber der Landungs-	
Erziehende chinesische Rekruten	106	truppen. — Kapt. = Vient.	
Wachtparade	107	Grapow, Kommandeur der	
Marjur's, Boten	108	Marine-Art. — Major Skopfa	
Erziehungsplatz und Regierungs-		v. Poffow, Kommandeur der	
gebäude in Tsintau. — Tempel		Marine-Inf.-Bat.	135
bei Kü-tu-kau. — Inneres eines		Besitzergreifung der Bucht von	
Tempels in Kiautschou	110	Kiautschou	136
Korv.-Kapitän Bruffatis, Kom-		Kapitän z. S. Koellner, Komman-	
mandant S. M. S. Cormoran	111	dant S. M. S. Kaiserin Augusta	137
Tsintau:		Korv.-Kapt. Follenius, Komman-	
Offizier = Namen des Strand-		dant S. M. S. Gefion	138
lagers mit erbeuteten Tro-		Kapitän z. S. Rosendahl, Gouver-	
phäen. — Im Bau befindliche		neur von Kiautschou	139
Landungsbrücke. — Mauer		Sitz des deutschen Gouverneurs in	
vor dem früheren Quartier		Tsintau	140
des Generals Chang	114	Matrose Schulze †	141

Karten

	Seite
Karte der Provinz Schantung	92
Karte von Tsintau	99
Karte zur Besitzergreifung	131
Karte von China	am Schluß



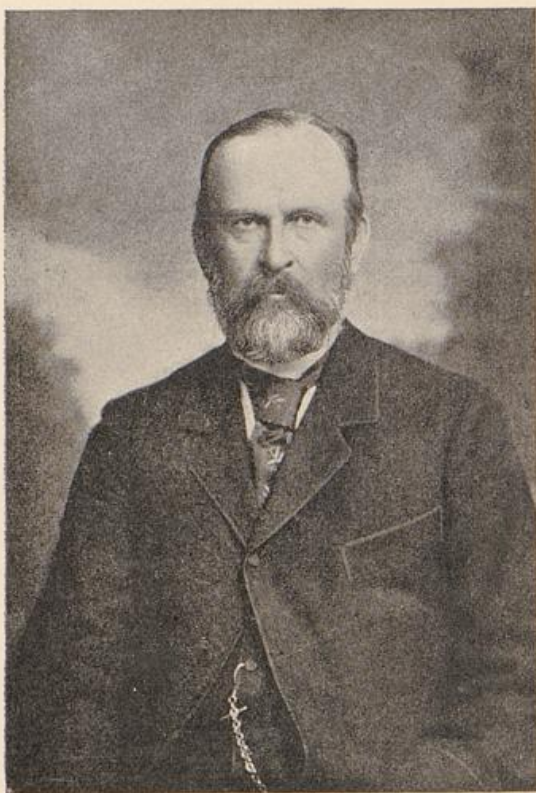
Einleitung



Die Erwerbung eines Stützpunktes zur Wahrnehmung der deutschen Interessen in Ostasien ist seit etwa 30 Jahren angeregt. Der Professor der Geologie, Freiherr von Richthofen, war es, von welchem die Bedeutung der Kiautschou-Bucht schon 1869 erkannt wurde, als er auf seinen Wanderungen durch China die Provinz Schantung besuchte, wenn er auch die Bucht selbst nicht sah. Von anderer Seite wurden andere Plätze empfohlen, aber man trat der Ausführung des Gedankens vorläufig nicht näher, weil man die Lösung der damals vorliegenden großen politischen Aufgaben vermutlich nicht durch etwaige Verwicklungen in Ostasien noch schwieriger gestalten wollte.

Der Gedanke schloß also zeitweilig ein, aber mit der Entwicklung unserer Marine, mit dem Aufblühen unseres Handels und unserer Reederei im Osten erwachte er wieder in verschiedener Gestalt und es ist begreiflich, daß während des Kriegs zwischen China und Japan vorzugsweise die Notwendigkeit eines militärischen Stützpunktes in Form einer Flotten- oder Kohlenstation betont wurde. Die Marineverwaltung war allerdings von vornherein immer der Ansicht, daß in allen unseren überseeischen Besitzungen die wirtschaftlichen Interessen den militärischen Anforderungen in jeder Hinsicht vorangehen müßten. Scheint dies auf den ersten Blick wunderbar, so erklärt es sich doch leicht dadurch, daß viele unserer älteren Seeoffiziere aus eigener wiederholter Anschauung die Fortschritte kennen, welche unser Handel — dank

der Geschicklichkeit unserer Hamburger und Bremer Großhändler, dank dem Unternehmungsgeist und Opfermut unserer Reeder, vor Allen des



Freiherr von Richthofen

Norddeutschen Ployds — in den letzten drei Jahrzehnten in Asien gemacht hat. Und je länger sie in jenen Gegenden weilten, desto fester wurde in ihnen die Ueberzeugung, daß bei den guten Beziehungen zwischen Deutschland und China, bei dem Vertrauen, welches unsere Kaufleute und Techniker im „Reich der Mitte“ genießen, die deutsche Industrie sich dort in noch weit höherem Maße ein Absatzgebiet erschließen könne, als das bisher der Fall war, wenn unsere Landsleute von einem unter deutscher Verwaltung stehenden Ausgangspunkte der chinesischen Küste nicht nur

auf den zahlreich vorhandenen Wasserwegen, sondern auch auf Eisenbahnen ins Innere des Landes eindringen könnten. Die Möglichkeit, mit der Zeit einen bedeutenden Handelsplatz in China zu gründen, welcher mit seinen Verkehrsadern neue Provinzen des Reichs erschließt, wurde für noch weit wichtiger gehalten, als die großen militärischen Vorteile eines geeigneten Stützpunktes, von denen ich nur das Docken und Ausbessern unserer Kriegsschiffe in deutschen Docks statt in englischen oder japanischen und die Sicherung des jederzeitigen Kohlenbedarfs nennen will.

Die Ansicht wurde also immer lauter, daß das, was England in Hongkong, Portugal in Macao, Frankreich in Tonking, Rußland von der Mandschurei aus und Japan in Formosa erreichten, auch von Deutschland erstrebt werden müsse, wenn es auf dem ostasiatischen

Markt nicht bloß noch geduldet sein wolle. Die kleinen Niederlassungsgebiete in Tientsin und Hankau, welche nach dem Frieden von Schimonoseki von Deutschland angekauft wurden, konnten, so wertvoll sie sonst auch sind, hierzu nicht benutzt werden. Man mußte an die, selbstverständlich friedliche, Erwerbung eines unter deutschem Hoheitsrecht stehenden Platzes denken und durfte um so mehr hoffen, hierbei von chinesischer Seite Entgegenkommen zu finden, als ja die Eröffnung eines neuen Hafens, die Herstellung von Eisenbahnen und die Aufschließung von Kohlen- und Eisenlagern nicht etwa nur den Inhabern der Konzessionen, sondern in erster Linie dem chinesischen Reiche selbst von höchstem Nutzen sein wird.



Admiral Bollmann

Bevor man in nähere Verhandlungen wegen Erwerbung eines Gebiets eintreten konnte, kam es nun darauf an, diejenigen Plätze zu ermitteln, welche für die Anlage eines Stützpunktes geeignet sein würden. Vorge schlagen waren besonders drei: der Hafen von Amoy, die Samsah-Bucht und die Bucht von Kiautschou. Solange man vorzugsweise nur an eine Flottenstation gedacht hatte, war man der Ansicht, daß die Erwerbung einer Insel mit Rücksicht auf ihre leichtere Verteidigung einem Platze am Festlande vorzuziehen sei. Es wurden deshalb wohl die Inseln des Tschusan-Archipels wegen ihrer vorzüglichen Lage mitten vor dem Yangtsekiang, der Hauptverkehrsader des ganzen Reichs, und unmittelbar an der großen Schiffahrtsstraße gelegen, genannt, aber die Erwerbung einer dieser Inseln würde ver-

mutlich große Schwierigkeiten gehabt haben, weil England bekanntlich eine Art von Vorkaufsrecht auf sie zu haben behauptet. Selbstverständlich mußten aber die Interessengebiete anderer Nationen möglichst unberührt bleiben. Ob das ganz gelingen würde, war von vornherein wohl nicht genau zu übersehen, weil dieser Forderung im Grunde nur Kiautschou entsprach und man auch hier längere Zeit in Zweifel sein konnte, ob nicht Rußland Ansprüche auf die Bucht erheben würde, da es



Kommandierender Admiral v. Knorr

dieselbe bereits als Winterstation für seine Kriegsschiffe benutzt hatte und englische Zeitungen fest behaupteten, daß die Bucht durch geheimen Vertrag an Rußland bereits abgetreten sei.

Im Vordergrund des Interesses stand für uns lange Zeit Amoy, unstreitig einer der besten Häfen Chinas, ein alter Handelsplatz mit regem Schiffsverkehr, an der großen Straße von Formosa gelegen, allerdings ein

allen Nationen geöffneter sogenannter Vertragshafen und insofern voraussichtlich schwer zu erwerben. Aber es schien unsern Vandalen in China fast, als ob die englische Regierung gegen die Erwerbung Amoy's durch Deutschland keine Einwendungen erheben werde und andere Nationen waren hier sehr wenig interessiert. Sollte aber Amoy wegen seiner Eigenschaft als Vertragshafen nicht zu haben sein, so wurden die nahe gelegenen Inseln Kulangsu und Quemoy vorgeschlagen. Ob sie aber geeignet seien, war nicht bekannt.

Noch weniger wußte man von der Samsah-Bucht, die etwas nördlich von der großen Stadt Futschou liegt, dem Handel noch nicht

geöffnet ist und deshalb wahrscheinlich leichter zu erwerben war, als ein Vertragshafen.

Gegen Kiautschou wurden anfangs verschiedene Bedenken laut. Die Bucht war von einzelnen unserer Kriegsschiffe flüchtig und unter ungünstigen Umständen besucht, man hielt sie für zu groß und ungünstig in Bezug auf die Wassertiefen und die Vertheidigung, wirtschaftlich für

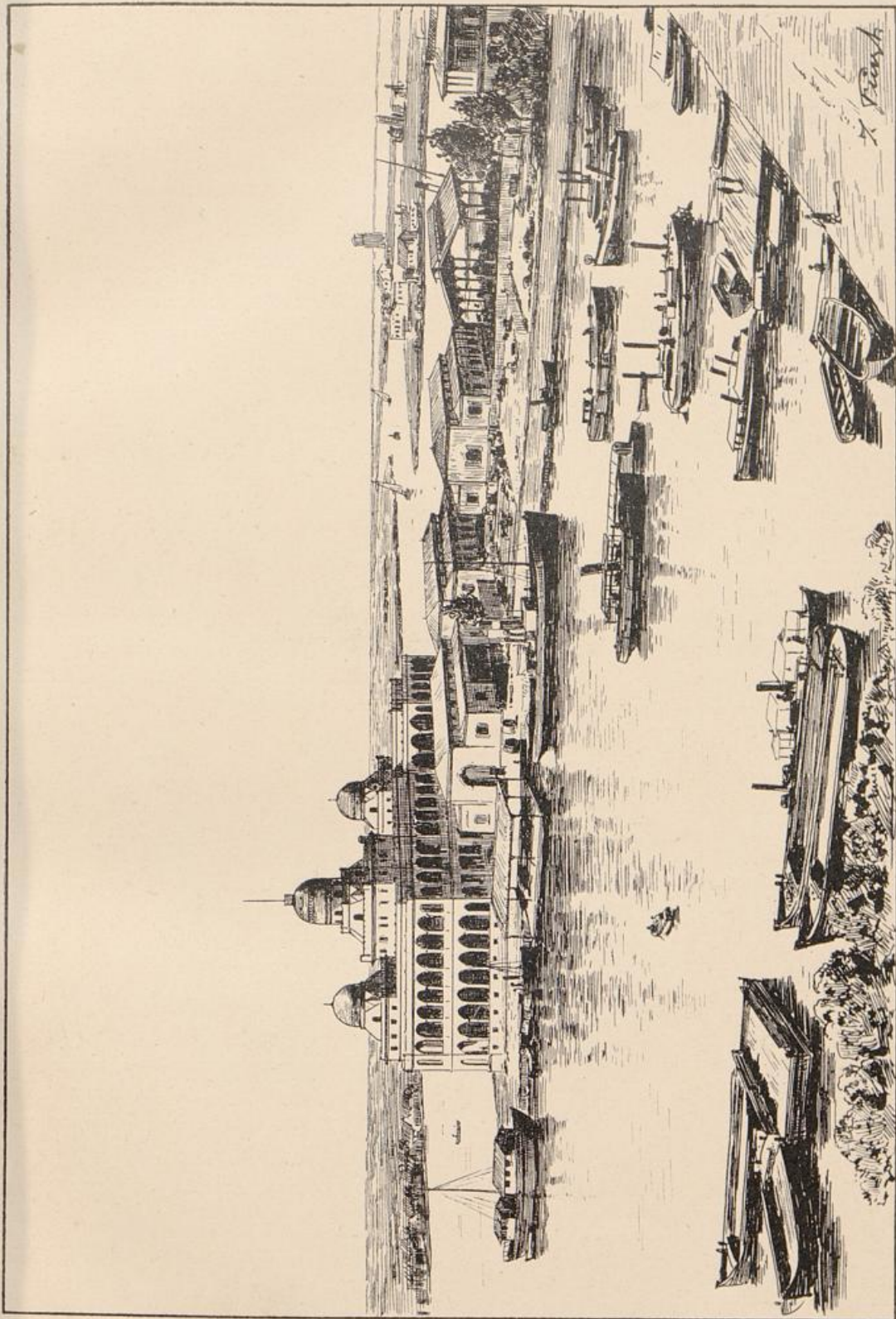


Kontreadmiral Tirpitz,
Staatsminister und Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes

bedeutungslos u. s. w. Dem gegenüber wurden aber auch andere Ansichten laut, die sich theils auf eigene Anschauung, theils auf das Studium des vorzüglichen Werkes von Richthofen stützten, in welchem dieser gründliche Kenner Chinas seine Ansicht über die wirtschaftliche Bedeutung der Bucht mit größtem Nachdruck ausgesprochen hat. Da aber Freiherr v. Richthofen die Bucht nicht selbst gesehen hatte und es wünschenswert war, über die Brauchbarkeit derselben für Hafenanlagen und namentlich über die Ausführbarkeit von Eisenbahnen in das Hinter-

land auch ein technisches Urteil zu erlangen, so besuchte der damalige Chef der Kreuzerdivision, Kontreadmiral Tirpitz, der jetzige Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes, die Bucht zunächst persönlich und forderte dann die Entsendung eines Hafentechnikers. Daraufhin erhielt ich den Auftrag, in Begleitung meines jugendlichen Neffen und Fachgenossen Franz Franzius eine wasserbauliche Studienreise nach Ostasien zu machen und dabei auch die oben genannten Plätze zu besuchen.





Port Said

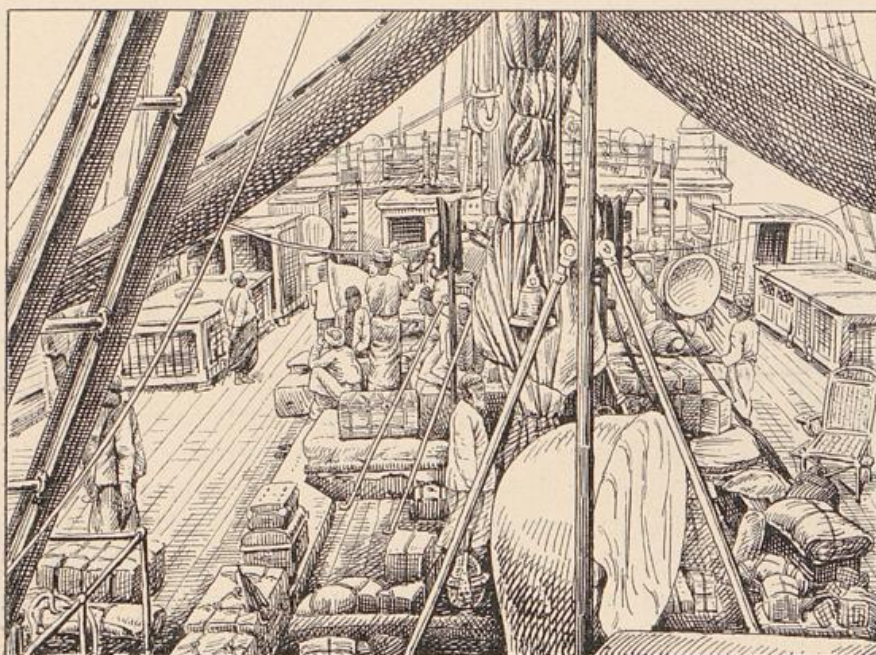


Auf einem Dampfer des Norddeutschen Lloyd

Aie oft hatte ich mir in jüngern Jahren gewünscht, wenn wieder eines unserer Kriegsschiffe den Kieler Hafen verließ, um in fremden Gewässern die deutsche Flagge zu zeigen, mitfahren zu dürfen und Land und Leute, Ströme und Häfen im fernen Osten kennen zu lernen. Immer vergebens. Jetzt, als Großvater, finde ich mich, aus dem Trubel der Reisevorbereitungen zur Besinnung gekommen, an einem herrlichen Januartage des Jahres 1897 an Bord des stattlichen Lloyd dampfers Preußen, mitten im Indischen Ozean. Der eifige Nordwind, der uns noch bis zu den Alpen verfolgte, ist längst gewichen, unter strömendem Regen, Donner und Blitz haben wir von der italienischen Küste zwar diesmal wenig gesehen, aber das Mittelmeer war freundlich, im Roten Meer legten wir das Winterzeug ab und bei den leider zu kurzen Ausflügen in den Häfen von Aden und Colombo bedienten wir uns mit großer Genugthuung schon des in Port Said erstandenen Tropenhelms.

Jetzt laufen wir bei 30 Grad C. dem Hafen von Singapur zu. Wir sind eine bunte Gesellschaft. Vor allem im Zwischendeck, wo die Europäer allmählich durch Araber und dann in Colombo durch Singhalesen verdrängt wurden. Diese klugen Händler suchen auch während der Ueberfahrt ihre echten und falschen Edelsteine bei den Europäern anzubringen. Eine Anzahl der Araber hat sich vor dem Sonnenschein in den inzwischen leer gewordenen niedrigen Schafstall geflüchtet und fauert dort mit untergeschlagenen Beinen. Zwei Singhalesen haben

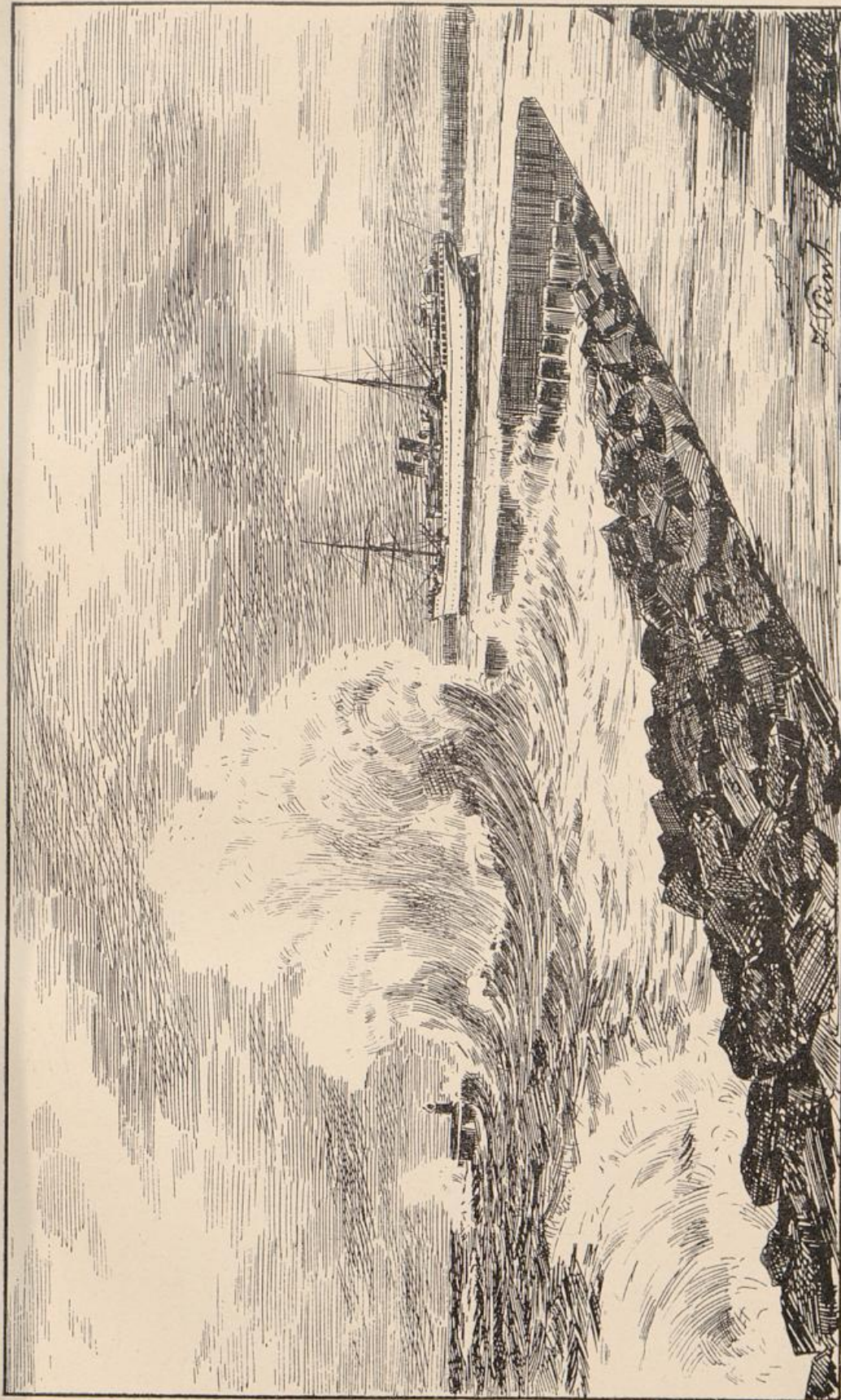
sich gegenseitig den nackten Rücken mit ihren Messern und verzehren dabei mit Hilfe derselben Messer eine saftige Ananas. Dort füttert ein Türke seine wie Wollfäcke an der Erde liegenden, ganz verhüllten beiden Frauen, indem er ihnen die Nahrung unter dem Kopftuch in den Mund schiebt. Zwei alte Araber studieren unausgesetzt den Koran, bis die untergehende Sonne alle Mohammedaner zum Gebete ruft. In der That ein farbenreiches Bild, das jedoch vor der unbeschreib-



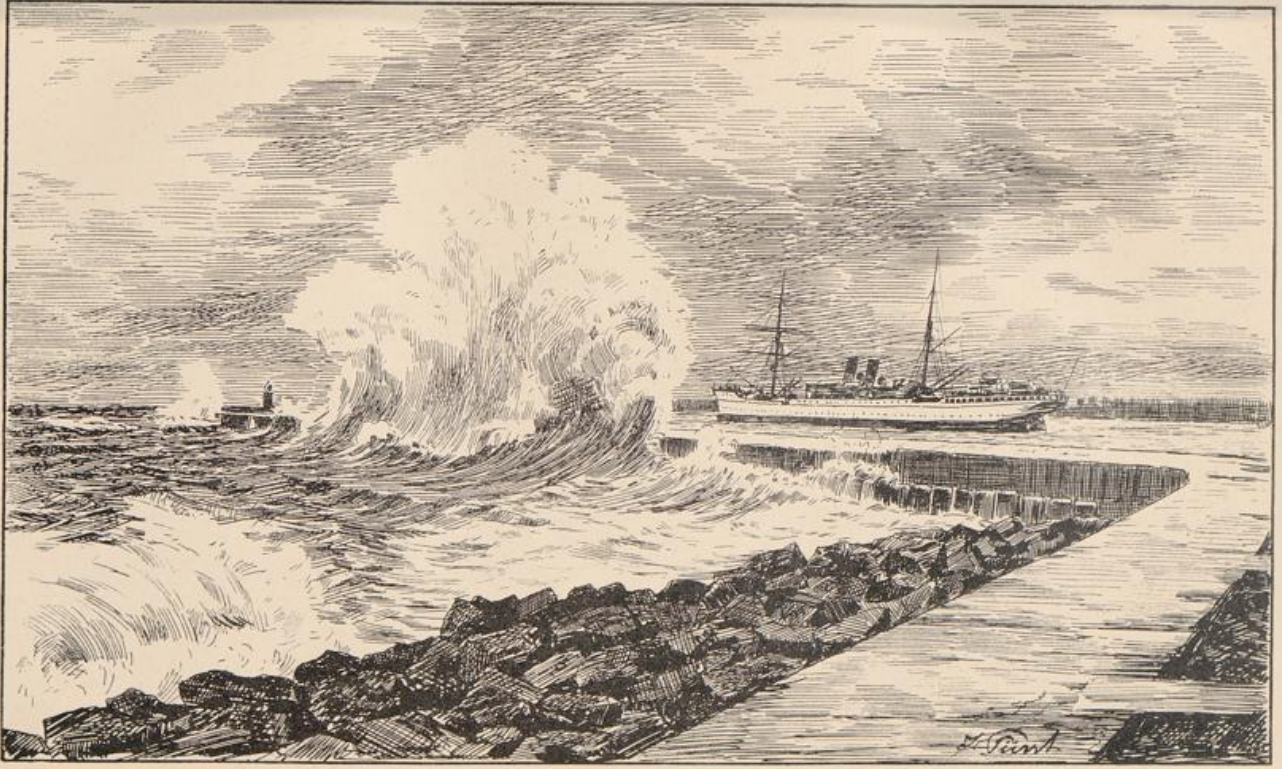
Auf dem Lloyd-Dampfer „Preußen“

lichen Pracht, in der nun Himmel und Meer erglänzen, in Nichts zergeht.

Auch in den Kajüten herrscht große Mannigfaltigkeit. Deutsche und englische Kaufleute aus Indien, China und Japan, deutsche Industrielle, Beamte, Offiziere, holländische Plantagenbesitzer, italienische und spanische Marquis und Grafen, englische Lords, argentinische Ex-Finanzminister, amerikanische Millionärinnen mit ihren reizenden Männern haben nun seit drei Wochen friedlich und fröhlich miteinander verkehrt. Der Friede ist allerdings zumeist unserm trefflichen Kapitän zu verdanken, denn bisweilen schien der Krieg unvermeidlich. Die eine



Colombo



Colombo



Millionärin haßt die andere, weil sie eifersüchtig ist, der junge spanische Graf Basilio hat bei der französischen Gesellschafterin des argentinischen Herrn zu sehr unpassender Zeit Sprachunterricht genommen und einer unserer angesehensten deutschen Freunde, ein langjähriger Reichstagsabgeordneter, protestiert mit aller Macht gegen den von oben auf sein kahles Haupt fallenden Wind der auf fast allseitigen Wunsch über uns geschwungenen Puntcha. Hier ist selbst der Kapitän machtlos und es



Strand bei Colombo

kommt leider bei Tisch zur Sezession. In einem Punkte sind und bleiben wir jedoch alle einig; die Dampfer des Norddeutschen Lloyd sind die angenehmsten Passagierdampfer der Welt. Insbesondere hinsichtlich der auf ihnen vorhandenen Verpflegung und Bedienung. Wohl grämt sich ein Reisender darüber, daß ein englischer Dampfer uns überholt, ein anderer möchte statt der üblichen vielen Trinkgelder an die verschiedenen Stewards eine feste Abgabe für Bedienung zahlen, aber jeder betrachtet solche Wünsche als Nebensache und wenn wir über die jetzt gerade im Reichstage zur Verhandlung stehende Frage abzustimmen hätten, ob der Lloyd durch Erhöhung des staatlichen Zuschusses

in seinem Wettbewerb gegen die Dampferlinien fremder Nationen zu unterstützen ist, so würden wir alle dafür sein. Wissen doch viele von den in andern Ländern gezahlten Unterstützungen zu erzählen und sind uns doch erst kürzlich Dampfer der „Messageries Maritimes“ und der freiwilligen russischen Flotte begegnet, die sich solcher Zuschüsse erfreuen. Ganz zu schweigen von den unternehmungslustigen Japanern, die ihre schönen, stark subventionirten Dampfer im Gelben Meer mit drei englisch-chinesischen Dampferlinien um die Wette fahren lassen und deren Schiffe sich, wie wir auf der „Genkai Maru“ von Tschifu nach Taku später beobachteten, durch Schnelligkeit, Bequemlichkeit, Sauberkeit und niedrigen Fahrpreis vor ihren Nebenbuhlern vorteilhaft auszeichnen, wenn sie auch vorläufig noch kein großes Geschäft machen. Für den Lloyd herrscht insbesondere bei den in Ostasien ansässigen Deutschen eine große Vorliebe, weil seine stattlichen Dampfer bei allen Nationen geachtet sind und zur Zeit, wo die deutsche Marine dort noch so schwach vertreten ist, wesentlich dazu beitragen, das Ansehen des Deutschen Reiches Chinesen und Japanern gegenüber zu heben. Nur ein deutscher Kaufmann aus Hongkong, der mit Hamburg in engen geschäftlichen Verbindungen steht, will der Bremer Dampferlinie die staatliche Unterstützung nicht gewähren. Er wird jedoch überstimmt.

Aber ich schweife ab. Vorläufig sind wir, von Colombo kommend, nahe vor Singapur, nachdem wir den ganzen Tag zwischen dicht bewaldeten Inseln hindurch gefahren. Palmen, Bananen, Bambus u. s. w. in tropischer Leppigkeit bedecken die steilen Ufer, in deren engen Schluchten malerische, aber jämmerliche Pfahldörfer deutlich zu erkennen sind. Unsere Phantasie belebt das Dickicht mit Tigern und Schlangen, die Dörfer mit menschenfressenden Wilden, doch bald zeigt sich ein ganz anderes Bild. Die ersten Landhäuser von Singapur tauchen aus dem Grün auf, links unter wunder-vollen Bäumen vor einer im Abendrot glühenden Villa stehen mehrere Europäer und begrüßen jubelnd mit vollen Gläsern unsern dicken Reisegenossen D., der von Hamburg nach Singapur zurückkehrt. Rechts liegen die großen Zinnschmelzen, die jährlich für sechs Millionen Mark Zinn nach Europa liefern sollen, dahinter Festungswerke. Dann gelangen wir in den innern Hafen, wo die Passagierdampfer an hölzernen Kais anlegen und aus den zahlreichen mit japanischer Kohle gefüllten Magazinen ihren Vorrat ergänzen können. Hier liegt auch der auf den Howaldts-Werken in Kiel erbaute Dampfer Sumatra, der einen Teil unserer Reisegenossen nach Deli bringen wird. Hunderte von

Personen, Europäer, Malayen, Chinesen, warten auf uns; statt der Delphine und Möven umschwirren uns Flöße und Boote mit nackten Jungen, die nach Geldstücken tauchen wollen. Alles schreit und jubelt, unsere Schiffsmusikanten spielen ihre schönsten Weisen, nun beginnt das Umarmen und Küssen — es ist wirklich ein unvergeßlicher Eindruck



Japanerin in der Ricksha

den man erhält, wenn man zum ersten Mal über den Ozean fahrend die ostasiatische Küste betritt. Ist man ja freilich auch noch nicht in China, so glaubt man doch dort zu sein, denn all die leichten zweirädrigen, Ricksha's genannten Wagen, in denen wir nun der Stadt zueilen, sind von barfuß dahin trabenden Chinesen gezogen, und in den meisten dieser Wagen, die uns begegnen, sitzen reich gepuhte Chinesen, den letzten Tag ihres Neujahrsfestes feiernd. Singapur ist wohl der Platz,

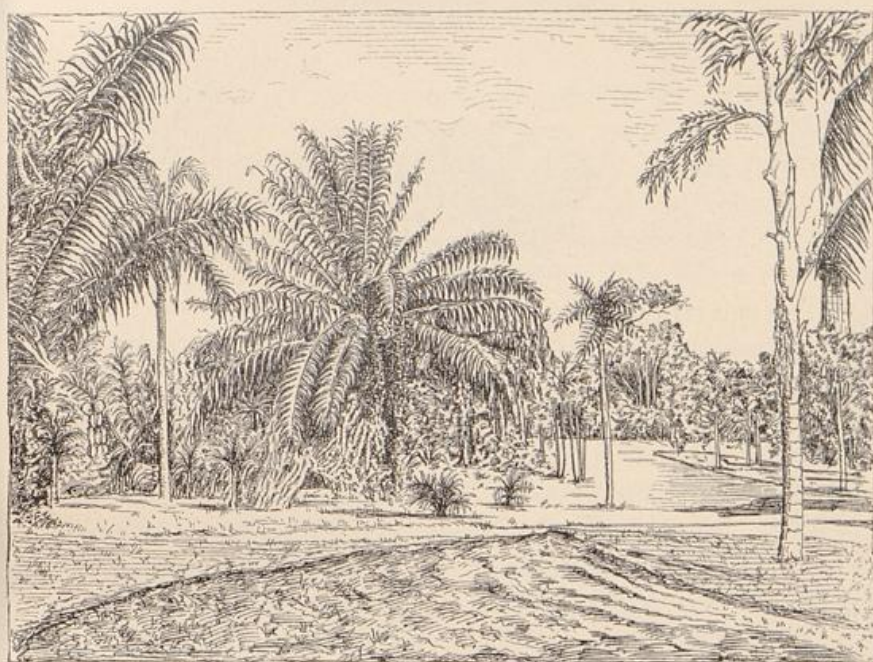
nach welchem der bezopfte Mann am liebsten auswandert und wo er äußerlich am glänzendsten auftritt. Nur in Hongkong und Schanghai sehen wir ähnliches. Japaner sind in Singapur selten. Japanerinnen desto zahlreicher. Diese kleinen Puppen bemühen sich überall im Osten, Eingeborenen und Fremden das Leben zu erheitern. Heute sind sie besonders schön gekleidet und geschminkt; stärker aber als die seidenen Gewänder glänzen die dunklen Augen und das rabenschwarze Haar. Sie sitzen meist zu zweien in dem Wägelchen und sind ja auch für den kräftigen Chinesen, der sie zieht, keine Last.

Die europäischen Damen, ebenfalls im höchsten Staat, fahren in Karossen und lenken womöglich selbst die mutigen Kenner. Auf breiten Spielplätzen tummeln sich trotz der Wärme Kinder und junge Leute. Am meisten interessirt uns das Federballspiel der Chinesen, wobei der Ball mit dem nackten Fuß hoch durch die Luft geworfen und ebenso zurückgeschlagen wird. Gewiß eine gesunde Bewegung bei 30 Grad. Wir sehen schon hier, was wir in China und Japan überall bestätigt fanden, daß die Ostasiaten uns im Laufen sehr überlegen sind, und zwar sowohl in der Schnelligkeit als in der Ausdauer.

Zum ersten Mal lernen wir einen für die Tropen geeigneten Gasthof kennen. An langen offenen Säulengängen liegen die Zimmer, zu denen man auf einigen Stufen hinaufsteigt. Die Vorderwand fehlt. Eine leichte Holzwand, die etwa 0,5 m vom Fußboden beginnt und nur 1 m hoch ist, teilt das Zimmer in zwei Räume, von denen der vordere mit Korbstühlen und Rauchtischen als Wohnzimmer, der hintere mit dem großen von Moskitonezen umgebenen Himmelbett als Schlafraum dient. Hinter diesem liegen noch Waschzimmer und Baderaum. Aus dem Schlaf wird nicht viel. Zwar lassen mich die Moskito's ziemlich in Ruhe, auch habe ich mich bald an die großen Eidechsen gewöhnt, die an den Wänden umherlaufend sich zuzurufen, aber die Hitze ist zu groß, und dagegen hilft mir auch das harte, schmale Kissen nicht, das zwischen die Kniee geschoben wird, damit man lustiger liegt.

Es dämmt eben, als lustiger Vogelsang mich hinauslockt, und ich sehe die Sonne aus dem Meer auftauchen. Eine Menge von Schiffen liegt in Dunst gehüllt auf der Reede und wird allmählich von den Strahlen beleuchtet. Sie haben meistens Reis geladen und warten hier auf ihren Bestimmungsort, oder bringen japanische Kohle, die ja trotz ihres unangenehmen Qualms wegen ihrer Billigkeit die englische Kohle immer mehr verdrängt und auf den Dampfern des Yangtsekiang sogar tief ins Innere Chinas dringt, obgleich dort Kohlen genug vor-

handen sind. Als aber vor 24 Jahren die Dampferlinie Schanghai-Hankau von der Reederei-Gesellschaft Butterfield u. Swire ins Leben gerufen wurde und man auf den Dampfern chinesische Kohlen aus der Provinz Honan brannte, sollen die chinesischen Behörden von diesen Kohlen einen Ausfuhrzoll von $\frac{1}{2}$ Tael für die Tonne erhoben haben, dagegen von fremden Kohlen nur einen Einfuhrzoll von $\frac{1}{4}$ Tael. Infolge dessen nehmen alle Yangtse-Dampfer noch heute japanische Kohle und die chinesischen Kohlenlager harren der Zeit, wo sie zum Nutzen des Landes verwertet werden.



Botanischer Garten in Singapur

Auf denn nach China! sage ich und wende Singapur mit seinem herrlichen botanischen Garten und seiner zauberischen Blütenpracht den Rücken. Die Zahl der Reisegefährten ist stark gelichtet. Vom Ufer winkt unser verehrter Puntka-Passer ein letztes Lebewohl. Er wollte mich und den Götterknaben, wie er meinen Neffen nennt, durchaus mit nach Sumatra nehmen, wo der alte Junggeselle im Urwald Beethovensche Sonaten mit Meisterschaft ertönen läßt. Aber wir wenden uns nun, so nahe dem Aequator, wieder nach Norden. Ein

frischer Nordost-Monsun läßt die Temperatur auf 20 Grad fallen. Das Wasser ist nicht mehr grün, wie in der Straße von Malakka, sondern wie im Ozean tiefblau. Leider bedeckt sich der Himmel, die See wird sehr rauh, und einzelne Wellen schlagen oben in das auf dem Promenadendeck liegende Rauchzimmer. Wir legen nicht mehr 13, sondern nur noch 7,5 Meilen in der Stunde zurück und sind sehr froh, als wir endlich die Leuchtfeuer von Hongkong erblicken.



Hongkong und Canton

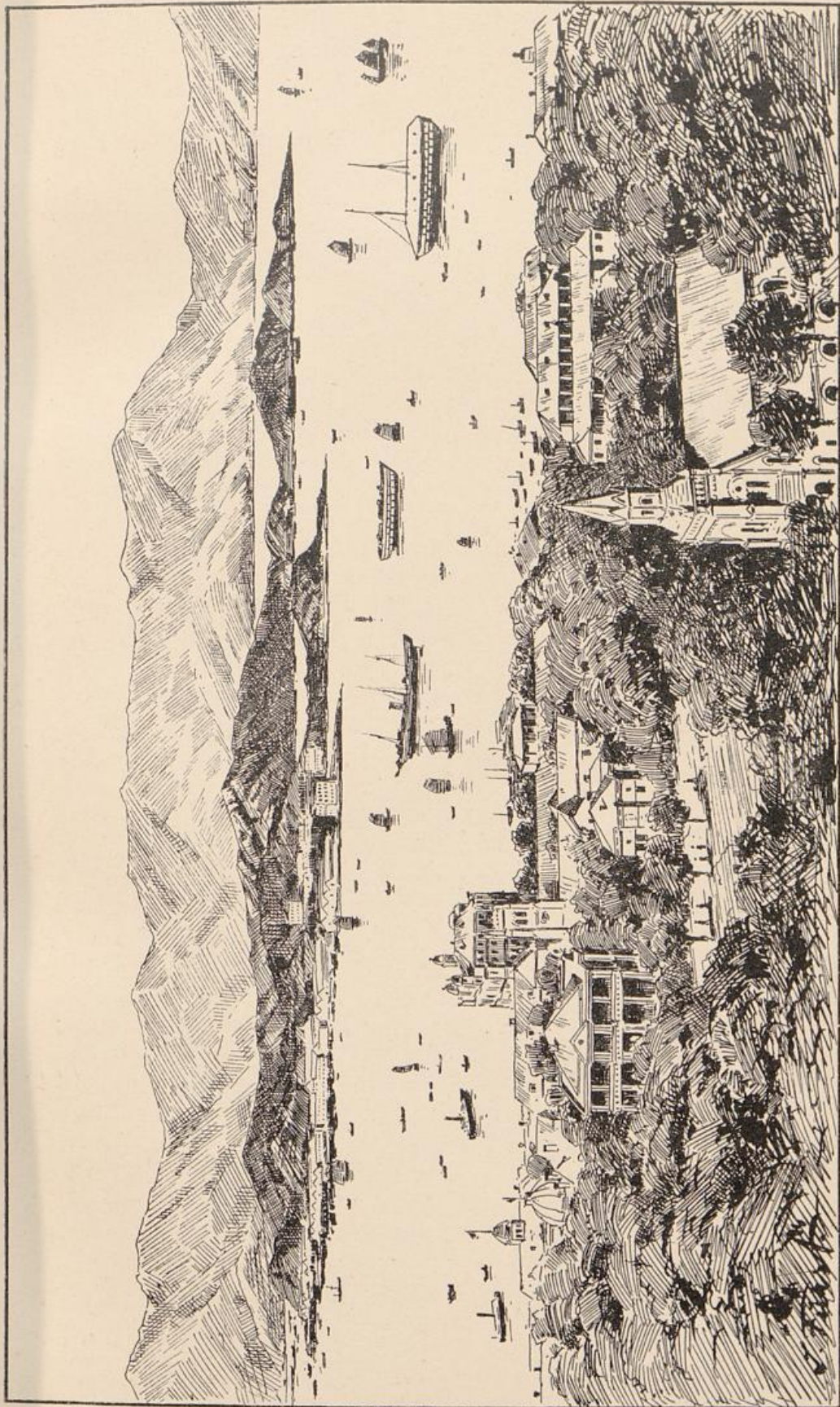


Die an der Mündung des Perlflusses gelegene, etwa 1,5 deutsche Quadratmeilen große Insel Hongkong gehört unstreitig zu den schönsten englischen Kolonien. Sie wurde 1842 von China an England abgetreten und war damals ein ödes, unfruchtbares, gebirgiges Eiland, dessen Höhen sich 400—500 m über das Meer erheben. Zwischen der Insel und dem Festlande liegt eine geräumige und im allgemeinen gut geschützte Wasserfläche, jetzt der bedeutendste Hafen des fernen Ostens, der einen großen Teil des überseeischen chinesischen Handels vermittelt. Auf der Nordseite steigt die Stadt in Terrassen an dem sogenannten Peak empor, zu dessen Spitze eine Seilbahn führt. Die der chinesischen Bevölkerung zugewiesenen Stadtteile dehnen sich immer mehr aus und drängen die Europäer immer höher hinauf. Die Stadt ist mit großem Geschick angelegt, treffliche Straßen ziehen sich über die ganze Insel und aus der Einöde ist durch Fleiß und Aufwendung großer Mittel ein Paradies geworden, da das tropische Klima eine wundervolle Vegetation erzeugt, sobald der Boden genügend gedüngt wird. Der botanische Garten und die europäischen Kirchhöfe sind von außerordentlicher Schönheit.

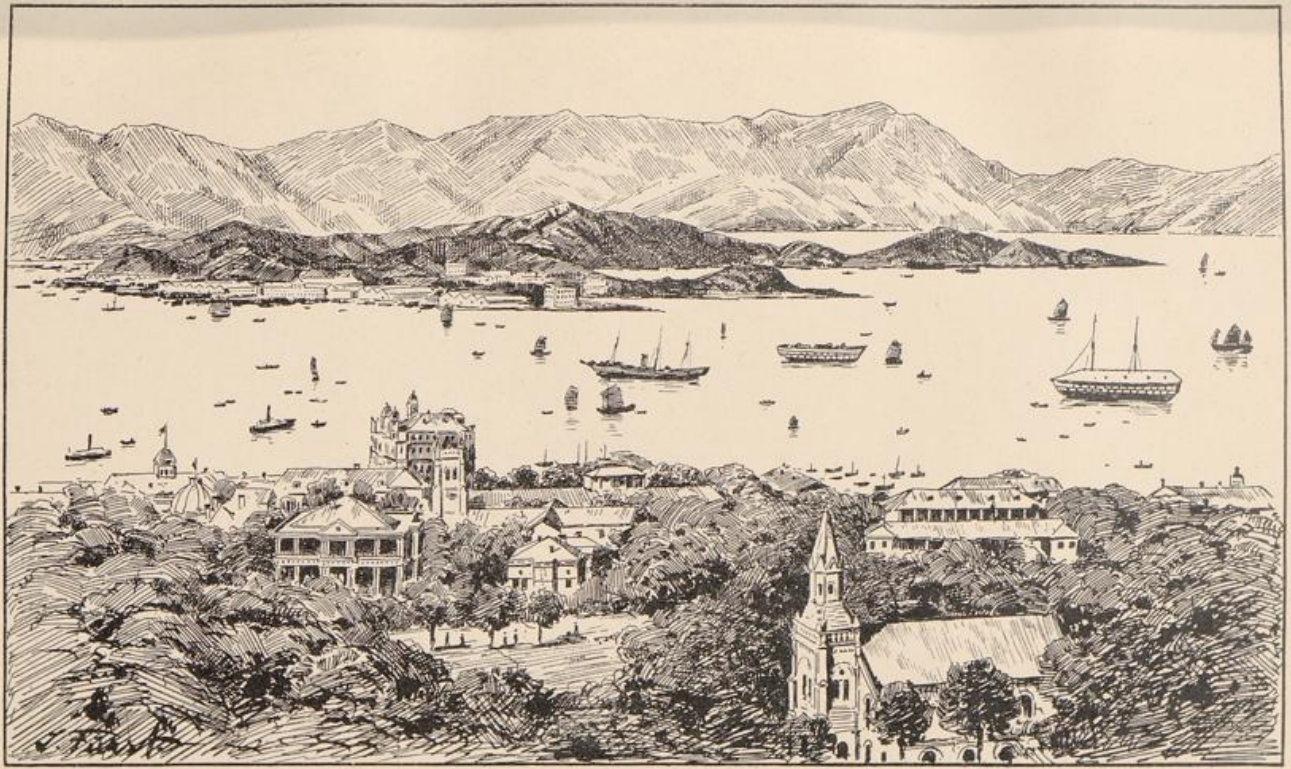
Der Hafen ist zwar vortrefflich, aber er kann ebensowenig wie die Stadt gegen die Macht der Taifune geschützt werden, die hier ab und an verheerend auftreten. Durch einen solchen Sturm wurden 1874 über 1000 Häuser, etwa 30 größere Schiffe und mehrere Hundert Dschunken zerstört, einige Tausend Menschenleben vernichtet. Die Zeit der Taifune beginnt in diesen Gewässern erst im Juli. Bei unserer Ankunft, Mitte Februar, haben wir nichts zu befürchten. Aber einen sehr kriegerischen Eindruck macht der Hafen. Liegen doch fast

alle Kriegsschiffe der in ostasiatischen Gewässern stationierten europäischen Geschwader jetzt hier im Winterquartier, darunter 16 englische und 5 deutsche. Der Chef der Kreuzerdivision, Kontreadmiral Tirpitz, hat hier alle seine Schiffe vereinigt; außer dem Flaggsschiff „Kaiser“, Kapitän z. See Zeye, liegen hier „Prinzeß Wilhelm“, Kapitän Ad. Thiele, „Irene“, Kapitän Dubois, „Arcona“ Kapitän Becker, und „Cormoran“, Kapitän Bruffatis. Nahe dabei ist das größte und modernste aller dort vorhandenen Schiffe, das russische Admiralschiff „Rurik“ ins Trockendock gegangen. Auf der zur Kolonie gehörigen, jedoch mit dem Festlande verbundenen kleinen Halbinsel Kaulung befinden sich nämlich die besten zur Ausbesserung von Schiffen dienenden Anlagen, welche in Ostasien vorhanden sind. Sie gehören einer aus Engländern und Deutschen bestehenden, sehr gut geleiteten Gesellschaft, der Hongkong & Whampoa Dock Co., die von der englischen Regierung zur ersten Anlegung einen Zuschuß von 25 000 und ein vierprozentiges Darlehen von 20 000 Pfund Sterling unter der Bedingung erhielt, daß englische Kriegsschiffe allen Schiffen vorangehen. Die Gesellschaft hat allmählich den Dockbetrieb an der ganzen chinesischen Küste in die Hände bekommen, indem sie zwei benachbarte Konkurrenzunternehmen erwarb und jetzt 6 Trockendocks und 2 Patentschleppen besitzt. Der Geschäftsbericht für das letzte halbe Jahr ergab einen Reingewinn von 28 Prozent. Aber deutsche Reeder klagen, daß den deutschen Dampfern durch englische Schiffsbesichtigter kostspielige Ausbesserungen auferlegt werden, sobald sie von Hongkong aus Passagiere befördern wollen. Hierfür seien zur Zeit nur die mit sehr hohen Preisen arbeitenden Docks in Hongkong benutzbar. Englischen Schiffen würden von den Besichtigern weniger Schwierigkeiten gemacht, als den Schiffen anderer Nationen, und so gehe die Beförderung chinesischer Auswanderer mehr und mehr in die Hände der Engländer über. Es sei also dringend erforderlich, daß an der chinesischen Küste irgendwo deutsche Docks angelegt würden.

Während wir in Hongkong weilen, wird dort eins der größten Feste begangen, das Frühjahrsrennen. In früheren Jahren, als noch die goldene Zeit herrschte, in welcher die ersten Kolonisten in kürzester Frist ihre Taschen füllen konnten, wurden zu dem Sport englische Rennpferde verwendet. Jetzt ist man zu chinesischen Ponies herabgekommen, aber das Vergnügen ist nicht geringer geworden. Gegen Mittag werden an diesen Tagen alle Geschäfte geschlossen und nicht nur sämtliche Europäer, sondern auch zahllose Chinesen in seidenen Prachtgewändern fahren in Wagen und Wägelchen nach dem schön



Hongkong



Hongkong



gelegenen Rennplaze, um sich namentlich dem Vergnügen des Wettens hinzugeben. Alle Taschen sind mit mexikanischen Dollars gefüllt und der teuerste Sekt fließt in Strömen. Ich schleiche mich aus der fröhlichen Gesellschaft liebenswürdiger Landsleute nach einiger Zeit fort, um vom Thal auf die Höhen zu steigen und die mit großen Mitteln angelegten Sammelteiche der die Stadt versorgenden Wasserleitung zu besichtigen und auf den schönen Fußwegen einmal wieder ordentlich auszusprechen. Dabei male ich mir im Geiste aus, wie die zukünftige deutsche Kolonie nach dem Muster von Hongkong demnächst mit Wald und Teichen, mit Promenaden und natürlich auch mit einem Renn-



Si-Kiang, Perlfuß

plaze geschmückt werden wird. Wenn ich nur erst wüßte, wo sie liegen muß!

Bevor wir uns an Bord des „Kaiser“ einschiffen, machen wir noch einen kurzen Abstecher nach Canton, um diese bedeutende und eigenartige Handelsstadt kennen zu lernen. Die erste Kajüte des schönen Flußdampfers ist nur von einigen Europäern und zwei vornehmen Chinesen benutzt. Aber Hunderte von Chinesen liegen im Zwischendeck. Da die Seeräubereien in dieser Gegend noch immer nicht aufgehört haben, finden wir im Salon und in den Kabinen Büchsen und Säbel zur etwaigen Verteidigung angebracht. Wir fahren bei Sonnenuntergang an der gebirgigen Küste entlang in den Perlfuß hinein, gehen aber nach 3 Stunden zu Anker, um einige Untiefen bei Tagesanbruch

zu vermeiden. Auch wird die Zahl der Dschunken und Sampans, welche unsere Fahrt hindern, immer größer, und als wir um 7 Uhr morgens am Landungsplatz in Canton anlegen, ist an ein Zählen der Fahrzeuge nicht mehr zu denken. Doch liegen die meisten als schwimmende Wohnungen am Ufer fest und dienen größtenteils als Thee- oder Blumenboote zur Bewirtung der Durchreisenden, denen ein Betreten der Stadt nach Sonnenuntergang durch das Schließen der Thore unmöglich geworden ist.



Canton vom Flusse aus

Die Ufer sind fast ganz flach und aus der riesigen Stadt, die mehr als 1,5 Millionen Einwohner zählen soll, ragen nur wenige höhere Gebäude empor, darunter eine mächtige katholische Kathedrale und verschiedene Pagoden. Etwa 100 000 Menschen wohnen in Fahrzeugen, meistens in den kleinen Sampans, und man sieht vielfach, wie die kleinen Kinder mit Stricken angebunden sind, um nicht verloren zu gehen, wenn sie ins Wasser fallen.

Canton soll schon im 9. Jahrhundert regelmäßig von arabischen Kaufleuten besucht sein. Im 16. kamen die Portugiesen, dann die

Holländer und gegen Ende des 17. Jahrhunderts erlangten die Engländer durch die ostindische Kompagnie die Oberhand. Infolge eingetretener Zwistigkeiten wurde der Platz 1857 von der vereinigten englischen und französischen Flotte genommen und bis 1861 besetzt gehalten. Auch heute ist er noch einer der bedeutendsten Häfen Chinas mit einem jährlichen Umsatz von etwa 50 Millionen Taels. Die Ausfuhr besteht vorzugsweise in Seide, Stickereien, Zucker, Thee u. s. w., die Einfuhr in Baumwolle, Metallen und Opium.

Die Stadt liegt am nördlichen Ufer des Flusses und ist mit Wällen rings umschlossen. Eine Hauptstraße läuft parallel, eine zweite senkrecht zum Fluß. Sie haben eine Breite von 4—5 m, die aber durch allerlei Vorbauten noch eingeschränkt wird. Die von ihnen ausgehenden Nebengassen sind noch enger und gestatten nur mit Vorsicht das Begegnen zweier Tragstühle. Letztere bilden das einzige Beförderungsmittel wohlhabender Personen. Ebenso werden alle Lasten auf den Schultern getragen, meistens an langen Bambusstangen. In raschem Schritt fast laufend und sich beständig im Taft zureufend eilen die Träger dahin, jeden umstoßend, der ihnen nicht aus dem Wege geht. Namentlich wenn sie einen Europäer tragen, glauben sie hierzu vollständig berechtigt zu sein. Oft ist es auch kaum zu vermeiden, denn die engen Gassen sind vollgedrängt von Menschen. Auf beiden Seiten schließt sich Laden an Laden, Werkstatt an Werkstatt, alle während des Tages nach vorn ganz geöffnet. So gleicht die Stadt einem großen Bazar. Das Einerlei wird jedoch vielfach durch größere, meist mit hohen Mauern umschlossene Gebäude unterbrochen, Tempel, Dienstgebäude u. s. w. Giebt es doch über 120 Tempel in Canton. Aber auch 10 protestantische Kapellen. Außerhalb der Wälle liegen Hospitäler, beispielsweise für Leprakranke, für Blinde, ein Findelhaus, Altersheime und Kirchhöfe. Im Fluß liegt eine kleine Insel Schamin, von der Stadt durch einen schmalen Kanal getrennt, über den nur 2 Brücken führen. Auf dieser Oase wohnen die Europäer in der etwa vier Fünftel der Fläche umfassenden englischen und der kleinen französischen Niederlassung. Chinesen ist das Betreten der Insel nur vorübergehend gestattet und sind die Brücken zu dem Zweck durch chinesische Bewaffnete, die allerdings nur Pike und Helebarden tragen, besetzt. An den breiten Straßen und Plätzen liegen die geschmackvollen und geräumigen Häuser in blühenden Gärten und mächtige Bäume geben den sehr begehrten Schatten. Kommt man aus dem unerträglichen Lärm und dem noch schlimmeren Gestank der Stadt über die



Straße in Canton

Brücken auf dies kaum 300 m lange Eiland, so glaubt man fast in Armidas Zaubergarten zu treten.

Wir erhalten hier von unserm liebenswürdigen Konsul einen Führer, der uns alsbald zu seiner Empfehlung die Visitenkarten vieler Europäer überreicht, meistens mit einem lobenden Zeugnis über seine Leistungen versehen. Was darauf steht, weiß er nicht und freut sich über die Bemerkung: „A-poh ist der jämmerlichste Führer, der mir je vorgekommen“ ebenso, wie über die unserer Ansicht nach zutreffenden Lobsprüche. Er steigt mit Würde in den vordersten Tragstuhl und wir folgen ihm in den Trubel.

Die engen Straßen sind zum Schutz gegen die Sonnenstrahlen mit Strohmatte überdeckt. Alle Häuser sind grell bemalt und die bunten Firmenschilder, 2—3 m lang, hängen überall hernieder. A-poh bringt uns zunächst in die feinsten Läden, wo Seidenstickereien, Porzellan, Silber- und Bronzewaren, Holz- und Steinschnitzereien und viele andere Sachen zu mäßigen Preisen zu haben sind. Selbstverständlich bezieht er seine Prozente an den von uns gekauften Waren und wir haben Not, ihn auf den Weg zu den eigentlichen Sehenswürdigkeiten zu bringen. Dabei kommen wir durch die Nebenstraßen, in denen Speisehäuser, Schlächterläden, Fisch- und Gemüsestände einen entsetzlichen Geruch verbreiten. In den unmittelbar an der Straße liegenden Küchen und den vor den Häusern aufgestellten Bratöfen werden alle möglichen Fleisch- und Fischarten in Del geschmort. Hunde und Matten hängen neben Enten und Hühnern, Krabben, Austern, Quallen sind neben den beliebten eingegrabenen Eiern und dem köstlichsten eingemachten Ingwer zum Verkauf geboten.

Nun geht's zu den Tempeln, meistens großen aus Holz hergestellten, mit Ziegeln gedeckten Gebäuden, die in weiten durch hohe Mauern von der Straße getrennten Höfen liegen. In der großen Halle des ersten Tempels sind 500 Gottheiten oder Schüler Buddhas in Lebensgröße aus Holz geschnitten aufgestellt, unter ihnen der berühmte Venetianer Marco Polo, der vor 600 Jahren China durchzog und den Europäern zuerst Kunde von der eigenartigen Kultur dieses Landes brachte. Interessanter ist der Tempel der Schrecken, in welchem beständig eine große Menschenmenge ihre Andacht verrichtet und die Götter um Aussprüche über die Zukunft bittet. Zu diesem Zwecke stehen auf den Altären Becher mit den sogenannten Schicksalsstäbchen. Der Neugierige schüttelt dieselben, bis einige herauspringen. Das ihm zunächst fallende ergibt durch die auf ihm verzeichnete Nummer die

Antwort des Gottes, welche nun gegen eine kleine Vergütung von dem Priester aus dem Schicksalsbuche mitgeteilt wird. Hier sahen wir auch Chinesinnen aus besseren Ständen auf kleinen Kissen vor den Altären knien, mit dem Kopfe wiederholt den Boden berührend und die von den Priestern gekauften papierenen Nachbildungen von Gold- und Silbermünzen verbrennend. Den Namen trägt der Tempel von den in Nischen angebrachten Darstellungen der buddhistischen Hölle, ein außerordentlich beliebter Schmuck vieler Tempel, an dem man sich sehr bald satt sieht.

Hübscher als die Tempel erscheinen die Pagoden, jene turmartigen, bisweilen aus Marmor hergestellten Gebäude, von denen ich nur die in 9 Geschossen etwa 50 m hohe Blumen-Pagode und die fünfstöckige Pagode auf der Stadtmauer nennen will. Von letzterer hat man einen schönen Blick auf die Stadt und Umgegend bis zu den fernen Bergen.

Den seltsamsten Eindruck machen auf uns die Examinationszellen, in welchen alle 3 Jahre die Kandidaten für den zweiten litterarischen Grad geprüft werden. Mehr als 11 Tausend aus Stein erbaute, 1,5 m lange und 1 m breite vorn offene Hütten, in denen nur ein Mensch Platz hat, sind in langen Reihen auf einem riesigen Hofraum aufgestellt. Alle Kandidaten erhalten bei Tagesanbruch dieselbe Aufgabe und müssen sie am nächsten Morgen abliefern. Drei Aufgaben werden gestellt. Es sollen nur etwa 130 Kandidaten jedesmal die Prüfung bestehen und später in Peking zur Ablegung eines Examens für den dritten Grad zugelassen werden.

Dem in China noch gebräuchlichen barbarischen Gerichtsverfahren, das die Folter in jeder Form verwendet, entspricht der Kerker. Mit schweren Ketten belastete Verbrecher liegen in dunklen, schmutzigen Räumen und wir wenden ihnen schnell den Rücken. Auch der nah gelegene Richtplatz, der zwar jetzt nicht gerade als solcher, sondern als Trockenplatz für Töpferwaren benutzt wird, deutet mit seinen an den Mauern lehrenden Holzkreuzen auf die qualvollen noch gebräuchlichen Todesarten. Überhaupt sieht man viel Unerfreuliches auch auf den Straßen. So die unglaublich zerlumpten Bettler und die zahlreichen Ausfägigen. Auch zahlreiche Blinde, die mit einem langen Stock vorauftastend überall allein umhergehen und dergl. mehr. Wir sind daher ganz froh, als wir mit der Besichtigung der Stadt fertig sind, machen dann der Insel Honam mit ihrem großen Tempel, in dem die heiligen Schweine gefüttert werden, einen Besuch und den chinesischen

Ziergärten. Hier zeigt sich die Lust der Chinesen am Fratzenhaften selbst in den meistens aus Myrtensträuchern gezogenen Figuren, Menschen und Tiere darstellend, wie wir sie später in Futschou in den bekannten Wurzelmännern am deutlichsten ausgeprägt finden.

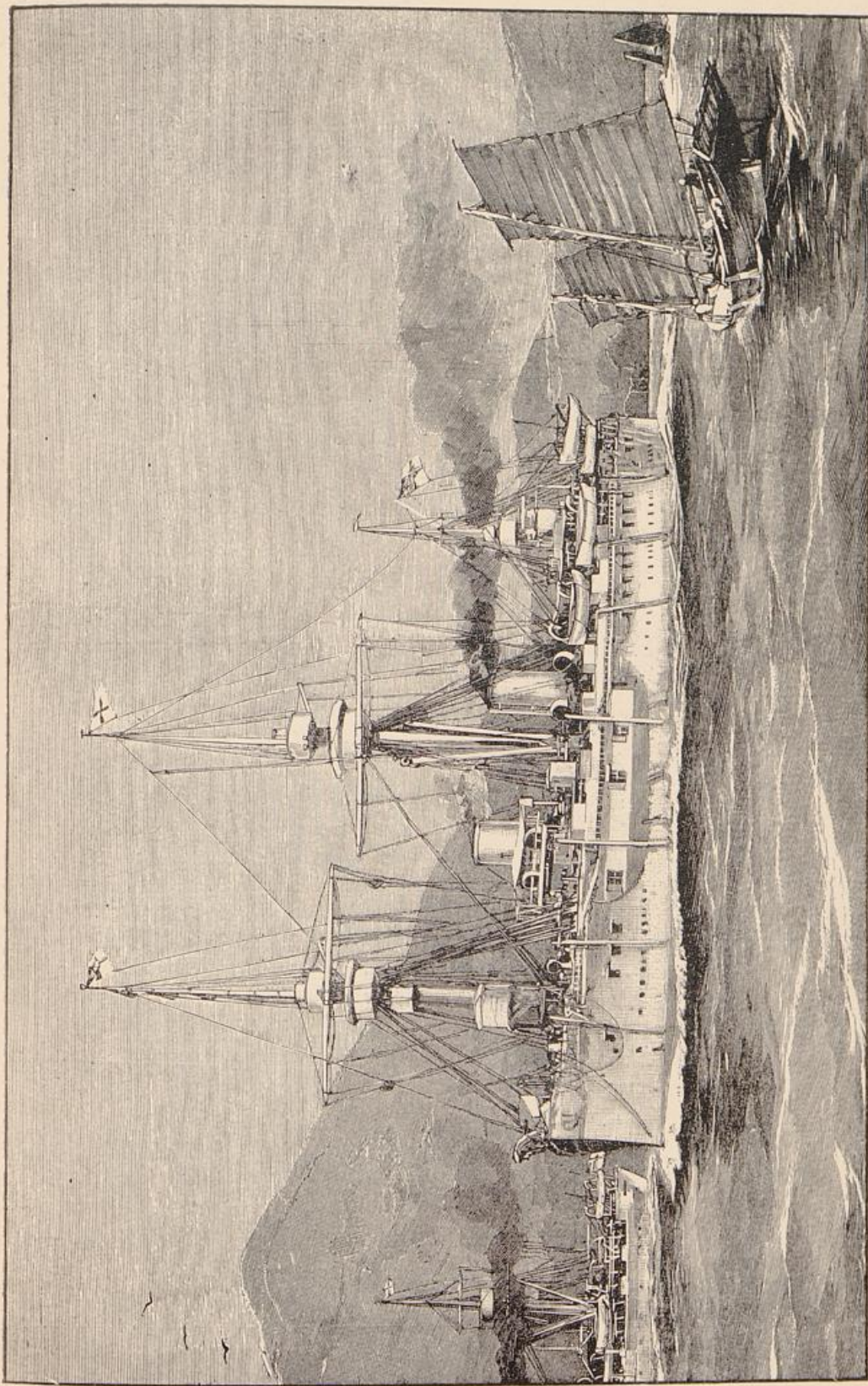
Aber die Zeit drängt. Am Nachmittag des 2. Tages fahren wir auf unserm schönen Dampfer zurück nach Hongkong und siedeln aus dem mächtigen Hongkong-Hotel über an Bord S. M. S. Kaiser, mit dem wir nun während der folgenden Monate die ganze chinesische Küste besuchen.



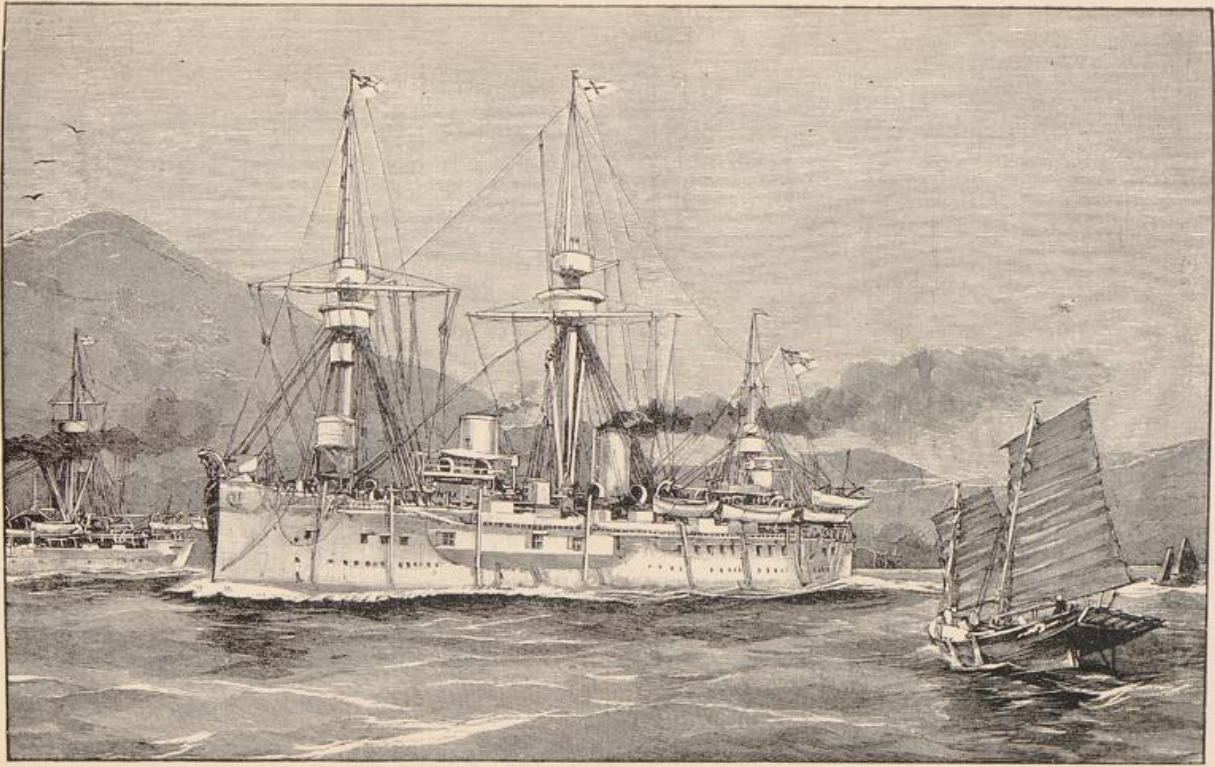
Auf deutschen Kriegsschiffen



Ich will nun zunächst versuchen, das Leben an Bord eines Kriegsschiffs kurz zu schildern. Als wir im Februar an Bord S. M. S. Kaiser, des Flaggschiffs unserer Kreuzerdivision, kamen, strahlte die Frühlingssonne über den schönen Hafen von Hongkong und fiel in all die geöffneten Luken der Messerräume und Offizierkammern. Deutsche aus der Stadt wurden von den Offizieren im Schiff umhergeführt, und einmal über das andere hörten wir den Ausruf der Damen: „O, wie reizend ist es bei Ihnen an Bord, das Seemannsleben muß doch herrlich sein.“ Und die Gläser mit deutschem Schaumwein wurden auf die glückliche Fahrt des Schiffes geleert. In Hongkong wird freilich sonst von jedermann nur französischer Sekt getrunken, aber an Bord schmeckt auch der deutsche. Also Lebewohl! Der Kommandant und alle Offiziere stehen auf dem Deck, mit Musik geht's hinaus. Die Kapelle S. M. S. Kaiser ist als die beste in ganz Ostasien berühmt; unter Abspielung der betreffenden Nationalhymnen geht's vorbei an allen fremden Kriegsschiffen, und das „Rule Britannia“ will garnicht aufhören, denn allein 16 englische Kriegsschiffe liegen hier unter dem Kommando des Vize-Admirals Buller beisammen. Der liebenswürdige und fluge alte Herr, den ich vor einigen Jahren als Stationschef in Malta traf, lebt jetzt als Geschwaderchef mit seiner Gemahlin im Winter im Hongkong-Hotel und im Sommer auf der ihm zur Verfügung stehenden Dampfsyacht. Auch die russischen höhern Marineoffiziere nehmen vielfach ihre Frauen mit nach Ostasien, wie wir später in Nagasaki sahen. So ist es auch für ältere Herren draußen schon auszuhalten, denn die Selbständigkeit eines solchen Geschwaderchefs im Auslande ist naturgemäß eine ganz andere,

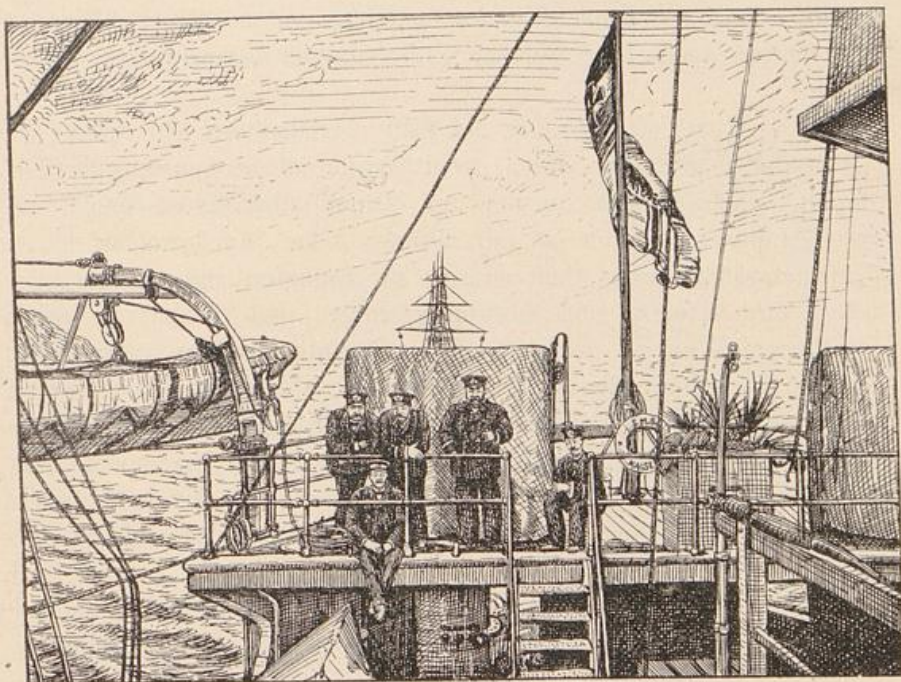


S. M. S. „Kaiser“ und „Trene“ in Ostfriesland



S. M. S. „Raifer“ und „Trene“ in Ostasien

als in heimischen Gewässern, und Engländer und Russen sollen dabei in der Regel immer längere Zeit in den einzelnen Häfen liegen, während unsere Schiffe grundsätzlich möglichst viel fahren. Trotzdem gilt die Stellung eines Chefs der Kreuzerdivision in Ostasien auch in unserer Marine als eine höchst begehrteste, und niemand beneidet einen Admiral, der von diesem Posten zum Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes aufrückt.



Campagne S. M. S. Kaiser (hinten Arcona)

Ja, das Seemannsleben ist herrlich, denken wir auch im stillen und richten uns in den Räumen des Ersten Offiziers, der zu unserm Glück gerade abkommandiert ist, behaglich ein. Ich wähle den Vorder-raum, der Ofen, Polsterbank, Schreibtisch und Stuhl umfaßt, während mein Begleiter das Bett, die beiden Schränke und den Waschtisch im Hinterraum erhält. Jeder Raum besitzt ein großes, schönes Fenster, das weit geöffnet ist und die frische Seeluft hereinströmen läßt.

Alle an Bord überbieten sich, uns freundlich entgegenzukommen, und das ist sehr erfreulich, denn wir haben viel guten Rat nötig und außerdem fehlt es zunächst auch am Notwendigsten, der Bettwäsche.

Das ist nun aber ein schwacher Punkt bei unsern Seefahrern. An Bord wird nicht gewaschen und wer weiß, wann das Schiff wieder so lange in einem Hafen liegen wird, daß man seine Wäsche an Land geben kann. Nur für den Kommandanten wird eine Ausnahme gemacht, und er ist denn auch freundlich genug, uns mit Handtüchern zu versorgen, während die übrige Wäsche aus dem Lazarett entnommen wird, bis wir selbst in die Bage kommen, uns auszurüsten. Der uns zugewiesene Bursche Schulze weiß für Alles Rath und faßt die Sache so auf, als ob wir seiner Obhut anvertraut wären. Braver Schulze! Wer dachte damals, daß Du das Opfer unseres Unternehmens werden solltest?

Die Sonne ist leider mit der Küste verschwunden, ein kalter, mit Schneeflocken gemischter Regen rieselt herab und der zunehmende Ost-Monsun macht die See unruhig und bringt unser kurzes Schiff bald zum Stampfen. Längst sind alle Pforten dicht, das durch die kleinen Ochsenaugen dringende Licht vermag die Kammern nicht mehr zu erhellen, statt desselben wird künstlich beleuchtet, und die Luft in unsern Gemächern fängt an, durch die Dampfheizung stark zu leiden. Wir gehen also trotz des Regens an Deck, wo der Oberstabsarzt in Mantel und Gummischuhen grade seinen täglichen Abendspaziergang macht, indem er unter einem kleinen Schutzdach genau in der Diagonalrichtung hin und her geht. In dieser Richtung kann er sechs Schritte machen, ohne umzukehren, sonst nur fünf. Dies ist der beste Platz zum Spazierengehen, den er uns sehr empfehlen kann. Er ist aber nur frei, wenn die Mannschaft zu Abend ißt. Der Kommandant und die die Wache habenden Offiziere sind auch anfangs auf den Kommandobrücken hin und her gegangen, um bei dem schlechten Wetter sich warm zu halten. Jetzt geht das aber nicht mehr. Hunderte von Dschunken haben ihre Fischerneze ausgeworfen, und so weit man in dem Grau des Regens ringsum sehen kann, erblickt man Fahrzeuge. Dazu kommen die zahlreichen Felsen und kleinen Inseln, die ja wunderbar genug auf den englischen Seekarten meist mit großer Zuverlässigkeit eingezeichnet sind, aber es heißt jetzt weniger Karten studieren, als mit gespanntester Aufmerksamkeit hinausschauen.

Das soll herrlich sein, brummt mein Begleiter. Und doch können wir nicht froh genug sein, uns auf so großem Schiff zu befinden. Der kleine Cormoran, der uns begleitet, tanzt auf den Wellen wie ein Boot und schlingert so mächtig, daß man schon seekrank werden kann, wenn man ihn nur ansieht. Wir ziehen uns doch lieber in die Kammer

zurück und legen uns horizontal hin. Das hilft allemal. Die Bank ist zwar ziemlich schmal und hart, und die eiserne Außenwand erklärt mir bald sehr fühlbar, weshalb so viele unserer Seeleute an Rheumatismus leiden, aber bei dem Schaukeln schläft man doch rasch ein. Ich habe niemals in meinem Leben so fest geschlafen, wie die drei Monate an Bord des „Kaiser“.

Der Kommandant steht noch immer auf der Kommandobrücke, während die wachhabenden Offiziere und Mannschaften nach vier Stunden abgelöst werden, um nach ebenso langer Zeit abermals den Dienst zu übernehmen; jeder mit dem Bewußtsein, daß das geringste Versehen seinerseits Schiff und Besatzung in die größte Gefahr bringt.

Das war aber nur so der Anfang der Reise. Als wir etwas später mit der ganzen Division von China nach Japan hinübergingen, kam der Kommandant eines Schiffes fünf Tage und Nächte nicht von der Kommandobrücke, der eines anderen ward schwer krank und mußte Monate lang in Yokohama in dem dortigen Marine Lazarett liegen, nebenbei bemerkt eine vorzügliche Anstalt, die schon manchem unserer Landsleute das Leben erhalten hat.

Wie Körners Feldprediger auf dem Bagagewagen, so lag ich während dieser ruhmvollen Fahrten ruhig auf meiner Bank und philosophierte mit meinem Neffen über den Unterschied der Ausbildung auf technischen Hochschulen und Kriegsschiffen. Endlich schien aber doch wieder die Sonne, wir waren aus dem Gelben Meer um die südöstliche Ecke Japans in das dunkelblaue Wasser des Stillen Ozeans gelangt; in der Ferne hoben sich leuchtende Bergkuppen daraus hervor und nur die mächtige Dünung des Ozeans erinnerte noch an die überstandenen üblen Tage. Ich besuchte den Kommandanten auf seiner Brücke. Ist es nicht herrlich auf der See? rief er mir schon von fern zu. Ich freute mich, daß seine Begeisterung für den seemännischen Beruf noch



Kapitän z. See Zeye,
Kommandant S. M. S. Kaiser.

so jugendlich frisch geblieben sei. Ach, meinte er, ich bin nur zur Marine gegangen, weil mein Schulfreund durchaus Seemann werden wollte und ich mich nicht von ihm trennen mochte. Ich wurde auch angenommen, er dagegen als untauglich zurückgewiesen. Meine Freude am Seeleben kam erst allmählich, aber kann man sich etwas Schöneres denken, als so mit den Elementen zu kämpfen? Und sehen Sie dort den Fujiyama fast bis unten hinab mit Schnee bedeckt aus dem Meer aufsteigen? Entschädigt nicht ein einziger solcher Anblick für wochenlange Mühen?

An Bord unserer Schiffe — es sind ihrer nur noch drei, eins ist mit dem kranken Kommandanten durch die Inlandsee geschickt, um ruhigeres Wasser zu haben, und ein anderes unmittelbar von Hongkong nach Yokohama gegangen — freut man sich des besseren Wetters und möchte es gern genießen. Aber nun heißt es im Geschwader manövrieren, Geschütz-Exerzieren, Feuerlösch-Übungen machen, Deckscheuern und Malen und was alles sonst. Der eine oder andere der jüngeren Offiziere hat im stillen wohl auf etwas Ruhe gehofft und ist enttäuscht. Ruhe giebt es erst im Hafen. Auf dem Deck und unter demselben wimmelt es von thätigen Menschen, und die armen „Badegäste“: Auditeur, Aerzte, Zahlmeister, denen sich der Höchstkommandierende der Marine-Infanterie und der Maschinen-Ingenieur gern anschließen, und zu denen endlich wir selbst gehören, verzweifeln in ihren Kammern daran, einen vernünftigen Gedanken niederzuschreiben, denn alle fünf Minuten müssen bei den Übungen sämtliche Pforten abwechselnd geöffnet und geschlossen werden, sodaß bald Tageslicht, bald Lampenlicht herrscht. An Deck ist für uns kein Platz. Ich flüchte mich hinter ein Geschütz, bekomme aber infolgedessen von hinten einen nicht für mich bestimmten Eimer Wasser über die Flüße und finde meine Raune erst wieder, wie ich sehe, daß unser aller Liebling, der koreanische Bär, noch trauriger umherirrt als ich selbst.

Na, endlich kommt der Hafen aber doch in Sicht, und nun fragt es sich, gehen wir wirklich hinein oder liegen wir wie gewöhnlich so weit ab, daß nur die Badegäste an Land gehen. Meistens bleiben wir draußen. Aber alsbald rückt die ganze Mannschaft in allen vorhandenen Booten aus, um Landungsmanöver oder Schießübungen an Land abzuhalten, und der erste Offizier ist den ganzen Tag in Sorge, ob bei dem starken Flutwechsel, der wechselnden Strömung und dem plötzlich aufkommenden Nebel nicht eins der Boote auf einer Sandbank liegen bleibt. Dann wird mit Scheinwerfern und Raketen noch

spät in der Nacht gearbeitet, dabei auch wohl ein Torpedoangriff abgeschlagen, und aus der Ruhe im Hafen ist wieder nichts geworden.

Aber etwas Abwechslung giebt's nun doch. Wozu sind die Geburtstage in der Welt, wenn sie nicht gefeiert werden? Während der Fahrt ging das nicht, jetzt im Hafen muß das nachgeholt werden. In der Offiziersmesse hat man dem Geburtstagskinde — es ist der jüngste Unterlieutenant — einen Tisch mit kleinen Geschenken aufgebaut, der schönste Blumenschmuck ist ja hier zu jeder Jahreszeit zu haben, der Kommandant, sehr vergnügt, statt einsam zu tafeln, hier unter den jungen Kameraden abends einmal nur Mensch sein zu können, bringt in möglichst humorvoller Rede sein Hoch auf den Jubilar aus und der Meßvorstand hat ein Spanferkel dazu geliefert. Ist das Bier auch nicht vom Faß zu haben, so würzt man es mit Gesang. Ein Klavier ist ja vorhanden, Mandoline und Zither werden vorgeholt. An der einen Tischcke, wo die beiden jungen Ehemänner und der Bräutigam sich zusammengefunden haben, wird nur von der Heimat gesprochen. Die Post ist ja heute rechtzeitig angekommen und was giebt's nicht alles zu erzählen. Ja die Post! Wenn die ausbleibt, oder einmal nicht zu haben ist, weil unser Schiff einen unvermuteten Seitenkurs einschlägt — dann ist uns für den Tag die Petersilie verhängt und der daran ganz unschuldige Flaggoffizier bekommt alles Mögliche zu hören. Denn was giebt's Schöneres als Nachrichten aus der Heimat! Aber in Gedanken daran fängt man an zu träumen, einer nach dem andern schleicht in seine Kammer, fängt doch seine Wache gleich wieder an, und der unverwüftliche Kommandant thut, als ob er nichts davon merke, bis schließlich nur noch ein Zuhörer an jeder Seite bei ihm aushält.

Fehlt es einmal längere Zeit an einem Geburtstage, so wird der Kommandant sich das Vergnügen machen, eine kleinere Tafelrunde zu veranstalten, und nun werden alle Schätze ausgekramt, die in letzter Zeit in den berühmten Läden von Sato und Tamemasa erstanden sind. Bei jedem Kunstwerk heißt es: „viel zu teuer erkaufte“, nur auf den „Moorman“ des Oberstabsarztes wird ein höheres Gebot gemacht. Das ist das getrocknete Wundertier mit Affenkopf und Borderarmen, aber mit Fischleib und Schwanzflossen, das die geschickten Japaner so vorzüglich zusammensetzen, daß jedermann zunächst getäuscht wird. Was kommt da nicht alles zu Tage! Briefmarken und Oelgemälde auf Elfenbein, Seide in einfachem Taschentuch und in Gewändern hoher

Mandarine, Bambusstöcke und Wurzelmäner, Bronzen, Cloisonnée und Porzellan — von allem etwas, ein ganzes Museum. Und größer meist noch als bei den Offizieren ist die Sammel lust bei den Mannschaften, deren Bedarf durch die an Bord kommenden Händler zu sehr niedrigen Preisen gedeckt wird. Wenn nur nicht der Raum jedes einzelnen auf dem Schiffe so äußerst beschränkt wäre, man würde ja den Seinigen noch viel mehr Andenken mitbringen. Aber nicht nur totes, sondern auch lebendiges Spielzeug aller Art findet sich. Singvögel, japanische Katzen mit dem geknickten Schwanz, weiße chinesische Wachtelhündchen, deren schwarze Augen, und rote chinesische Spitze, deren schwarzer Rachen immer neu bewundert werden, dann der große und der kleine Bär, letzterer wie ein Kind die Milchflasche trinkend. Möchte ein gutes Geschick ihn lebendig nach Kiel schaffen, er ist mir für den Arbeiterpark der Werft geschenkt.

So sucht sich jeder an Bord außer der Dienstzeit so gut zu unterhalten, wie es gehen will, und wenn die Mannschaften abends noch an Deck eine Pfeife rauchen, hört alles mit Vergnügen auf dielieder des vom Kapellmeister gegründeten Gesangsvereins. Unter den 650 Mann an Bord des „Kaiser“ sind sehr tüchtige Kräfte und die englischen und russischen Offiziere sind verwundert über solche Leistungen. Wenn wir die Himmel rühmen oder Wilhelmus von Nassauen, dann bricht lauter Beifall aus, aber still wird's, wenn das Hltislied ertönt. Jeder denkt an die braven Kameraden und das wohlbekanntes Schiff, dessen letzten Spant wir vor wenigen Tagen im Schein der untergehenden Sonne noch den Elementen trozen sahen.

Die Besatzung ist fast ausnahmslos sehr zufrieden mit dem Aufenthalt im fernen Osten. Nur die älteren Deckoffiziere, Meister u. s. w., die Weib und Kind so lange entbehren, sehnen sich nach der Heimreise. Den jungen Matrosen reizt das Neue und Wunderbare, wenn er auch verhältnismäßig ja nicht so sehr viel davon zu sehen bekommt. Die Verpflegung der Mannschaften ist dem schweren Dienst entsprechend eine vorzügliche. Das Essen ist so kräftig und schmackhaft gekocht, daß der Arzt von allen Offizieren beneidet wird, wenn er vormittags aus der Mannschaftsküche vorschriftsmäßig einen Teller voll zur Prüfung bekommt. Die Disziplin ist auf einem Kriegsschiff naturgemäß streng. Ein Kommandant mag wohl schneller und härter strafen als ein anderer. Am meisten gefiel mir der Ausspruch eines Kapitäns, daß man jeden Fall ernstlich prüfen und kleine Versehen lieber zehnmal ungestraft lassen, als einmal zu Unrecht bestrafen solle. „Heute haben die Leute

es schlimm gehabt," sagte ein anderer Kommandant, „ich werde ihnen jetzt den Rixdorfer Feuerwehrmarsch spielen lassen, das ist ihr Lieblingsstück.“ Es war ein kleines Schiff und die Musik nur mäßig, aber die Mannschaft erkannte die freundliche Absicht dankbar an. Das ist übrigens eine Beobachtung, die ich schon seit langen Jahren bei der Werft gemacht habe, daß unsere Marine-Offiziere für ihre Untergebenen, seien es Matrosen oder Werftarbeiter, meistens ein großes persönliches Interesse besitzen. Und wenn es auch leicht erklärlich ist, weil man sich ja kaum irgendwo so nahe kommt, wie auf einer längeren Seereise, so ist es doch nicht weniger erfreulich und hat wesentlich dazu beigetragen, auf unseren Staatswerften das Verhältnis zwischen Behörde und Arbeitern so gut zu gestalten. Übrigens ist es ja auch höchst notwendig, daß sich der Kommandant für das Wohlergehen seiner Besatzung bemüht, denn bei dem häufig nicht sehr gesunden Klima, den Temperaturschwankungen und der vielfach verlockenden Gelegenheit zu sündigen ist die Sorge für die Gesundheit der Untergebenen nicht die kleinste der ihm obliegenden Pflichten. Und wenn man gewöhnlich sagt, „auf See erkältet man sich nicht“, so ist das doch nicht ganz richtig. Im März waren wir an der chinesischen Küste auf allen Schiffen so erkältet, daß das Husten und Prusten kein Ende nahm.



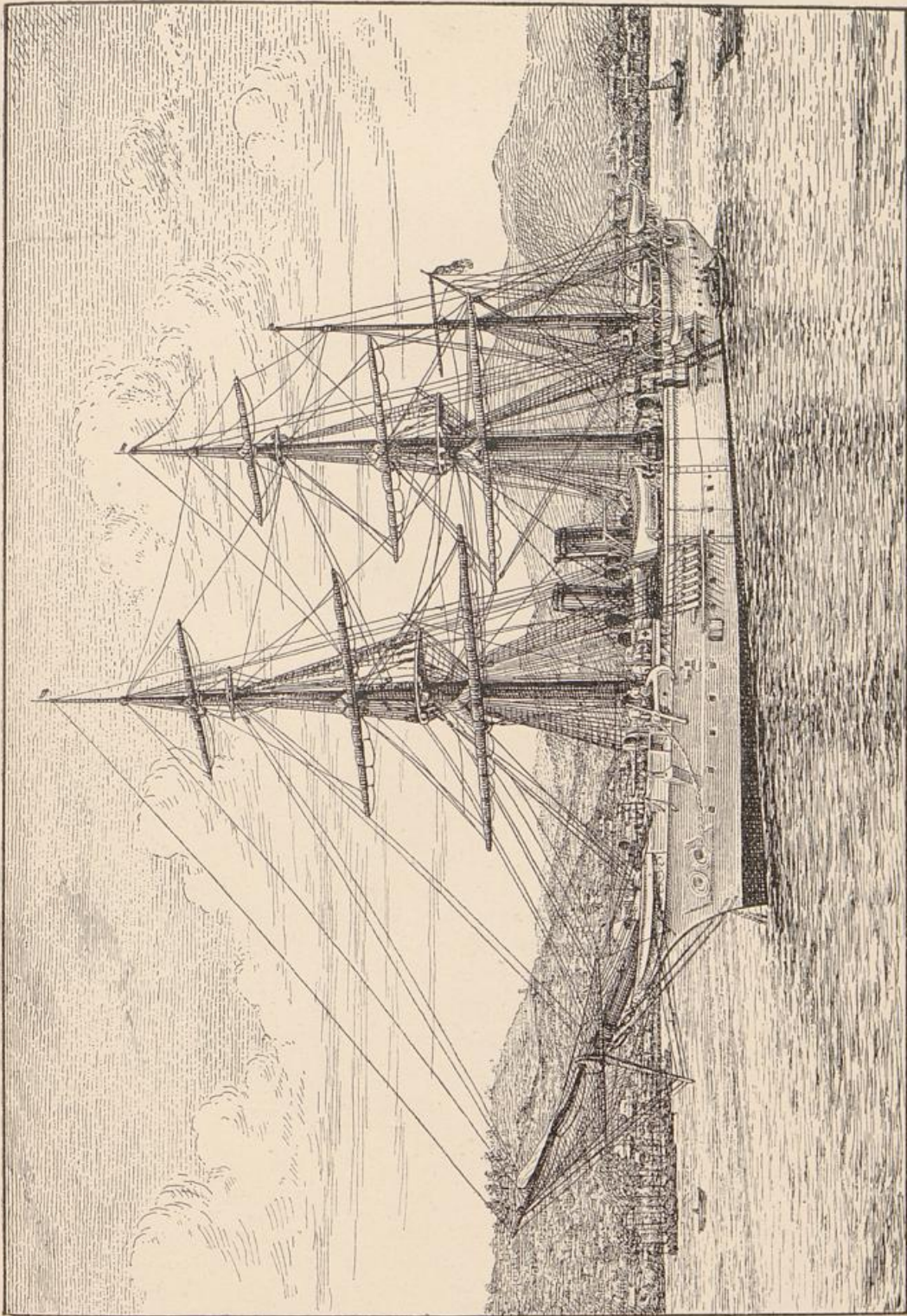
Kapitän z. S. Becker
Kommandant S. M. S. Arcona.

Jetzt sind wir aber endlich doch einmal wirklich in einen größeren Hafen eingelaufen; Kommandant und Offiziere machen auf den fremden Schiffen und am Lande bei den deutschen Familien zahllose Besuche, sie eilen in den Klub, um Zeitungen zu lesen und mit den Junggesellen, die dort hausen, zu plaudern, und nun entfaltet sich die erstaunliche Gastfreundschaft unserer Landsleute. Vom Gesandten und Konsul bis zum jüngsten Klubmitgliede wetteifern alle in Liebenswürdigkeit gegen uns, und wer die Herzlichkeit einmal kennen gelernt

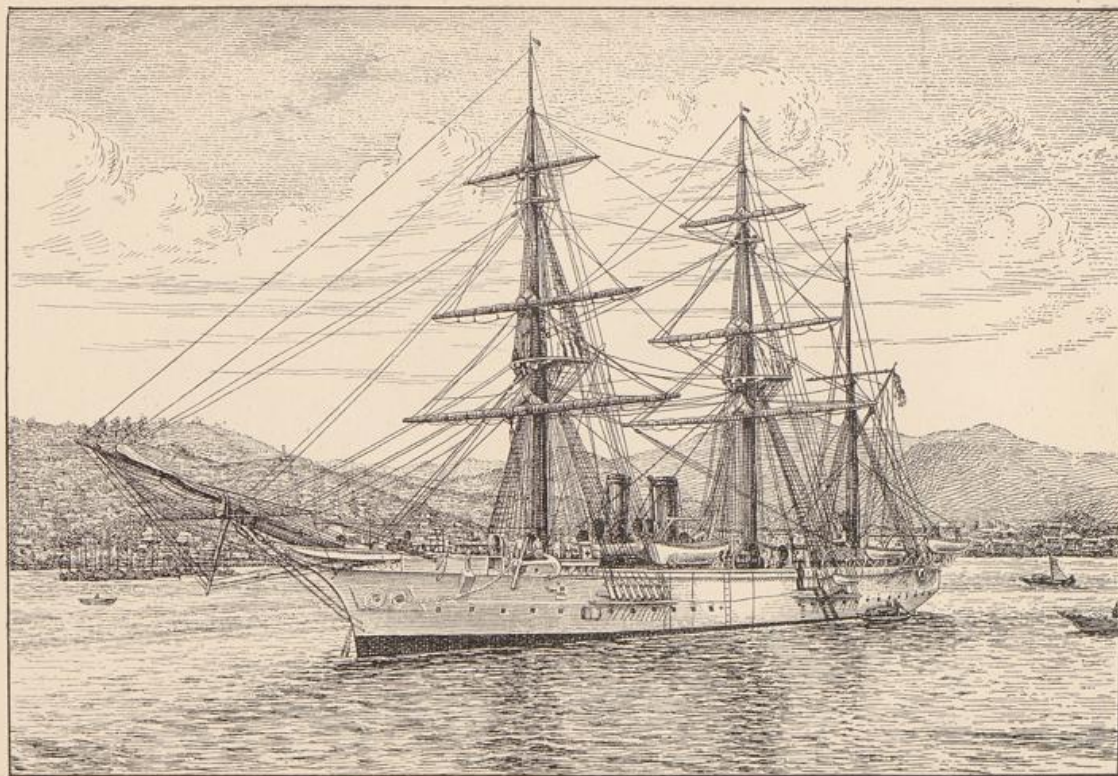
hat, mit der ihm alles, was das Haus besitzt, zur freien Verfügung gestellt wird, ohne daß ihm selbst der geringste Zwang auferlegt wird, der vergißt sie sicher niemals. Die Klubs, die an allen Hafensplätzen den Offizieren sich gastlich öffnen, auch wenn sie nicht rein deutsch, sondern international sind, bieten mit ihren Lesezimmern, Bibliotheken u. s. w. große Annehmlichkeit. Leider ist für die Mannschaften in dieser Hinsicht noch wenig geschehen und man darf sich deshalb nicht wundern, wenn sie andere Unterhaltung suchen. Aber einzelne Anläufe sind gemacht, und darunter ist der in Schanghai der erfreulichste. Dort hat Pastor Hackmann mit dem Generalkonsul Stübel und einigen deutschen Kaufleuten ein geräumiges, jederzeit zugängliches Lesezimmer für deutsche Seeleute geschaffen, in welchem Zeitungen, Zeitschriften und Bücher ausliegen, Briefe geschrieben und allerlei Brettspiele gespielt werden können. Selterswasser mit und ohne Whisky, Thee und Kaffee sind zu den gewöhnlichen Preisen zu haben. Als ich das Zimmer im Mai besuchte, war es erst kurz vorher eröffnet worden und der Besuch nach den Aufzeichnungen des kleinen chinesischen Kellners noch nicht bedeutend, doch stieg er schon an einzelnen Tagen auf 8 „Silmann“ und 3 „Jantamann“.*) Herr Hackmann, der sich schon seit Jahren unserer Matrosen freundlich angenommen hat und ihnen Abendunterhaltungen durch Vorlesung geeigneter Sachen veranstaltete, zu denen einige Landsleute das Bier stifteten, würde die Zusendung von Schriften, die für Seeleute von Interesse sind, jedenfalls mit großer Freude begrüßen. Es würde meiner Ansicht nach eine außerordentlich dankenswerte Aufgabe für alle Freunde deutscher Seeleute sein, auf die Schaffung von Seemannshäusern dieser Art im Auslande hinzuwirken. Theater, Konzerte, Volksbelustigungen giebt es nicht für unsere Matrosen, und da bleibt kaum etwas anderes, als das Theehaus mit weiblicher Bedienung. Die Kosten solcher Lesezimmer sind gar nicht so erheblich. Das in Schanghai bietet ein gutes Muster, nach welchem jeder Konsul ein der Bedeutung seines Hafensplatzes entsprechendes Seemannsheim leicht schaffen kann.

Daß unsere Marine bei den Deutschen im fernen Osten sehr beliebt ist, hat man bald Gelegenheit zu erkennen. Ich habe dafür während unseres längeren Aufenthalts in Hongkong, Schanghai und Yokohama viele Beweise gesehen. Interessanter war es mir, die Ansichten unserer Landsleute über den Nutzen der Marine kennen zu lernen, den jeder nach seinen Erfahrungen, seinem Wohnort und Beruf, nach seiner politischen Anschauung und geistigen Anlagen verschieden ansah und begründete.

*) 8 Sailors, 3 Gentlemen.



S. M. S. „Arcona“ in Ostasien



S. M. S. „Arcona“ in Ostasien

In der englischen Kolonie Hongkong wurde mir, allerdings ganz vereinzelt nur, von deutschen Kaufleuten gesagt, sie bedürften des Schutzes unserer Flagge überhaupt nicht. Sie seien unter englischer Flagge und gemeinsam mit Engländern seit Jahrzehnten sehr gut gefahren. Das Verhältnis zwischen Deutschen und Engländern sei in Hongkong ausgezeichnet, die englische Verwaltung eine vorzügliche, für den Kaufmann meistens besser als die deutsche, kurzum, die Herren waren im Laufe der Jahre Engländer geworden, oder doch so international, daß sie neben ihren persönlichen Interessen keine Empfindung mehr für die Bedürfnisse des Heimatlandes zu haben schienen. Aber ihrer waren, wie gesagt, sehr wenige. Die ganz überwiegende Mehrzahl der Kaufleute, die ich sprach, bestätigte erfreulicherweise das gute Einvernehmen mit den Vertretern aller andern Nationen, insbesondere mit den Engländern, wies aber entweder darauf hin, daß bei den Wünschen nach Schutzzöllen, die jetzt selbst in England laut würden, eine Änderung der Verhältnisse in Hongkong sehr wohl eines Tages eintreten könnte, oder glaubte, daß die Deutschen des englischen Schutzes in China nicht mehr bedürften, sondern unter deutscher Flagge den eigenen Weg gehen könnten. Daß Deutschland dazu ebenso einer kräftigen Flotte bedürfe wie die anderen Nationen, die in Ostasien Interessen zu vertreten haben, erschien jedem selbstverständlich. Ohne Schiffe hätten weder Engländer noch Franzosen noch Russen und Japaner in China etwas Dauerndes erreichen können. Besonders fehlte es augenblicklich an kleinen Kreuzern, da es notwendig sei, daß unsere Flagge tiefer im Innern Chinas öfter gezeigt werde. Der Handel konzentrierte sich nicht mehr so ausschließlich in Hongkong und Schanghai, sondern eine ganze Zahl kleinerer Plätze beginne an Bedeutung zu gewinnen. Tientsin habe einen großen Aufschwung genommen, Tschifu sei in kurzer Zeit zu einer Stadt von 100 000 Einwohnern angewachsen, Hankau und die übrigen Häfen am Yangtse ständen vor einer großen Entwicklung, am Westfluß seien neue Gebiete erschlossen, überall gälte es weiter ins Land zu dringen. Dies würde in demselben Augenblicke, wo China sich entschloße, die Inlandzölle einheitlich zu regeln, oder wo das ganze Land dem fremdländischen Handel geöffnet werde, noch weit mehr zutage treten und bei diesem Vorgehen sei es notwendig, daß der deutsche Handel durch die deutsche Flagge geschützt und unterstützt werde.

Noch weit entschiedener als diese Kaufleute sprachen sich Vertreter der Schiffsinteressen und der Industrie aus. Sie klagten über

den Mangel an einem deutschen Stützpunkte, von welchem aus die Deutschen ihre Interessen so wahrnehmen könnten, wie die Engländer, Franzosen, Russen und Japaner. An einem solchen Stützpunkte müsse und werde nicht nur ein Stapelplatz, sondern der Ausgangspunkt für den Handel ins Hinterland geschaffen werden, dort müßten auch deutsche Dock- und Schiffsreparatur-Anstalten entstehen. Daß die Hongkong und Whampoa-Dockgesellschaft bisher so zu sagen ein Monopol für die Ausführung von Schiffsreparaturen an der südchinesischen Küste besitzt, habe ich schon früher erwähnt.

Die Industriellen hielten einen besonderen Ausgangspunkt deutscher Interessen für erforderlich, um von da aus den Eisenbahnbau ins Innere und damit zugleich die Ausschließung der chinesischen Mineralschätze zu betreiben. Um solche Aufgaben zu lösen, müsse aber der deutsche Kaufmann den Schutz seiner Flagge zur Seite haben, müßte also unter den Chinesen die Empfindung wach werden, daß Deutschland imstande sei, seine Angehörigen auch in einem so entfernten Riesenreich ohne Zeitverlust zu schützen. Wenn auch die chinesische Regierung vielleicht lieber mit Nationen Geschäfte mache, die in Asien nur schwach seien, so werde doch von den dort allmächtigen Staaten, wie England, Rußland u. s. w., ein solcher Einfluß auf sie ausgeübt, daß sie sich demselben nicht entziehen könne. Es sei also auch wegen dieses Wettbewerbs unbedingt nötig, daß Deutschland im Osten allgemein als ein Staat gelte, der ebenso wohl wie jene Staaten, oder wie Frankreich und Japan, seine Interessen wahren werde, wenn das notwendig sein sollte.

Beretreter des deutschen Kapitals meinten, das Publikum sei bei uns jetzt sehr ängstlich, Geld in China anzulegen. Die Chinesen hätten es aber z. B. nicht als eine Stärke Deutschlands angesehen und auch übel genommen, daß die deutschen Banken den ihnen zugefallenen dritten Teil der chinesischen Anleihe nur mit englischer Hilfe übernommen hätten. Das sei bedauerlich, da das Land außerordentliche Reichtümer besitze und ausreichende Sicherheit biete. Freilich gehöre dazu ein kräftiges deutsches Kreuzergeschwader. Zwar hätten die Chinesen nicht verstanden, wie Deutschland habe drohen können, die alte Kaiserstadt Nanking zu bombardieren, weil ein deutscher Unteroffizier, vielleicht nicht ohne seine Schuld, thätlich angegriffen worden sei, aber ohne solche energische Drohung und ohne die Möglichkeit, sie auszuführen, sei es unter Umständen nicht möglich, auch die gerechteste Forderung erfüllt zu sehen.

In Japan habe ich unsere Landsleute nur in Yokohama und Tokio näher kennen gelernt. Können unsere dortigen Handelsinteressen auch nicht mit denen in China verglichen werden, so war die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit eines kräftigen Schutzes der zahlreichen dort lebenden Deutschen durch unsere Marine an den genannten Plätzen zur Zeit fast noch stärker als in China, weil allgemein über das nach dem letzten Kriege übermäßig hervortretende Selbstgefühl der Japaner andern Nationen gegenüber geklagt wurde. Während unseres Aufenthalts in Nagasaki sollten, wie die Zeitungen berichteten, einige Engländer, und in Kobe ein Russe darunter zu leiden gehabt haben.

Ich beschränke mich darauf, die Eindrücke wiederzugeben, die ich im Gespräch mit unsern Landsleuten gewann. Alle teilten mit mir die Ueberzeugung, daß unsere Kreuzerdivision, mag sie groß oder klein sein, durch den vorzüglichen Geist, der sie beseelt, und durch die strenge Schule, in der Offiziere und Mannschaften erzogen werden, jederzeit die deutschen Interessen mit äußerster Pflichterfüllung wahren wird.



Die chinesische Küste



Die Ufer des südlichen Chinas bis zum Yangtjekiang hinauf erscheinen als mäßig hohe, rötliche Bergketten aus Granit, Gneis und jüngerm Gestein, die meistens steil ins Meer abfallen und in scharfen Anrissen vom blauen Himmel sich abheben. Ähnlich sind auch Uferstrecken der Provinz Schantung gestaltet, während das Flachland an den Mündungen des Yangtje, des Hoangho und Pajho unsern Nordsee-Ufern in hohem Grade gleicht. Das Meer geht von Süd nach Nord immer mehr aus der grünen in die gelbe Farbe über, vor und in den Mündungen mancher Ströme, namentlich des Pajho, glaubt man im Vehmbrei zu fahren. Der durch Ebbe und Flut verursachte Wasserwechsel beträgt im Süden an vielen Plätzen mehr als 6 m, im Norden kaum noch halb soviel. Tiefe Buchten schneiden namentlich in die gebirgigen Ufer ein und geben den Schiffen wohl Schutz, sind aber selten für die Anlage von Handelshäfen geeignet, weil die steilen Berge die Verbindung mit dem Hinterlande äußerst erschweren. Der Verkehr findet zum allergrößten Teil auf Wasserwegen statt, und einzelne mächtige Ströme, zahlreiche Nebenflüsse, Seen und künstliche Kanäle ermöglichen es den Dschunken, von einigen Punkten der Meeresküste weit ins Innere einzudringen und die Erzeugnisse der unter so verschiedenem Klima gelegenen Provinzen des gewaltigen Reiches auszutauschen. Große Mengen dieser oft mit vier Masten versehenen Fahrzeuge, aber noch mehr Fischerboote aller Größen pflegt man deshalb an den Küsten zu treffen, und es ist keine leichte Aufgabe für den Kapitän, sich stundenlang mit angestrengtester Aufmerksamkeit durch die Hunderte von Segelschiffen hindurchzuarbeiten, ohne eins zu beschädigen. Die Chinesen thun selbst fast nie etwas

dazu, der drohenden Gefahr zu entgehen, und bei unserer Fahrt auf verschiedenen Flüssen, wo Strömung und enges Fahrwasser bei hinzutretendem Nebel das Steuern der Dampfer äußerst schwierig gestalteten, entgingen die gleichgültigen Fischer mehrmals nur mit knapper Not unserm vorsichtig dahinschleichenden Dampfer. Dann wurden sie aber plötzlich lebendig, und wir waren froh, ihre freundlichen Zurufe nicht zu verstehen.



Chinesische Dschunke

Die Ströme leiden infolge der massenhaft mitgeführten Sinkstoffe fast alle an Bildung von Barren und zwar in solchem Grade, daß der allmählich immer gewachsene Tiefgang der Dampfer jetzt meistens größer ist, als die Wassertiefe auf den Barren, infolge dessen die Schiffe nur noch unter günstigen Verhältnissen stromauf gehen können. Hier findet der Wasserbauingenieur noch Arbeit genug. Da ist z. B. die selbst der chinesischen Regierung doch unbequeme Barre des Paiho bei Taku. Weil der Flutwechsel hier bis 3,5 m beträgt, können 3 m

tief gehende Schiffe bei Hochwasser einige Meilen aufwärts bis zur Eisenbahnstation Tonku gelangen. Aber schon 45 km stromaufwärts, bei Tientfin, liegt die Flutgrenze, während dort noch vor kurzem ein Flutwechsel von mehr als 0,3 m vorhanden war. Bei der Bedeutung dieses Hafens für die jetzt durch eine Eisenbahn mit ihm verbundene Hauptstadt des Reiches ist es selbstverständlich, daß einsichtige Chinesen, wie Lihungtschang, den Wert einer Korrektur des Flusses sehr wohl einsehen und sie durchaus fördern möchten. Aber er erklärte bedauernd, daß China zur Zeit keine Mittel für solche Zwecke besitze, und es ist ja auch begreiflich, daß man an das Unternehmen nicht gern wieder herantritt, da ein erster Versuch unglücklich verlief, indem ein mit der Herstellung beauftragter hoher Beamter die ihm vor einigen Jahren überwiesenen 1,5 Millionen — ich weiß nicht mehr Taels oder Dollars — anderweitig verwandte. Man sagte, er habe sie ausgeliehen.

Anders liegen die Verhältnisse bei dem für die heutige Schifffahrt wichtigsten Flusse, dem Wusung. Hier ist es vorzugsweise die innere Barre, die den nach Schanghai laufenden transatlantischen Dampfern Schwierigkeiten bereitet, denn die Wassertiefe beträgt bei Springfluten etwa 6 m, bei Nippfluten gar nur 5 m. Es ließe sich mit verhältnismäßig geringen Mitteln eine wesentliche Verbesserung erzielen, aber hier glaubt die chinesische Regierung durch eine solche keinen Vorteil zu haben. Betrachtet man doch vielmehr die Barre von alters her als ein Geschenk des Himmels, um große feindliche Schiffe am Vordringen zu hindern, und hat doch in neuester Zeit die Regierung den kühnen Gedanken nicht nur gefaßt, sondern auch mit Ernst der Ausführung nahegebracht, an der Mündung des Flusses in den Yangtse bei dem Dorfe Wusung, also unterhalb der inneren Barre, einen Hafenplatz anzulegen, der mit Schanghai in allernächster Zeit durch eine Eisenbahn verbunden sein wird, und der sich zu Schanghai etwa verhält wie Bremerhaven zu Bremen. Da Schanghai Stapelplatz für europäische Waaren ist und die Erträge dieses mächtigsten Handelsplatzes im Osten größtenteils Europäern zufallen, so liegt der chinesischen Regierung gar nichts daran, durch Beseitigung der Barre den Handel Schanghai's zu fördern; sie überläßt das vielmehr den europäischen Kaufleuten. Diese stehen vorläufig der großen Mehrzahl nach auf dem Standpunkt, daß sie, wie sie sagen, nicht nach China gekommen sind, um dort Geld für Unternehmungen auszugeben, die ihrer Ansicht nach dem Staate zufallen. Jeder von ihnen denkt über kurz oder lang nach Europa zurückzukehren und glaubt es seinen Nachfolgern im Geschäft überlassen zu können, einen

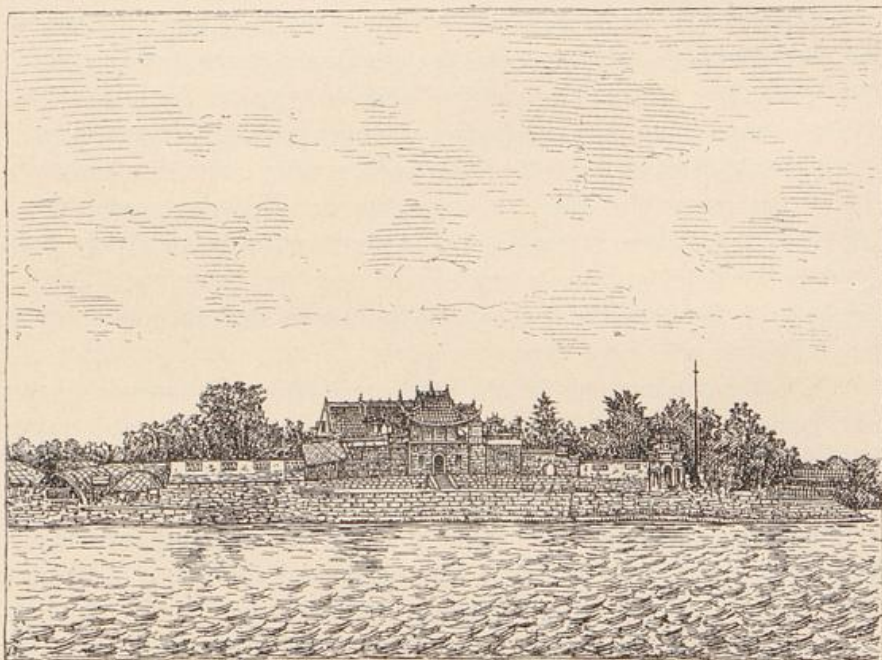
Teil seines Verdienstes der Allgemeinheit zu opfern. Dennoch fehlt es nicht an Einsichtigen, die seit Jahren versuchen, eine Korrektur des Wufung in Fluß zu bringen. An ihrer Spitze steht das einzige deutsche Mitglied der Handelskammer, Herr A. Korff, Chef des Hauses Melchers, der die Erfolge der Weserkorrektion in Bremen gründlich kennen gelernt hat. Bei unserer Anwesenheit wurden die Wasserverhältnisse des Wufung' auf Anlaß der Handelskammer wieder einmal von dem in japanischen Diensten stehenden holländischen Ingenieur de Ryke untersucht, doch glaubte niemand an baldige Verwirklichung des Planes.

Schwieriger als hier würde die Durchbrechung der Lußenbarre vor dem Minsflusse sein, an dem die alte Handelsstadt Tutschou liegt; aber auch hier ließen sich wahrscheinlich bedeutende Verbesserungen erzielen, wenn man sich entschließen könnte, statt des jetzt benutzten nördlichen Flußarmes den allerdings weniger tiefen, aber der Flutwelle besser zugekehrten südlichen Arm auszubilden. Es wurde allgemein, selbst von dem Lotfen behauptet, daß dieser Arm im letzten Kriege von Chinesen vollständig gesperrt worden sei, um die japanischen Schiffe abzuhalten. Es stellte sich das jedoch bei unserer Untersuchung als eine ganz unbegründete Sage heraus.

Die Barren vor und in den beiden mächtigsten Strömen Chinas, dem Yangtse und dem Hoangho, unschädlich zu machen, wird wohl späteren Zeiten überlassen werden müssen. Das Bedürfnis ist noch nicht so dringend, weil die Wassertiefen im Yangtse noch ziemlich ausreichen und der Hoangho von größeren Dampfern nicht befahren wird. Immerhin könnte eine teilweise Korrektur des Hoangho in Frage kommen, wenn es sich darum handelt, Eisenbahnen vom Süden des Landes nach Peking hinauf zu führen. Ich will daher, obgleich ich den Hoangho nicht selbst gesehen habe, auch über diesen, wegen seiner Ueberschwemmungen gefürchtetsten aller chinesischen Ströme, von dem später noch weiter die Rede sein wird, einige Angaben machen, die ich größtenteils den Beobachtungen meiner Kollegen Baur und Hildebrand verdanke. Es war mir daran das Auffallendste, welche Verschiedenartigkeit in den Wassermengen, dem Gefälle und dem entsprechend in den Querschnitten dieser Ströme besteht, obgleich sie fast gleich große Stromgebiete und nicht sehr verschiedene Längen besitzen.

Der Yangtse soll ein Stromgebiet von 1,9 Millionen Quadratkilometer und eine Länge von 5300 km haben. Sein Gefälle beträgt in den unteren 1700 km etwa 1 : 37000. Auf der Strecke von Hankau bis Nanjing kann seine Breite im Mittel etwa zu 2 km angenommen

werden, oftmals beträgt sie aber 6—8 km, an der Mündung gar 16 km. Das Sommerhochwasser steigt bei Nanking 5 m, bei Hankau sogar 15 m über den niedrigen Winterwasserstand. Die Flut soll im Winter gegen 600 km stromaufwärts bemerkbar sein, wobei an der Mündung ein Flutwechsel von etwa 3 m vorhanden ist. Bei hohem Sommerwasser liegt die Flutgrenze schon bei Nanking, also 250 km stromaufwärts. Der mächtige Strom ist 1800 km weit, bis Tschang, für Dampfer schiffbar.



Sou-fou-Fiu-Miau-Tempel am Yangtse

Der Hoangho soll ebenfalls ein Stromgebiet von 1,9 Millionen Quadratkilometer umfassen und seine Länge 4400—4700 km betragen. Er hat jedoch ein ungemein starkes Gefälle, das 900 km von der Mündung, nahe dem projektierten Uebergange der Eisenbahn Hankau-Peking, 1 : 4000 und 340 km von der Mündung noch 1 : 7000 beträgt, also ungefähr fünfmal so groß ist, als das des Yangtse. Die Breite wechselt sehr und beträgt 900 km stromaufwärts etwa 1,4 km, an der Mündung dagegen nur 0,5 km, also nicht $\frac{1}{30}$ der Breite des Yangtse.

Der Strom hat seine Mündung bekanntlich im Laufe der Zeit vielfach verändert, und die jetzige in der Bucht von Petchili gelegene

erst 1852 gebildet, während er vorher südlich von der Provinz Schantung sich ins Meer ergoß. Die Wassertiefen entsprechen natürlich den wechselnden Breiten und sind im Unterlauf erheblich größer als weiter aufwärts. Sie wären für Küstendampfer ausreichend. Außerhalb der Mündung hat aber der Strom die mitgeführten Sinkstoffe fallen lassen müssen, und obgleich der Flutwechsel 2–3 m beträgt, ist doch die Flut nicht imstande, in die enge Mündung weit genug einzudringen und einen kräftigen Spülstrom zu erzeugen, der bei Ebbe auslaufend die

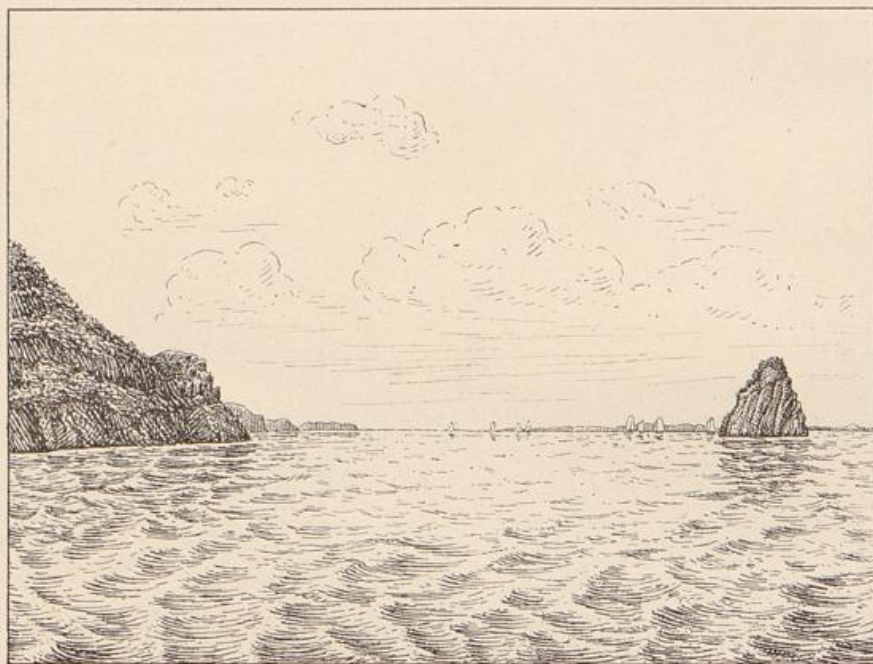


Dangtse kiang mit chinesischem Kriegsschiff und Dschunken

Barre durchbrechen und größeren Fahrzeugen das Einlaufen in den Fluß ermöglichen könnte. An den unteren Strecken sollen sich überall doppelte Deiche befinden. Als Vorbedingung für eine auch nur teilweise Korrektur wird von Baur mit Recht die Festlegung der Ufer gefordert, damit nicht beständig so ungeheure Massen des aus Vöfz bestehenden Flußthals abgebrochen und fortgeführt werden können. Welche Schwierigkeiten es übrigens bietet, sich ein annähernd richtiges Bild über die Wasserverhältnisse dieses Stromes zu schaffen, zeigt eine Erfahrung, die der Regierungsbaumeister Heinrich Hildebrand — nebenbei bemerkt, einer der angesehensten und einflußreichsten Europäer

in China — machte, als er bei den Vorarbeiten für die oben genannte, von ihm projektierte Eisenbahn den einzigen Pegel am Hoangho untersuchte. Der chinesische Aufsichtsbeamte hatte die Beobachtung der Wasserstände seit Jahren seinem Diener überlassen, der das Ablefen der Zahlen zwar nicht verstand, aber trotzdem ganz schematisch nach Gutdünken täglich durchaus falsche Eintragungen machte und die Höhenlage des Pegels willkürlich verändert hatte.

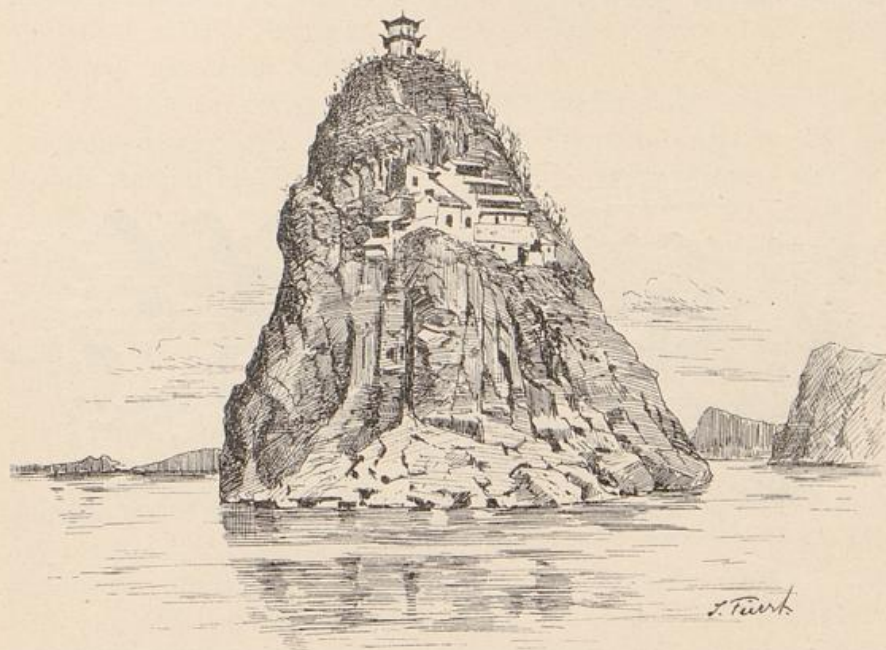
Sehr verschiedenartig ist nun der Eindruck, den Land und Bege-



Standort der „kleinen Waise“ im Yangtse

tation machen, je nachdem man etwa auf dem Perfluß nach Canton, auf dem Minfluß nach Futschou oder auf dem Yangtse und dem Paiho stromauf fährt. Perl- und Minfluß münden in gebirgigen Küsten ins Meer. Die Gebirge sind fast ganz kahl, aber zeitweise durch Gras und Gebüsch doch grün. Während der Azaleenblüte können sie leuchtend rot erscheinen. Die Täler sind fruchtbar und äußerst sorgfältig bestellt. Das Flußthal des Yangtse erinnert in den untern Strecken an Weser- und Elb-Marschen. An den Ufern liegen zunächst breite, fast undurchdringlich scheinende, wildreiche Rohr- und Schilfflächen, dahinter Wiesen und Felder mit einzelnen prachtvollen Baumgruppen, alles in

der größten Üppigkeit. Das Klima gestattet hier drei Ernten im Jahr. Bohnen, Baumwolle und Getreide werden hintereinander reif. Die Ufer sind eingedeicht, aber das höchste Wasser geht oft für kurze Zeit über die Ebene hinweg. Steigt doch der Fluß wie gesagt im Sommer beispielsweise bei der 1000 km stromauf gelegenen Stadt Hankau regelmäßig um etwa 12—15 m. Dann wälzt sich der mächtige Strom in seinem Bette hin und her und reißt alle Vorsprünge, die ihm hinderlich sind, spielend hinweg. Überall sehen wir die Ufer steil abbrechen

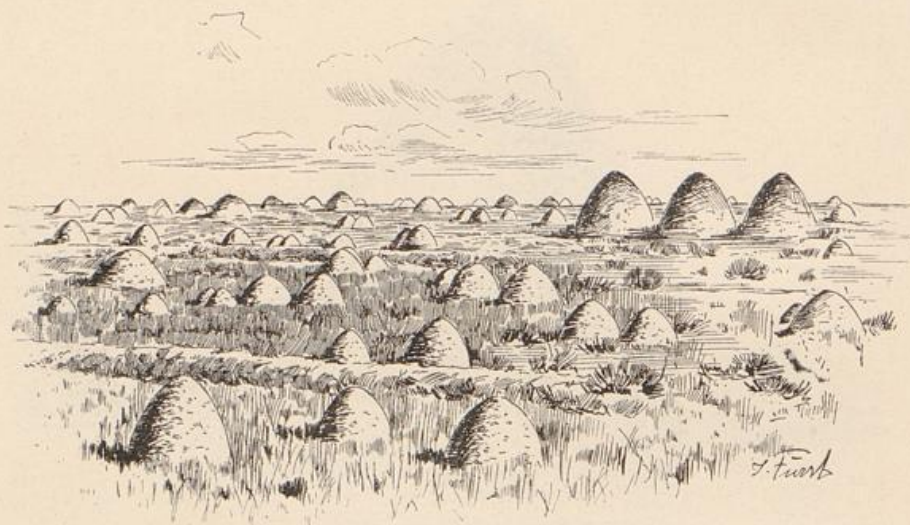


„Die kleine Waise“ im Yangtse

und verschwinden, und wo heute der Bauer auf seinem Wasserochsen durch das Schilf reitet, fährt im nächsten Jahre unser trefflicher Kapitän Cain mit dem größten Yangtse-Dampfer „Nganking“.

Allmählich steigen aus der Ebene immer mehr vereinzelt Berge auf und bilden dann ganze Bergzüge von 500—1500 m Höhe, zwischen denen Seen und Arme des Yangtse sich hinziehen. Nachdem wir an Tschinkiang, in dessen Nähe der Kaiser-Kanal den Yangtse kreuzt, sodann an der alten Kaiserstadt Nanking und dem kleinen Handelsplatz Wuhu vorüber sind und auch den steil aus dem Strom auftauchenden Granitfelsen „Die kleine Waise“ mit malerisch gelegenen Tempel hinter

uns gelassen haben, kommen wir zum Poyang-See, um den herum die besten Theedistrikte gelegen sind. In dem durch seine Silber-Industrie bekannten Kiukiang nehmen wir 21 000 Kisten Thee und drei in Särgen ziemlich gut verpackte tote Chinesen an Bord. Etwa 40 000 weitere Kisten Thee gehen am selben Tage in zwei andern Dampfern aufwärts nach Hankau, welcher Platz jetzt fast ausschließlich den Markt für schwarzen chinesischen Thee an sich gerissen hat, so daß letzterer selbst von Seehäfen südlich des Yangtse zunächst auf mehr als 1000 km Entfernung hierher gebracht und dann meistens auf russischen Schiffen



Gräber bei Tientsin

nach Odessa oder Tientsin wieder ausgeführt wird. Auch England und Nordamerika kaufen hier viel Thee, doch bezieht letzteres Land auch aus Japan, während England jetzt vorwiegend indischen und Ceylon-Thee einführt. Die Theekisten sind nur so schwer, daß sie gerade noch von einem Manne auf dem Rücken herantgetragen werden können, und es ist ein netter Wärm, wenn vom Lande her über das als Anlegebrücke benutzte alte Schiff hinweg unabsehbare Reihen schreiender Chinesen, jeder mit einer Kiste beladen, heranziehen, während auf der Wasserseite an den Dampfer drei oder vier große Dschunken anlegen, von denen jede den besten Platz haben will. Dann gibt's ein Geschrei, als wollten sich alle in höchster Wut gegenseitig umbringen. Sie fletschen die Zähne und suchen die Gegner dadurch einzuschüchtern, auch der kleinste Junge schimpft in den höchsten Tönen kreischend mit. Aber schlimmer als dies

Geheul ist der nun von zwei Seiten auf uns eindringende eigenartige chinesische Geruch und es dauert einige Zeit, bis man sich an beides gewöhnt hat und auch erkennt, daß alles in schönster Eintracht verläuft.

Bevor wir nach Hankau gelangen, sehen wir am rechten Flußufer noch Shihuiyao, wohin die Eisenerze von Tichschan mittels einer kurzen Eisenbahn gebracht werden, um dann von hier auf Schiffen nach Hankau zu den Hanyan-Werken weiter geschleppt zu werden. Nicht weit davon entfernt sollen auch gute Kohlen vorhanden sein, die jedoch noch nicht verwertet werden. Kurzum, das Flußgebiet des Yangtse birgt soviel Reichthum, daß es begreiflich ist, wenn alle Nationen wetteifern, hier festen Fuß zu fassen.

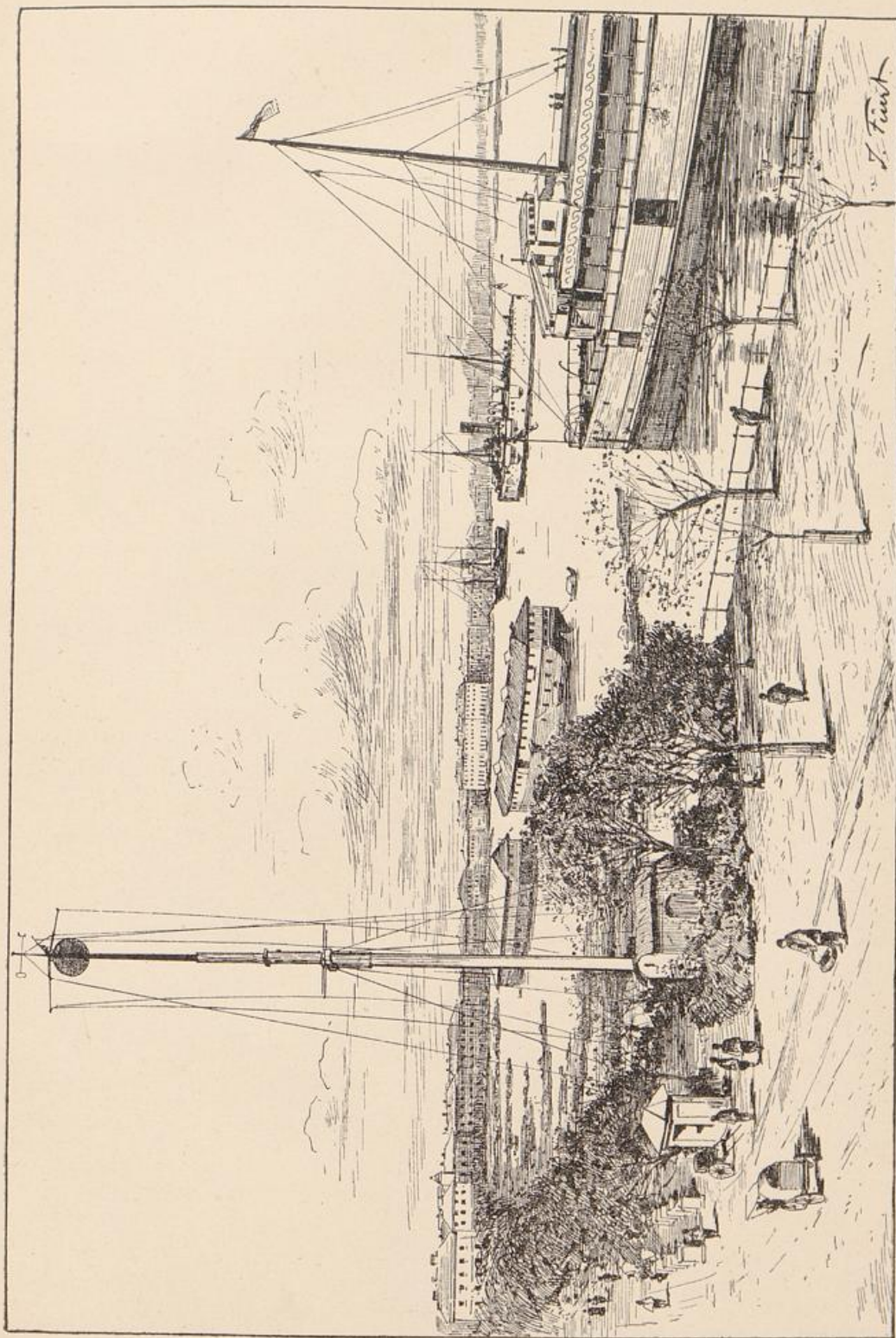
Weniger verlockend ist das Bild, das die Mündung und die Ebene des Paiho bieten. Wir trafen es insofern besonders ungünstig, als bei unserer Ankunft der Frühling sich erst eben zu regen begann. Wie die mächtigen Forts an der Einfahrt in den Fluß bei Taku, so besteht alles auf beiden Ufern, soweit das Auge blickt, aus gelbem Lehm. Kein Baum, kein Strauch, kein Stein, damals selbst kein Grashalm. Nichts als eine endlose Ebene, aus der nur viele Lehmhütten und noch mehr größere und kleinere Lehmhausen, die überall im Felde zerstreuten Grabhügel, hervorragen. Ein trostloseres Bild ist kaum zu denken, als die Ebene zwischen Taku und Tientsin im Winter, und nur die blauen Gewänder der erwachsenen Chinesen und die roten der Kinder bringen etwas Abwechslung in das Einerlei. Einige Wochen später sahen wir mit Genugthuung, daß an manchen Stellen auch Gras und Saatzfelder entstanden, aber alles macht einen ärmlichen Eindruck. Ist doch hier auch das Klima ziemlich rauh, so daß der Fluß monatelang fest zugefroren ist und mit großer Regelmäßigkeit erst im Anfang März wieder schiffbar wird, ein Umstand, der für den Handel Tientsins sehr nachtheilig ist.



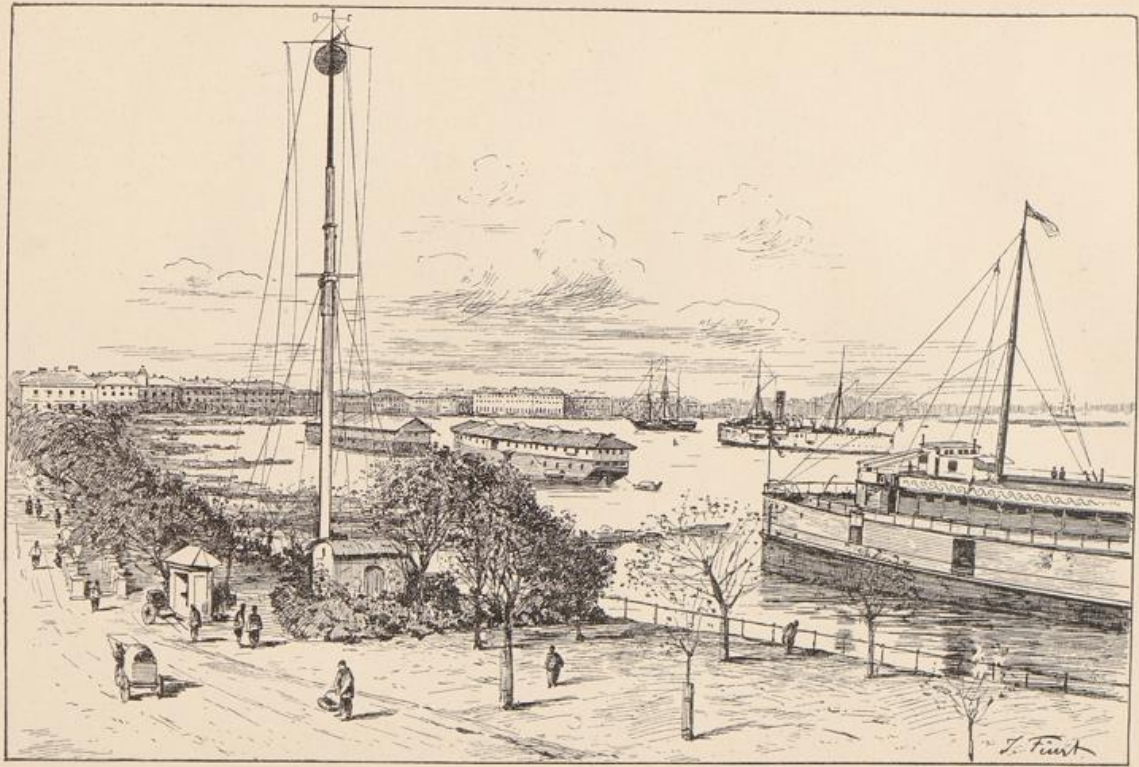
Die Bevölkerung



ch muß nun aber zunächst einmal auf die Bevölkerung eingehen. Wo immer ich in China das Ufer betrat, und zwar ebenso an abgelegenen Buchten, wie an den großen und kleinen Handelsplätzen, war mein erster Eindruck immer der des Staumens über die Masse der vorhandenen Menschen. Fast alle ärmlich und schmutzig gekleidet, in denselben blauen Gewändern mit der gleichen Kopfbedeckung, scheinbar einander so ähnlich, daß man erst nach einiger Zeit imstande ist, sie zu unterscheiden. Die Gesichter sind zwar durchaus nicht so häßlich, wie man es sich gewöhnlich denkt, denn alle Chinesen haben ganz hübsche dunkle Augen, auch die Gestalten sind in vielen Gegenden sogar schön, aber es fehlt fast immer alles Anziehende und Anmutige, so daß der erste Eindruck kein besonders günstiger zu sein pflegt. Frauen wohlhabender Klassen sieht man wenige, sie halten sich in den Häusern auf. Nur in Schanghai fahren sie auch mit ihren Familien umher, und ich thäte ihnen unrecht, wenn ich ihren Zügen jeden Reiz und eine gewisse Anmut absprechen wollte. Der durch die verkrüppelten Füße verschuldete Gang, einer Bewegung auf Stelzen ähnlich, macht jedoch stets einen traurigen Eindruck. Niedlich sind die meisten kleinen Kinder und sie würden es alle sein, wenn sie reinlicher wären. Das gewöhnliche Volk scheint durchaus zufrieden zu sein, ist freundlich und für jeden Scherz ungemein zugänglich. Die Beamten und Gelehrten blicken dagegen aus den Sänften durch große Hornbrillen ziemlich verächtlich auf uns herab. Die wohlhabenden Geschäftsleute in den großen Städten, namentlich in Schanghai, sehen sehr behäbig aus, die bartlosen Gesichter sind nur oft zu feist, aber so ein in seidene Gewänder gehüllter Kaufmann, in seiner mit feurigen Ponies bespannten, von



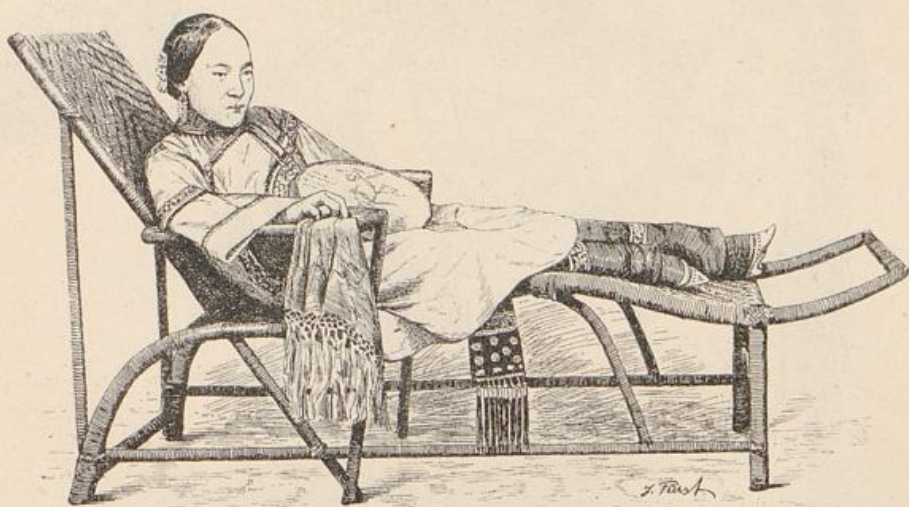
Innerer Hafen von Shanghai



Innerer Hafen von Shanghai

Kutscher und Diener in geschmackvoller Kleidung gelenkten Karosse dahinjagend, darf sich auf dem Korso im Berliner Tiergarten jeder Kritik ruhig unterwerfen.

Da die Zahl der Fremden in China verhältnismäßig noch gering ist, so wird der Europäer allgemein mit derselben Neugierde betrachtet, wie in Deutschland der Chinese. Zudringlich waren aber nur wenige, wenn auch auf dem Lande manche erst die Kleidung der noch nie gesehenen „roten Teufel“, wie man ja die Weißen meistens nennen soll, befühlen und durch das wunderbare Fernglas sehen mußten, bevor sie befriedigt waren. Nur einmal auf einer kleinen

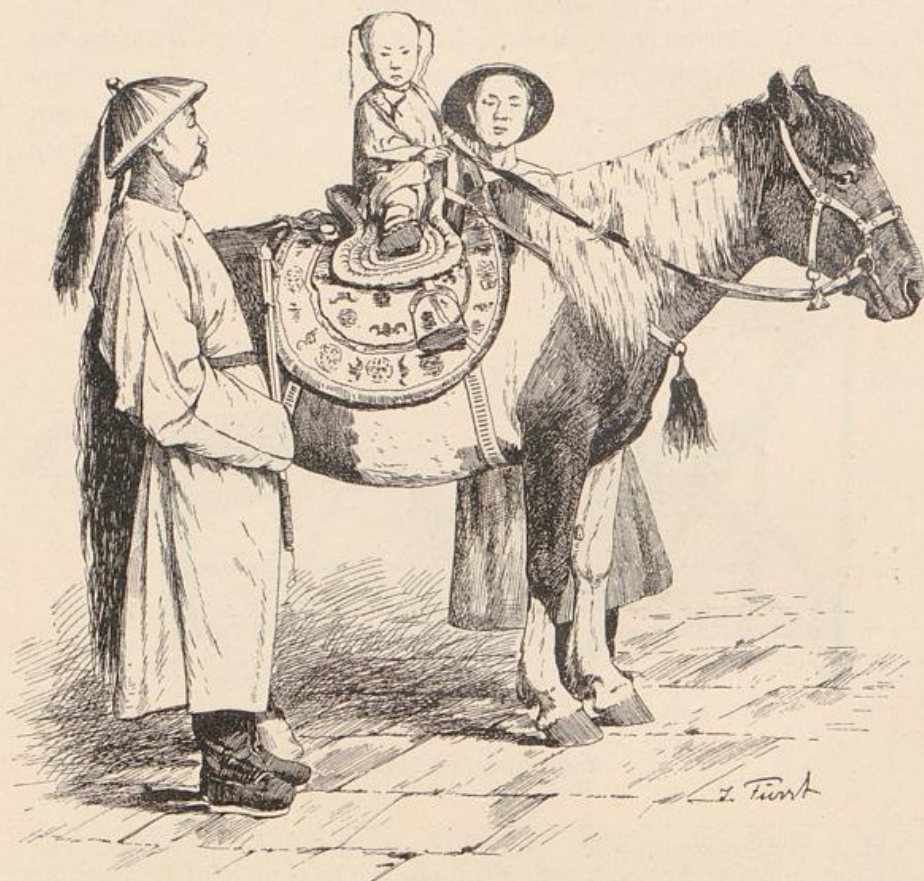


Wohlhabende chinesische Frau

Insel wurde ich ziemlich zudringlich ersucht, aus der Pfeife eines Chinesen zu rauchen und eine öffentliche Anstalt, vermutlich den Stolz des Dorfes, zu benutzen. Da ich Nichtraucher bin und dem weitem Ersuchen beim besten Willen nicht hätte entsprechen können, mußte ich leider auf beide Vergnügen verzichten und machte mich möglichst bald davon. Ebenso in Hankau, wo die Straßenjugend in einzelnen Stadtteilen jeden Fremden mit wüstem Geschrei verfolgt.

Gefallen findet man an der Bevölkerung erst, wenn man ihre Genügsamkeit und ihren Fleiß sieht. Ein paar Hände voll Reis, einige Muscheln oder ganz kleine Stückchen Fisch und Schweinefleisch genügen vollständig, den Mann zu nähren. Arbeiten thut er jederzeit, bis er

müde ist, dann schläft er, ob es Tag oder Nacht ist, einige Stunden und arbeitet weiter. Wie er keinen wöchentlichen Ruhetag kennt, kümmert er sich auch nicht viel um die Tageszeit und ich habe verschiedentlich Handwerker um Mitternacht und Landleute vor Tagesgrauen an der Arbeit gesehen.



Chinesischer Marsu, Vorreiter

Die Bevölkerung im Süden macht einen intelligenteren, die im Norden einen kräftigeren Eindruck. Die Soldaten, häufig ganz stattliche Figuren, behalten für unser Auge doch immer etwas Komisches in den bunten Gewändern, namentlich, wenn sie den großen Strohhut und Regenschirm, die zweiteiligen Ueberhosen und Filzschuhe tragen. Wir sahen sie einmal nach deutschem Kommando ganz hübsch exerzieren und die Erfolge der deutschen Instruktooren wurden von Kennern gerühmt.

Die Zahl der Soldaten scheint nur gering zu sein. Meistens traf man sie ohne Waffen, oder das Schwert auf den Rücken gebunden, in ganz kleinen Trupps oder einzeln umherziehend. Ihr Hauptstolz sind riesige rote Fahnen. Man pflegt daher auch in China zu sagen: zwanzig Soldaten, zwanzig Regenschirme, neunzehn Flaggen und eine Flinte. Auch bei ihnen — wie bei allen andern Chinesen — sah man oft einen Tierfreund, der statt eines Hundes, wie bei uns, einen Käfig mit einem Singvogel mitführte, ihn an irgend einem grünen Zweig befestigte und sich des meist ganz melodischen Gesanges erfreute.

Ein einigermaßen kriegerisches Aussehen hatten im Grunde nur die Reiter in der Umgegend von Peking, die den Kaiser bei Tagesanbruch nach der Sommerresidenz der Kaiserin-Mutter begleitet hatten und nun alle auf selbstgewählten Wegen wieder zurücktrabten. Sie trugen außer dem Schwert noch eine lange Flinte auf dem Rücken. Die höhern Offiziere und Beamten fuhren in den dort gebräuchlichen, von einem Pferde gezogenen zweirädrigen schweren Karren nach Hause. Mehrere gute Bekannte des mich begleitenden Herrn stellten sich nach dortiger Sitte, als hätten sie ihn nicht erkannt, weil die Höflichkeit beiden Teilen sonst die Pflicht auferlegt hätte, aus dem schrecklichen Marterkasten herauszuklettern und sich unter tiefen Verbeugungen nach dem Befinden aller einzelnen männlichen Familienmitglieder ihres Bekannten zu erkundigen.

Ich muß gestehen, daß die ungewöhnlich große Zahl ärmlicher schmutziger Menschen für einen empfindsamen Reisenden, der sich in der Heimat mit der Hebung des Arbeiterstandes beschäftigt, etwas Beängstigendes hat. Wie mag man den Menschen als Zugtier vor den Wagen spannen und sein Keuchen anhören, wenn er auf lange Strecken mit galoppierenden Pferden um die Wette rennt? Wie könnte ein einzelner Privatmann diesen Massen gegenüber den Mut haben, auch nur einen Versuch zur Besserung ihrer Lage zu unternehmen? Könntest du in solchem Lande leben? fragte ich mich. Nun anfangs bezweifelte ich das, aber man gewöhnt sich an vieles. Während ich das erste Mal statt der Ricksha einen Ponywagen wählte, mußte ich mir bald sagen, daß ich dem Kuli doch nur eine Wohlthat erzeigte, wenn ich ihn das Geld verdienen ließ, und als ich dann sah, wie die Rickshaleute mich mit ganz besonderer Vorliebe in ihr Wägelchen zu nehmen wünschten, weil ich gewöhnlich etwas mehr zahlte und leichter war als meine Gefährten, so fuhr ich mit jungen kräftigen Leuten später ganz gern.



Chinesischer Bogenschütze

Mitleid kennt der Chineser nicht, beansprucht es auch nicht, und bedarf desselben infolge seiner angeborenen Genügsamkeit vielleicht weniger, als unsereins glaubt. Es ist also im Grunde nicht richtig,

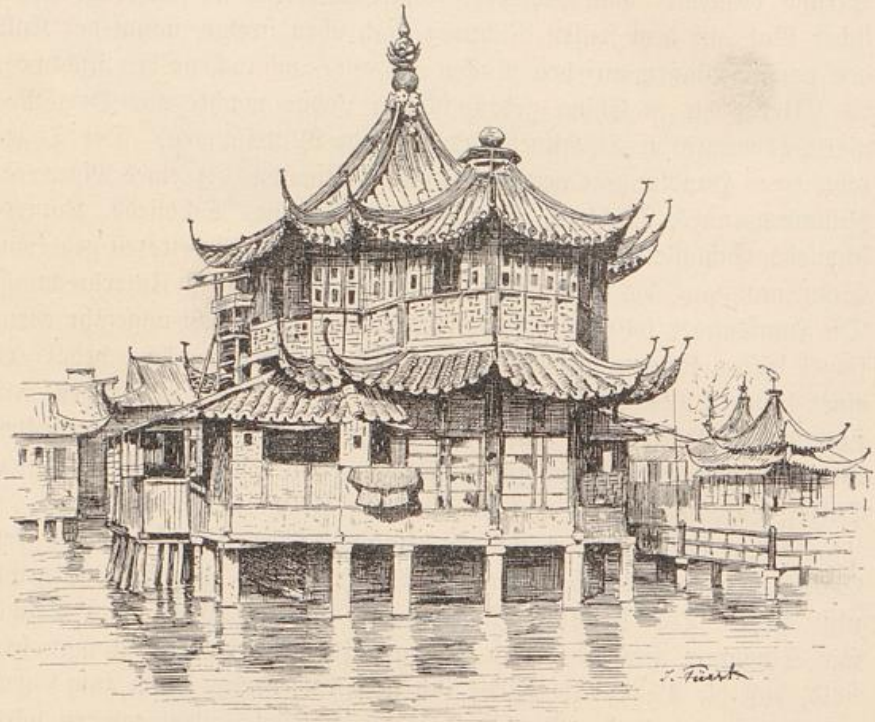
ihm aus Mitleid und weil man sich über die niedrigen Löhne wundert, mehr zu zahlen, als er beansprucht. Aber man thut es sehr leicht und der Chinese nimmt das Geld auch höflich hin. In Japan dagegen wurden die Kulis fast immer unverehelicht, sobald man ihnen — wie sie wohl annahmen, aus Dummheit — mehr als die Tage zahlte. Und als ich dort aus Mitleid am Fuße eines höhern Berges meine Rucksack verließ, damit der Kuli sie auf der in langen Serpentinaen ansteigenden Straße bequemer hinaufschleppen könne, während ich selbst mit ziemlicher Not auf dem steilen Richtweg nach oben strebte, nahm der Kuli den ganzen Wagen auf den Rücken und ging auch lachend den Richtweg.

Ueber die in China gebräuchlichen Löhne machte mir Herr Regierungsbaumeister H. Hildebrand folgende Mitteilungen: Der Tagelohn eines Handlangers beträgt 30 bis 35 Pfennig, der eines Maurers, Zimmermannes, Tischlers, Böttchers 40 Pf., eines Schmieds, Kupferschmieds, Schlossers, Steinmehrs etwa 50 Pf. Die Arbeitszeit geht von Sonnenaufgang bis Untergang mit etwa zwei Stunden Unterbrechung. Die Handlanger sollen bei guter Anleitung und Aufsicht ungefähr ebensoviel leisten können wie Europäer. Bei den Handwerkern bedarf es einer 1 bis 2 Monate langen Schulung, um sie soweit zu bringen, daß sie etwa die Hälfte von dem fertig bringen, was der Europäer leistet. Bei guter Behandlung und guter Bezahlung sollen sich tüchtige Schlosser, Heizer, Lokomotivführer u. s. w. aus den Arbeitern bilden lassen.

Man hat aus der Anspruchslosigkeit der Chinesen wohl den Schluß gezogen, als ob China kein Bedürfnis für europäische Erzeugnisse habe. Das halte ich für durchaus falsch. Wenn man Städte wie Singapur, Hongkong und Schanghai kennen lernt, sieht man sehr bald, daß die Bedürfnislosigkeit sich in einen starken Hang zum Luxus verwandelt, sobald der Bevölkerung nur die Gelegenheit geboten wird, Geld zu erwerben und die Sicherheit geschaffen, es vor der Habgier der Beamten zu bewahren. Daß der Geschmack der wohlhabenden Chinesen vorläufig noch ein chinesischer ist, versteht sich bei der vollständigen Abgeschlossenheit des Landes von selbst. Aber mit dem Ausbau von Eisenbahnen, mit der weiter zunehmenden Erschließung des Innern werden auch die europäische Kultur und der europäische Geschmack in China ebenso eindringen, wie sie es in der ganzen Welt gethan haben.

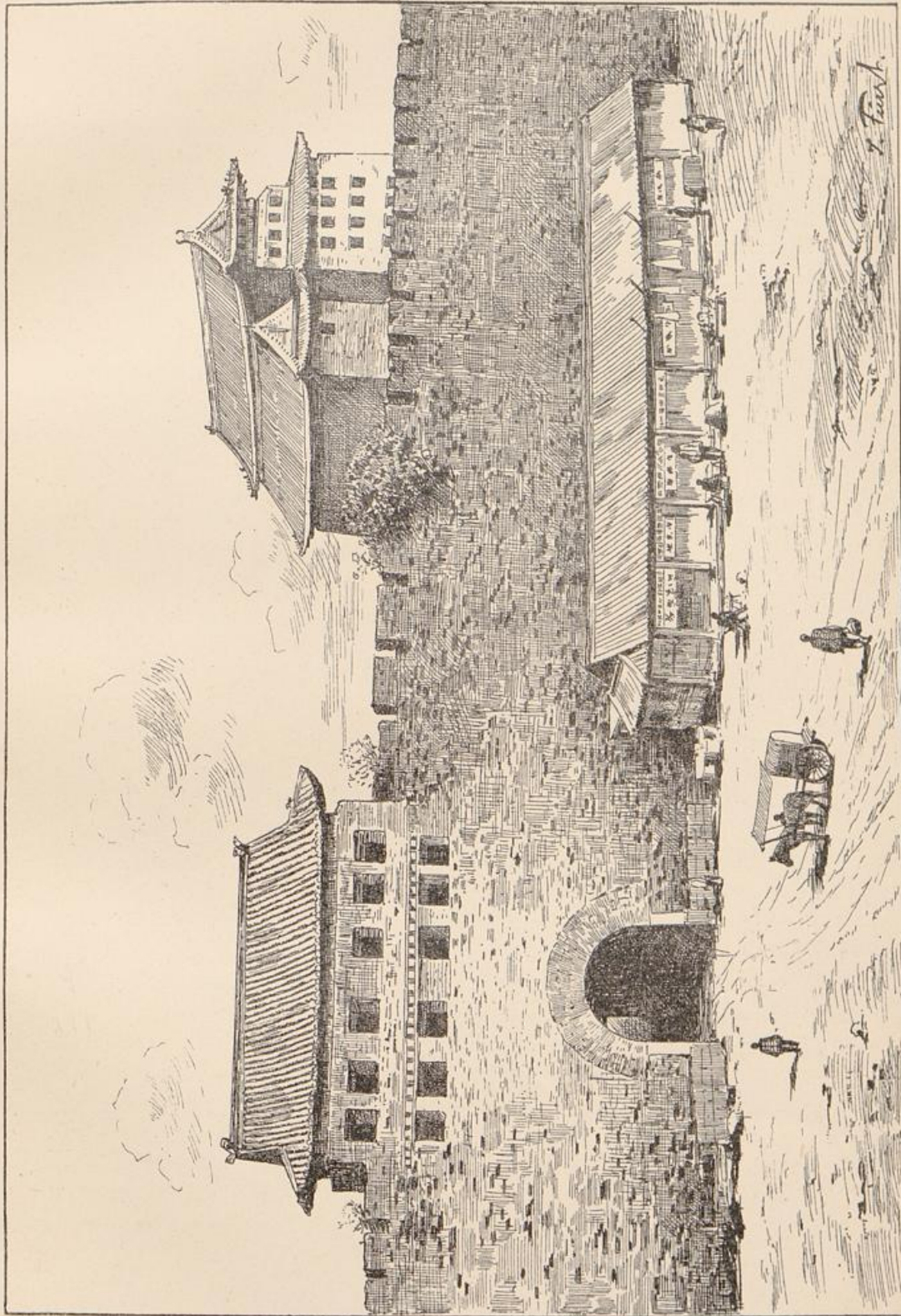
Für die Wohlfahrt der geringen Klassen kann der einzelne in China kaum etwas thun. Von einem Bestreben der Regierung nach dieser Richtung hin habe ich so gut wie nichts gehört. Dagegen wurde an vielen Stellen darüber geklagt, daß die Beamten, weil sie selbst nur

ganz gering bezahlt würden, aber an die Regierung hohe Einnahmen aus den einzelnen Provinzen abliefern müßten, jeden zu Wohlstand kommenden Chinesen auszupressen bestrebt seien, so daß wohlhabende Kaufleute sich mit Vorliebe in den unter europäischer Verwaltung stehenden Niederlassungen der willkürlichen Besteuerung ihrer eigenen Behörden entzögen. Von wohlthätigen Einrichtungen ist also nicht viel zu sehen. Dennoch findet man einiges, was durch Missionare und

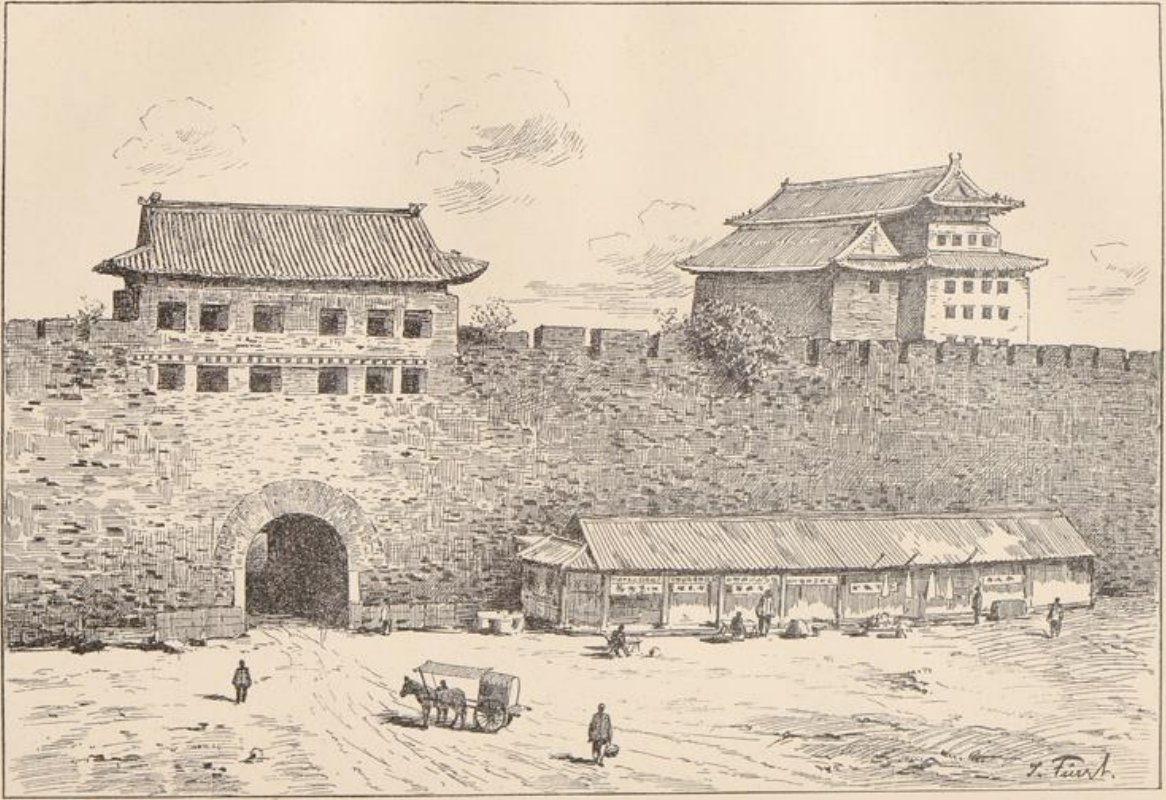


Altes Theehaus in Schanghai

gemeinnützige Gesellschaften ins Leben gerufen wurde. In Tschifu wurden mir verschiedene Anstalten für Alte und Bedürftige gezeigt. Ganz vortrefflich war dort ein von den Krankenschwestern der französischen Mission geleitetes Krankenhaus unter Aufsicht eines jungen norwegischen Arztes. Einer unserer Offiziere, der dort mehrere Wochen untergebracht war, lobte die ihm zuteil gewordene Pflege in jeder Hinsicht. Drei Priester und 27 Schwestern widmen sich dort der Kindererziehung und Krankenpflege. Von der ebenfalls in der Provinz Schantung wirkenden deutschen Mission unter dem Bischof Anzer habe



Heußere Mauer und Thor von Peking



Heußere Mauer und Thor von Peking

ich leider nichts gesehen, weil sie tiefer im Innern thätig ist. Es wird von ihr weiter unten ausführlicher die Rede sein. Im allgemeinen sind die europäischen und amerikanischen Missionare bei den Kaufleuten im fernem Osten wenig beliebt, weil nach ihrer Ansicht ungeschickte und fanatische Bekehrungsfucht mehrfach selbst die überaus duldsamen und gleichgültigen Chinesen zu Aufständen gebracht hat, die dem Handel empfindlichen Schaden zufügten. Es läßt sich das verhältnismäßig geringe Interesse, das man in den Kreisen der Europäer für die Bestrebungen der Missionare meistens hat, daher wohl begreifen, aber um so mehr freut es mich, doch auch Beweise ihrer wirklich der Allgemeinheit dienenden und nützlichen Thätigkeit gesehen zu haben, wie sie z. B. bei Schanghai in der von den Jesuiten gegründeten und geleiteten Niederlassung Sikawei und in dem italienischen Findelhaus zu Hankau sich finden.

Von den zur Zeit in China thätigen 158 Jesuiten sollen 22 in Sikawei der Wissenschaft oder der Kindererziehung leben. Von ganz allgemeinem Interesse und Nutzen ist das rühmlich bekannte Observatorium, das als Mittelpunkt aller meteorologischen Beobachtungen in Ostasien dient und durch seine Sturmwarnungen schon vielen Schiffen äußerst nützlich war. Eine über 20 000 Bände zählende, jedem zugängliche Bibliothek, die wertvolle chinesische Manuscripte enthalten soll, wird leider nur wenig benutzt. Sehr schöne zoologische Sammlungen sind vorläufig in ungenügenden Räumen untergebracht, werden aber mit der größten Bereitwilligkeit unentgeltlich gezeigt. In drei Klassen werden etwa hundert chinesische Schüler wissenschaftlich soweit unterrichtet, daß sie eine öffentliche Prüfung ablegen und dadurch die Berechtigung erhalten, selbst zu unterrichten. Am nützlichsten aber machen sich die Patres wohl durch die Waisenanstalt, in der einige hundert Knaben in fast allen denkbaren Handwerken ausgebildet und in der christlichen Lehre erzogen werden.

Ähnlich wird von katholischen Schwestern in der Nähe für Waisenmädchen gesorgt. Diese Anstalt habe ich jedoch selbst nicht besuchen können, doch lernte ich eine noch bedeutendere in dem Findelhause zu Hankau kennen. Dieses gehört dem italienischen Konvent an, unter dessen Leitung mit Hilfe von 70 Schwestern an verschiedenen Plätzen gegen 1500 Mädchen vom zartesten Alter an verpflegt und erzogen werden, bis sie, wie die Oberin sagte, „ready to be married“ sind. In der Stadt Hankau, die mit Haman und Wutschang zusammen auf eine Million Einwohner geschätzt wird, bringt man dem

Findelhause täglich manchmal 6 bis 7 oft kränkliche, halb verhungerte kleine Mädchen. Nicht etwa, weil es den Chinesen an Kinderliebe und Familiensinn mangelt — meiner Ueberzeugung nach stehen sie in diesen Tugenden jedem andern Volke mindestens gleich —, sondern lediglich aus Not, infolge der Uebervölkerung. Diese ist auch der Anlaß, daß ab und zu noch Fälle von Mädchenmord vorkommen sollen, aber die sogenannten Kindertürme, die übrigens auch nur für die Bestattung toter Kinder bestimmt waren, sind vermauert und bieten keine Gelegenheit mehr, sich lebender Mädchen — Knaben sind ja davor sicher —



Mädchenschule in Hankau

zu entledigen. Gewiß haben Findelhäuser, wie die in Hankau, in Sikawei und Hongkong, mit in erster Linie dazu beigetragen, das Leben mancher kleiner Mädchen zu erhalten. Immer gelingt das ja freilich nicht, denn häufig sind die armen Wesen, wenn die Mutter sich endlich zur Trennung entschließt, schon so verkommen, daß ihnen nicht mehr zu helfen ist. Die Krankenzimmer machten einen trostlosen Eindruck. Um so erfreulicher war das Bild in den Sälen, wo sechs- bis achtjährige, ganz gleich gekleidete Mädchen, in blauen oder roten Gewändern, vorzugsweise zu Reinlichkeit und Ordnung erzogen wurden, wenn dann

an 80 der zierlichen Puppen nach chinesischer Sitte die kleinen Fäuste zusammenlegend, mit der Stirn die Erde berührten. Die größern waren eifrig mit Handarbeiten, namentlich mit der Herstellung seidener Spitzen beschäftigt, und die heiratsfähigen Mädchen waren mit in der Küche thätig. Sie werden dann mit christlichen Handwerkern verheiratet und ziehen meistens aufs Land. Die Mittel zur Erhaltung dieser in sehr dürftigen Räumen untergebrachten, aber äußerst sauber gehaltenen Anstalt kommen, wie meine Führerin sagte, aus Italien und Paris. Die Schwestern, die hier ihr Leben dem guten Zwecke opfern, sind ebenfalls meist Italienerinnen, zum Teil aber auch Chinesinnen. Letztere führen allein die Aufsicht in den Schlaffälen; denn, sagte meine Führerin mit dem mir unvergeßlichen Madonnengeßicht, alles können wir in den Krankensälen auch bei Behandlung der so häufigen entsetzlichen Hautkrankheiten ertragen, nur nicht die Ausdünstung dieser chinesischen Kinder; dazu muß man Chinesin sein.

Ich kaufte einiges von den reizenden Seidenspitzen, welche die Kinder anfertigten, und verließ die Anstalt mit dem Gefühl der größten Bewunderung für die Leistungen der Schwestern. Ebenso in Sikawei. Ich bin gerade kein Freund der Jesuiten, aber der Pater S., ein gelehrter und liebenswürdiger Mann, hat sich meine ganze Hochachtung erworben. Er kam mit 18 Jahren nach China und ist jetzt ebenso lange dort. Er hat mich dringend, wenn ich etwa nach W. kommen sollte, seiner alten Mutter einen Besuch zu machen und ihr zu erzählen, daß es ihm gut gehe. Er liebt sie über alles und schreibt ihr wöchentlich. Wie konnten Sie sich freiwillig für immer von ihr trennen? fragte ich. Ach, sagte er, ich werde sie im Himmel wiedersehen, und es ist doch so schön, wenn man ein paar Seelen dieser armen Chinesen für den Himmel retten kann. Es ist natürlich, daß Menschen, die mit solcher Hingabe, Begeisterung und Bedürfnislosigkeit arbeiten, auch Erfolg haben. Möchten sich unsere jungen Kaufleute nach dieser Richtung hin ein Beispiel an ihnen nehmen!

Welches Feld der Thätigkeit ist uns in China offen! Wirklich dem Handel geöffnet sind nur wenige Städte, im ganzen 22, meistens nur im Süden des großen Reiches gelegen, wo das Klima wohl größern Reichtum des Bodens gewährt, aber auch ungesunder ist. Anfangs sind die Europäer, insbesondere Engländer, dort fast spielend in kürzester Zeit reich geworden, jetzt gehört mehr Ausdauer und Fleiß dazu, und viele große englische Firmen sind durch kleinere anderer Nationen — oft deutsche — ersetzt, aber es wird doch auch jetzt noch meistens mit dem

Gedanken gearbeitet, daß man sehr bald mit vollen Taschen in die Heimat zurückkehren möchte. Ich habe den Eindruck gehabt, als ob noch zu viel Sekt getrunken würde. Das mag im Süden bei zeitweise ungünstigem Klima erklärlich und zu entschuldigen sein, aber in und nördlich von Schanghai läßt es sich auch ohne Sekt recht gut leben, und ich glaube, daß noch viel mehr unserer Söhne sehr wohl ihr Brot in China finden würden, wenn sie mit gründlicher Kenntnis der englischen Sprache und mäßigen Ansprüchen hinübergängen. Es ist ein Jammer, daß bei uns gerade auf die englische Sprache noch immer nicht genügendes Gewicht gelegt wird. Denn mag man über die Engländer denken, wie man will, ihre Sprache beherrscht die Welt, insbesondere Ostasien.

Die chinesischen Wohnungen weichen von den unsrigen einigermaßen ab. Die ärmere Landbevölkerung lebt in Lehmhütten. Die Wände sind entweder aus Lehm gestampft oder aus an der Luft getrockneten Ziegeln gebildet, die Dächer meistens mit gebrannten Dachpfannen eingedeckt. Aus Lehmschlag besteht auch der Fußboden. Die Türen und Fenster sind klein, letztere mit Papier geschlossen. Einzelne Wohlhabende wohnen in Gehöften, die ganz mit einer hohen Ziegelmauer auf Granitsockel umgeben sind. An der Mauerecke findet man nicht die bei uns gebräuchliche Warmungstafel in Bezug auf Reinhaltung, sondern ein großes irdenes Gefäß, wie es z. B. in den engen Straßen Cantons an jeder Straßenecke steht. Durch ein mächtiges grell bemaltes Holzthor gelangt man in den ersten Hof. Bei hohen Beamten, wie z. B. bei dem Oberverftdirektor in Futschou, war außerhalb noch ein halboffener Gefängnisraum angebracht, in welchem zwei Sünder, mit dem großen Holztragen geschmückt, sich langweilten. Rings um den Hof liegen Wirtschaftsräume, Schulzimmer und Wohnräume für Diener u. s. w. Quer vor befindet sich ein bedeckter Säulengang, gewissermaßen wie ein Vorzimmer. Dann folgt ein zweiter Hof, hinter dem nun das eigentliche Wohngebäude steht, in der Mitte das Empfangszimmer mit Hausaltar, zu den Seiten Wohn- und Schlafzimmer des Hausherrn und seiner Frauen, die aus allen Ritzen und Fensterchen neugierig nach dem Fremden schauen, während zahlreiche Kinder sich hervordrängen, aber ängstlich zurückweichen, wenn dieser sich nähert. Die Stadtkinder sind mutiger, aber selten unverschämt. Das Haus ist in allen tragenden Teilen aus Holz hergestellt, die Ziegelmauern dienen nur zur Umschließung und Trennung der Räume. Die Höfe sind mit Blumentöpfen geschmückt, und kleine Gärten ent-

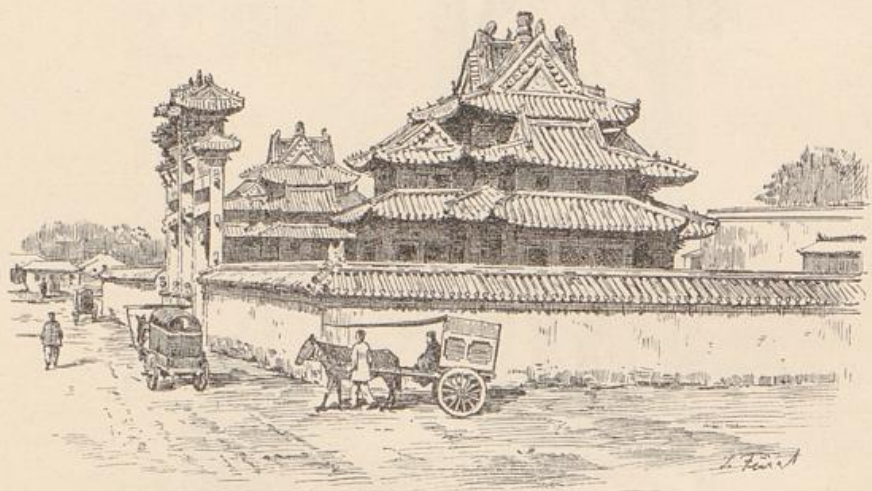
halten Myrten, Oleander, Azaleen, Monatsrosen, chinesische Nelken und vieles andere. Glycinien und schwefelgelbe Kletterrosen ranken an den Mauern. Mächtige Papierlaternen hängen vom Gebälk der Säulengänge herab. Im Innern fängt man aber schon an, eine kleine



Chinesische Straf-Gefangene am Pranger

Petroleumlampe, die vielleicht Hunderte von Meilen auf einer Schiebekarre von der Küste hergebracht wurde, zu benutzen. Tisch und Stühle sind häufig schön eingelegt und aus der durch solche Arbeiten berühmten Stadt Ningpo bezogen. Kurz, in einem vornehmen chinesischen Hause läßt es sich auch auf dem Lande bei Tage schon aushalten. Nachts wird es, fürchte ich, zu lebendig sein.

In den Städten liegt zu beiden Seiten der engen Gassen Haus unmittelbar an Haus, vielfach alles aus Holz, in den bessern Stadtteilen aber auch mit Stein umkleidet. Kleine Häuser haben nur vorn in einem offenen Raum die Werkstatt oder den Laden und in dem dahinterliegenden das Wohn- und Schlafgemach. Reichere Kaufleute in Kanton besaßen zwischen dem vordern Geschäftsraum und dem dahinterliegenden, aus mehreren Zimmern bestehenden Wohnhause einen kleinen gartenartig ausgebildeten, mit Kunstgegenständen aller Art geschmückten Hof, und über dem Erdgeschoß noch ein zweites Stockwerk für Lager- und Fabrikationszwecke, z. B. das Bemalen und Sticken der Seidenzeuge u. s. w. In Tientsin sah ich ein sehr stattliches chine-



Eingang zu den Minggräbern

fisches Privathaus in Bau, das in seiner ganzen Konstruktion und dem von riesigen Holzsäulen getragenen Dache an die großen Hallen der Ming-Gräber im Norden Peking's erinnerte. Auch hier wurden die Umfassungsmauern ebensowenig wie die Scheidewände zum Tragen des schweren Gebälks und Dachstuhl's benutzt.

Zwei Arten von Gebäuden muß ich noch kurz besprechen, die für den Fremden von besonderer Bedeutung sind, die Tempel und die Wirtshäuser. Beide stehen in nahem Zusammenhang miteinander. Nicht örtlich, wie bei uns, sondern wegen des gleichen Zwecks, insofern beide zur Unterbringung der Reisenden dienen. Unter Tempel hat man sich im allgemeinen nicht ein einzelnes Gebäude zu denken, sondern eine ganze Zahl von solchen, die von einer hohen Mauer umschlossen

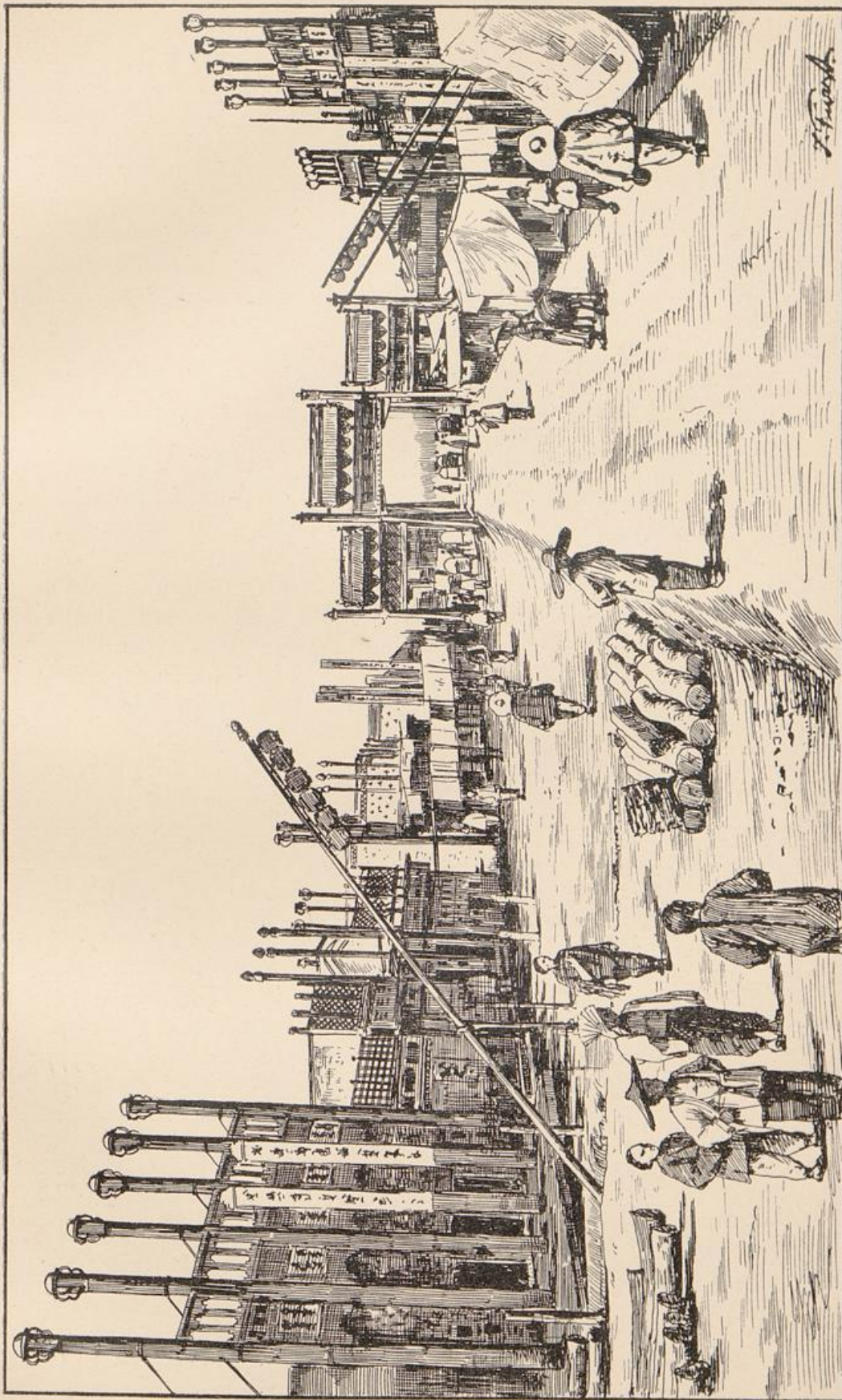
sind. Ein großer Hof mit Teichen, alten Bäumen, Terrassen u. s. w. reiht sich an den andern. In jedem liegt ein für Kultuszwecke dienendes Gebäude, also ein eigentlicher Tempel, oft vier hintereinander. Ringsum laufen Veranden mit zahlreichen Zimmern zur Unterbringung von Pilgern, und weiter seitwärts liegen die Wohnungen der Priester und Tempeldiener. Fast alles ist von Holz gebaut, mit bunten glasierten Ziegeln gedeckt und bunt bemalt. In diesen Tempeln findet man meistens Unterkunft, d. h. einen kahlen Raum, in welchem man trocken liegen kann. Das Lager und die Lebensmittel muß man mitbringen; ebenso alles Geschirr, und man beginnt zunächst mit der Reinigung des Zimmers. Das ist im Tempel und Wirtshaus ganz gleich, aber ersterer ist doch meistens etwas sauberer und hat namentlich eine angenehmere Umgebung. Die Wirtshäuser bieten dem Fremden eine Lehnhütte an dem großen, rings von Pferden-, Esel- und Schweine- ställen umgebenen Düngerhofe. Die Thür ist nicht zu verschließen, das Papier der Fenster durch die in großen Haufen davorstehenden Neugierigen überall durchstoßen. Man legt seine Matratze auf die Lehmpritsche oder den Lehmestrich, und ist froh, daß der Diener auf dem Hofe heißes Wasser zum Thee bereiten darf. Das ist ein chinesisches Wirtshaus. Bei unserm viertägigen Ritt nach der großen Mauer bekamen wir im Grunde nur eine Ahnung von der Ursprünglichkeit dieser Anlagen, weil wir durch die Liebenswürdigkeit unseres Gesandten in solcher Weise mit jedem erdenklichen Komfort ausgerüstet waren, daß uns eine ganze Karawane begleitete und bis ins kleinste für uns sorgte. Bei einem andern Ausfluge ins Hinterland von Kiautschou habe ich aber die Wirtshäuser richtig kennen und würdigen gelernt. An der Küste besitzt übrigens jede größere Stadt einen europäisch eingerichteten Gasthof, und die Wohnhäuser der Europäer unterscheiden sich von den unsrigen hauptsächlich nur durch die ringsum angebrachten offenen oder geschlossenen Veranden, welche Schatten und Kühlung geben.



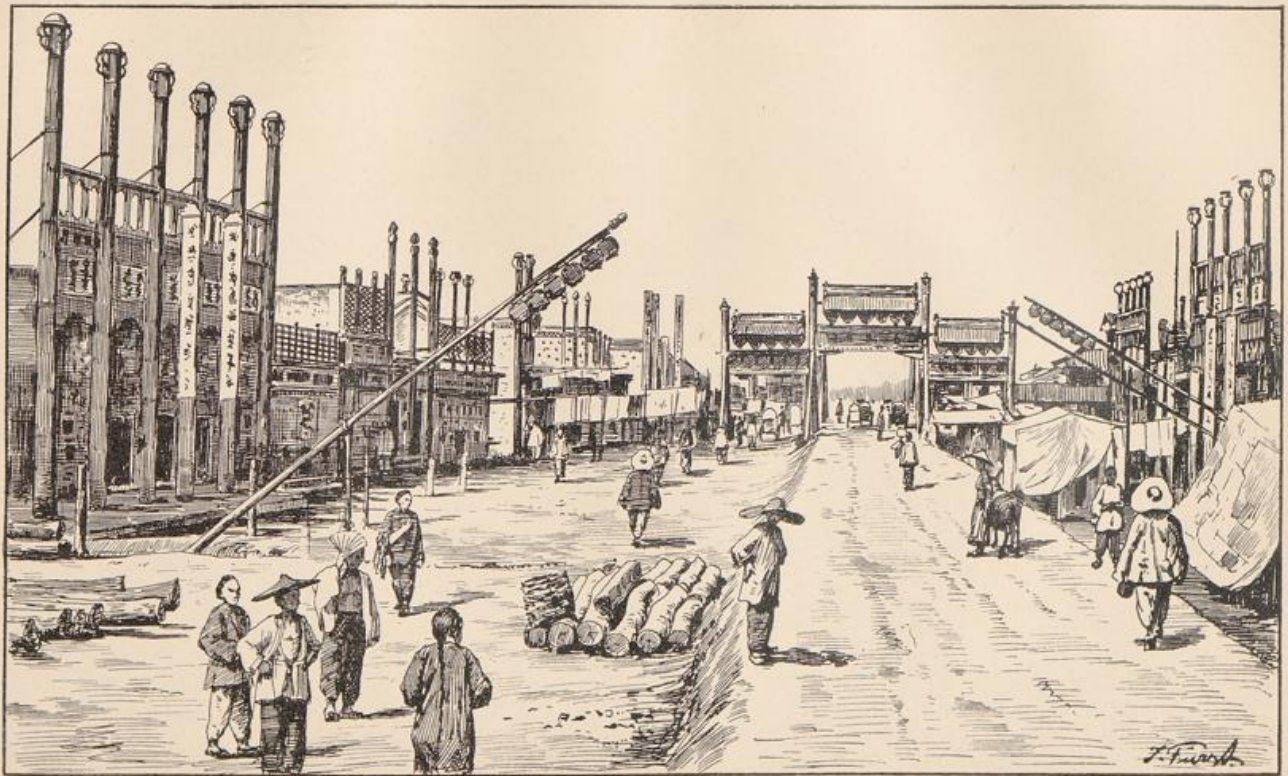
Die Verkehrsmittel



on den in China gebräuchlichen Verkehrsmitteln zu Wasser und zu Lande habe ich manches kennen gelernt. Etwas Ursprünglicheres als das etwa 3—4 m lange Floß, aus wenigen Bambus- oder sonstigen Baumstämmen, auf dem die Fischer an den Küsten oder auf den Strömen sich fortbewegen, giebt es nicht. Der Sampan, ein ganz flach gehendes, halb überdecktes Boot, das von dem Bootsmann mit einem großen Ruder sehr geschickt und rasch fortbewegt wird, ist dagegen ein Kunstwerk und so gestaltet, daß man mit ihm fast überall leicht ans Ufer gelangen kann. Wesentlich größer, etwa 12 m lang, sind schon die sogenannten Hausboote, in denen zwei bis drei Reisende in verhältnismäßig bequem eingerichteter Kajüte untergebracht werden können, während die Diener in einem zweiten Raume hausen und am Deck ein offenes Feuer die Bereitung warmer Mahlzeiten gestattet. Diese Hausboote werden auch von Europäern häufig zu Ausflügen benutzt, und wenige Tage vor unserer Ankunft in Futschou war leider der dortige deutsche Konsul bei einer solchen Gelegenheit ertrunken. Ueberall an der Küste wurde der Tod des tüchtigen, lebenswürdigen Mannes betrauert. Wir verloren in ihm einen gründlichen Kenner chinesischer Verhältnisse, was für uns um so bedauerlicher war, als wir im allgemeinen das Unglück hatten, in den Konsulaten meistens Beamte zu treffen, die erst seit sehr kurzer Zeit, vielfach sogar nur in Vertretung an dem jetzigen Platze thätig und, wenn auch sehr bereit, doch nicht immer in der Lage waren, die Verhältnisse am Platze schon gründlich kennen zu lernen. Daß diese Hausboote vielfach von den Chinesen nur als Wohnung benutzt werden,



Cartarenstadt von Peking



Cartarenstadt von Peking

1771

ist bekannt. In Kanton, Futschou, Hankau u. s. w. sahen wir sie zu Tausenden.

Nicht ganz so zahlreich, aber dafür desto stattlicher, erscheinen die für die Warenbeförderung in erster Linie in Betracht kommenden Dschunken, mächtige Segelfahrzeuge mit drei bis vier Masten, hinten hoch aufgebaut, prächtig bemalt und vorzügliche Segler. Zwar fangen die Flußdampfer an, ihnen das Feld streitig zu machen, aber vor-



Chinesische Sänfte

läufig doch nur auf wenigen besonders bedeutenden Wasserstraßen, wie Yangtse und Perlfuß. Auf dem Paiho hat die Dampfschiffahrt sich nach Eröffnung der Eisenbahn Tonku-Tientsin ziemlich wieder auf die Strecke Taku—Tonku beschränkt, weil die Schiffahrt infolge der starken Krümmungen und abnehmenden Wassertiefen hier immer schwieriger wird. Die Dampfer zwischen Hongkong und Kanton, sowie zwischen Schanghai und Hankau sind für Beförderung von Personen und Lasten vorzüglich eingerichtet. Im allgemeinen sind die Räume für Europäer von denen für Chinesen streng geschieden, und auf dem Perlfuß findet

man zu aller Sicherheit gegen die früher dort nicht seltenen Piraten einen Säbel am Bett und Büchsen im Salon. Täglich fahren die schönen Dampfer dreier Gesellschaften den Yangtse hinauf und wenn ich mich nicht aus jungen Jahren einer Rheinfahrt mit Erdbeerbowle und Männerquartett erinnerte, so würde mir die Yangtsefahrt mit dem belgischen Violoncellisten Merk und meinem musikalischen Neffen vielleicht als die reizendste meiner Stromfahrten erscheinen,

Am Lande ist die Beförderung weit unbequemer. Während der



Schiebkarren

Wasserbau in früherer Zeit in China doch mit Geschick betrieben wurde, sind Wege und Straßen aufs äußerste vernachlässigt. Im Süden giebt es meist nur Fußwege, auf denen wohlhabendere Personen sowie Lasten meistens von Menschen, seltener von Pferd und Esel, getragen werden. Selbst die Straßen in den Städten — von der englischen Kolonie Hongkong natürlich abgesehen — sind hier so schmal, daß nicht einmal die kleinen Rickshas verwendet werden können. Das Tragen geschieht meist mit Hilfe langer Bambusstangen, an denen die Sänfte oder das Gepäck befestigt wird. Bei schweren Lasten, z. B. mächtigen Baumstämmen, wo sehr viele Menschen nötig sind, muß man die Geschicklich-

keit und Kraft derselben bewundern. Je schwerer die Last ist, desto schneller laufen die Träger, alle im Takt schreitend.

Im mittleren Küstenstrich — etwa zwischen Schanghai und Tschifu — benutzt man vorzugsweise Schiebkarren mit einem großen Rade, zu dessen beiden Seiten die Ladung Platz findet. Ganze Familien der ärmsten Klassen lassen sich von einem in Schweiß zerfließenden Kuli so für einige Pfennige durch die Straßen von Schanghai schieben, während der etwas wohlhabendere Mensch sich der Ricksha bedient und der Reiche von Pferden gezogen wird.

Die nur selten mit guten Brücken versehenen Landwege sind



Kamel-Brücke bei Peking

durch die Schiebkarren derartig zerfahren, daß immer neue Streifen des Ackerlandes zum Wege zugezogen werden, bis der Regen den alten Weg wieder glatt gewaschen hat. Von baulicher Unterhaltung des Weges ist keine Rede, da der Staat sich um dergleichen Angelegenheiten nur kümmert, wenn einmal ganz etwas Außergewöhnliches vorliegt, und Gemeindeverwaltungen oder Kreisverbände nicht bestehen. Wohl glaubt man manchmal seitliche Entwässerungsgräben zu sehen, aber es sind Gruben, aus denen jemand, der sich Ziegel trocknen möchte, die vom Regen ausgewaschenen und in die Grube geschlemmten Thonmassen aushebt und gleich nebenbei zu Ziegeln formt. Können die Karren nicht mehr vorbei, so legen sie sich seitwärts, beliebig über die Felder fahrend, einen neuen Weg an. Ich war anfangs erstaunt, an solchen Stellen nicht die Knochen einiger im

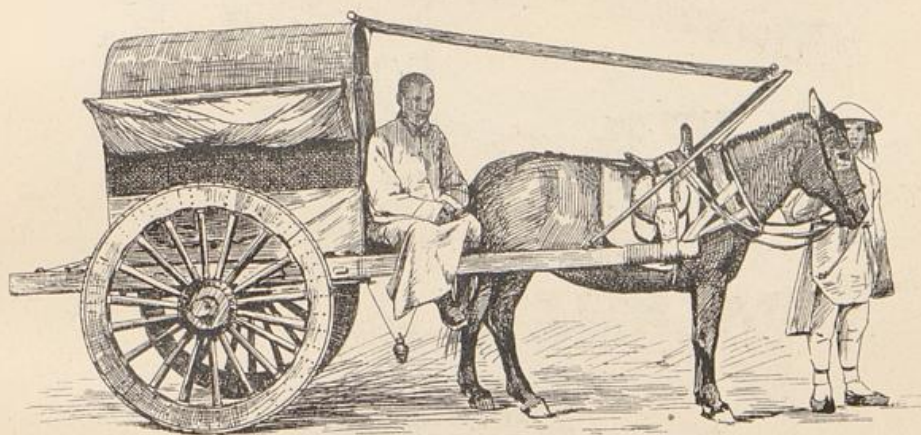
Streit erschlagener Chinesen in der Sonne bleichend zu finden, aber ich erinnerte mich, daß es der unberechtigten Richtwege auch in unsern Feldern noch genug giebt. Der Chineser schreit und schimpft zwar leicht, weicht aber dem ernstesten Streite gern aus. Dafür gab mir mein Kollege H. einen netten Beleg. Er war als Vertrauensmann des mit dem schönen, zu deutsch „Erst köpfen, dann berichten“ lautenden Titel geschmückten, höchstkommandierenden chinesischen Generals nach Norden gegen die Japaner gezogen. Nahe vor dem Feinde kam spät in der Nacht noch ein hoher Offizier zu ihm, um nach vielen höflichen Redensarten zu fragen, auf welchem Wege, wenn es andern Tages zur Schlacht komme, H. wegzulaufen beabsichtige, da der Offizier denselben Weg zu nehmen wünsche. Nein, der Chineser muß schon sehr erregt sein, wenn er schlagen soll.

Im nördlichen China sind die Straßen der Städte breiter, aber dafür noch schlechter, als im Süden. Die Wege dienen häufig gleich als Wasserläufe. Wer irgend kann, reitet auf Esel, Pferd und Maultier oder fährt in dem schweren zweirädrigen Karren, ringsum mit Rissen festgekeilt. Wer das aber nicht kennt und wie wir ahnungslos in dem ohne Federn auf den Achsen ruhenden Kasten sich hinlegt — ein Sitz ist ja nicht vorhanden —, der dankt seinem Schöpfer zeitlebens, daß er noch wieder lebendig aus dem Fuhrwerk herauskam. Diese Enttäuschung, als ich hoffte, stolz in die Thore Peking's einzureiten und dann, weil kein Roß zu haben war, vollständig gerädert, wie ein zum Schafott Verurteilter von dem alten Maulesel hineingezogen wurde! Freilich, der Kenner setzt sich seitwärts auf die Deichsel. Aber nicht jeder besitzt die Energie und Aufopferung, wie die liebenswürdige Gemahlin unseres Gesandten in Peking, die als unsere Führerin nach dem Tempel der blauen Wolken acht Stunden auf solcher Deichsel aushielt.

Zur Beförderung von Waren werden im nördlichen China fast ausschließlich Lasttiere aller Art, insbesondere Kamele benutzt, und man trifft namentlich auf der Straße über den Nankaupaß nach der Mongolei Karawanen von hundert und mehr Tieren. Ich wunderte mich übrigens, daß die Kamele nicht größere Lasten zu tragen vermögen. Im allgemeinen trägt ein Esel etwa 70, ein Maultier 140 und ein Kamel nur 160 Kilogramm, wobei 3,5 und 4 Kilometer in der Stunde zurückgelegt werden sollen. Die Kosten der Kamelfracht wurden mir zu etwa 15 Pfennig für ein Tonnenkilometer angegeben. Das ist zwar verhältnismäßig nicht viel, aber ich glaube doch, daß die Herren Kamel-

treiber ihre besten Tage gehabt haben. Das Dampfroß schnob heimlich an den Thoren Peking's und wird bald ernstlich mit dem Kamel um die Wette laufen.

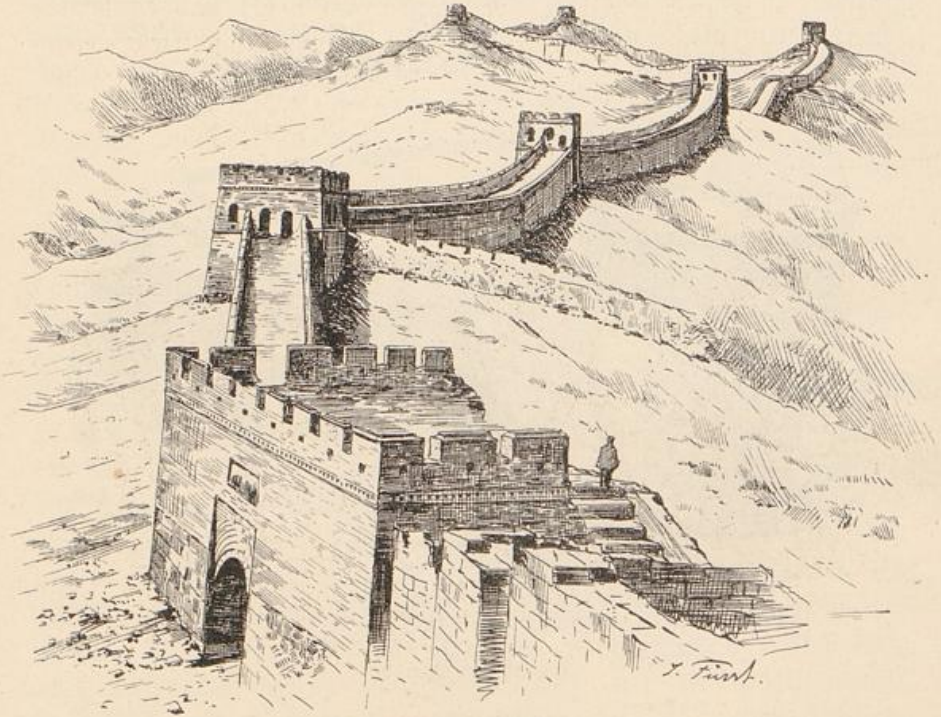
Schon vor zwanzig Jahren wurde von einer englischen Firma die etwa 18 Kilometer lange erste Eisenbahn in China erbaut, und zwar von Schanghai nach Wufung. Aber die Neuerung gefiel dem Volke oder wohl richtiger den Mandarinen nicht, und da keine eigentliche Konzession von der Centralregierung in Peking erteilt war, so wurde das als Vorwand benutzt, den Betrieb zu hindern. Um



Chinesischer Karren

dann den Streit zu vermeiden, kaufte die chinesische Regierung die Bahn an und ließ alles Material nach Formosa bringen. Auf dieser jetzt japanischen Insel entstand demnach die erste chinesische Staatsbahn, deren Länge etwa 100 Kilometer betragen mag. Etwas später wurde von den Besitzern der Kohlenzechen Tangshan im Norden Chinas mit Hilfe der North China Railway Co. eine Bahn von Kuyeh bis nach Tongku nahe der Mündung des Pailho erbaut und von da nach Tientsin verlängert. Diese Gesellschaft besitzt nach den mir von dem Regierungsbaumeister G. Baur in Tientsin gemachten Mitteilungen jetzt etwa 150 Kilometer normalspuriger Eisenbahn. Von Tschungtschang ist sodann diese Privatbahn von Kuyeh nordwärts bis Schanhailuan,

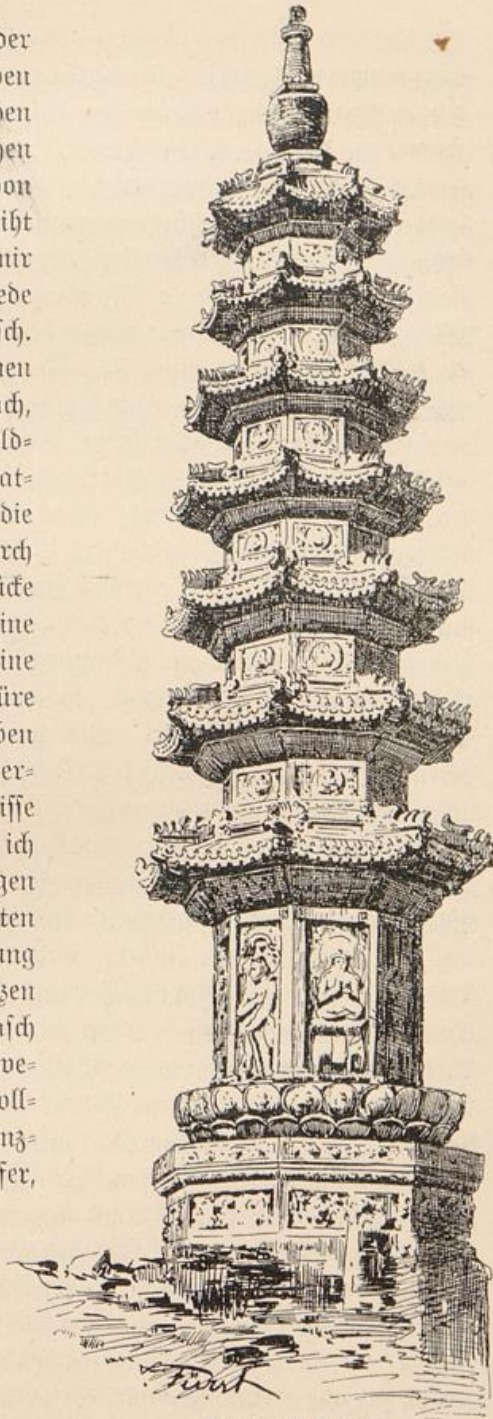
wo die große Mauer ans Meer stößt, als Staatsbahn weitergeführt; man arbeitet an einer allmählichen Fortsetzung bis Mukden und Kirin. Ganz neuerdings ist die Bahn von Tientsin bis nach Peking hergestellt, und es war uns möglich, wenn auch größtentheils nur auf Arbeitszügen, bis auf einige Meilen an die Hauptstadt hinanzufahren. Das ist allerdings ein erheblicher Zeitgewinn, aber sonst kein Genuß.



Die große chinesische Mauer

Sin ging's ganz gut, weil der neu ernannte österreichische Gesandte die Freundlichkeit hatte, uns in den für ihn gestellten Salomwagen, der fast so bequem wie unsere Wagen III. Klasse ausgestattet war, aufzunehmen. Auf dem Rückwege mußten wir jedoch in einem offenen Güterwagen Platz nehmen, dessen Boden noch fingerhoch mit Steinfohlengrus bedeckt war. Als sich nun unterwegs einer der hier im Frühjahr herrschenden Staubstürme erhob, wurden wir zur größten Erheiterung der auf den Stationen versammelten Chinesen buchstäblich kohlschwarz, so daß unser sonst semmelblonder Dolmetscher im Gasthose für einen Australier gehalten wurde.

Die Bahnkartenausgabe auf der Endstation vor Peking war eben eingerichtet. Die Karten wurden von Chinesen mit den gebräuchlichen Kasch bezahlt, die im Betrage von 250 Stück auf eine Schnur gereiht am Arm getragen werden. Vor mir lösten drei Chinesen Karten, jede im Werte von 700 bis 800 Kasch. Zwei Männer am Schalter nahmen das Geld in Empfang, sahen nach, ob auf den Schnüren falsche Geldstücke vorhanden waren, fanden tatsächlich auf jeder Schnur solche, die der Käufer ohne Widerrede durch lose in der Tasche befindliche Stücke ersetzte, wunderten sich über meine Ungeduld und gaben mir auf meine blanken Dollars zwei Schnüre heraus, wahrscheinlich mit denselben falschen Stücken, die sie eben erhalten hatten. Die Geldverhältnisse sind noch sehr unbequem. Als ich mit zwei Herren einen fünftägigen Ausflug ins Innere machte, mußten wir nur für die Fortschaffung unseres Geldes zwei Esel benutzen und hatten im ganzen 47 000 Kasch zu bezahlen. Silbergeld war wenige Meilen landeinwärts vollständig unbekannt. Die Münzeinheit ist der Kasch aus Kupfer, und der Wert des an der Küste als Zahlungsmittel gebräuchlichen mexikanischen Dollars schwankt beständig. Früher galt er etwa 1000 Kasch, jetzt, wo Silber billig ist und an Kupfermünzen in China Mangel, nur



Pagode bei Peking

800 bis 850. Mit dem weiteren Ausbau der Eisenbahnen wird sich das Silber übrigens wohl bald weiter ins Innere ziehen, und die Aussichten für die Herstellung bedeutender Eisenbahnlinien sind erheblich günstiger geworden, da man ihren Nutzen, wenn auch nicht im Volke, so doch in den Kreisen der einflußreichen Persönlichkeiten eingesehen zu haben scheint. Zu diesen gehört augenblicklich besonders Tseng Taotai, der die Zeit, wo sein alter Meister Sihungtschang in Europa weilte, benutzt haben soll, um sich in den Vordergrund zu schieben. Tseng ist oberster Beamter in Eisenbahnangelegenheiten, nebenbei aber auch der bedeutendste Fabrikant und Großkaufmann Chinas. Ihm gehören so und so viel Spinnereien und die großen Hanyan-Eisenwerke in Hankau, er ist die Seele der chinesischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Telegraphenanlagen, kurz, es gibt kaum ein großes chinesisches Unternehmen, bei dem Tseng nicht beteiligt wäre. Er ist ein Mann in der Mitte der Fünfziger, von hervorragendem Unternehmungsgeist, großer Klugheit und Arbeitskraft. Die europäischen Kaufleute lieben ihn nicht, und es sind mancherlei Gerüchte über ihn verbreitet, die mir von unbeteiligten, glaubwürdigen Personen als unbegründet bezeichnet wurden. So sollte Tseng im Kriege mit Japan als chinesischer Kaufmann den Japanern die fehlenden Lebensmittel geliefert haben, dafür zum Tode verurteilt, aber durch seinen Gönner, den Vizekönig von Nanking, gerettet worden sein, wofür er diesem nun wieder die obengenannten Hanyan-Werke zu einem ganz unverhältnismäßig hohen Preis abgekauft habe. Er wird von seinen Gegnern auch als bestechlich und unzuverlässig verschrieen. Von bestunterrichteter Seite wurde mir dagegen bemerkt, daß bei den in den letzten Jahren unter Tseng erbauten Eisenbahnen für etwa 8 Millionen Mark Material durch öffentliche oder beschränkte Ausschreibung beschafft worden sei. Bei allen diesen Bedingungen sei Tseng ausnahmslos für die Wahl des Mindestfordernden gewesen und habe nur grundsätzlich eine Nation dabei unberücksichtigt gelassen. Es sei also ganz ausgeschlossen, daß er hierbei seinen eigenen Vorteil gesucht habe. Ich glaube auch, daß er das in weit bequemerer Weise thun kann, indem er z. B. bei den Grundankäufen für die Staatsbahn und bei der Wahl der Linien ohne Schwierigkeit in erster Reihe die Interessen der Gesellschaften mit berücksichtigt, an denen er beteiligt ist. Tseng hat ein besonders großes Vertrauen zu deutschen Technikern, die er für die tüchtigsten und ehrlichsten der Welt hält und mit denen er gern alle seine großen Pläne ausführen möchte. Dies günstige Urteil verdanken wir zumeist dem außerordentlich geschickten und takt-

vollen Auftreten unseres obengenannten Landsmannes, des Regierungsbalmeisters H. Hildebrand, der sich durch seine Tüchtigkeit und Sachlichkeit, durch seinen geraden, unparteiischen Sinn, durch seine Festigkeit und Geduld und sicher auch durch seine Liebenswürdigkeit die höchste Achtung und das größte Vertrauen nicht nur seiner Landsleute, sondern auch der chinesischen Behörden und insbesondere des Taotai Tseng erworben hat. Hildebrand hat im Auftrage Tsengs die Vorarbeiten für die 1500 Kilometer lange Eisenbahn Hankau-Peking gemacht und einen Kostenschlag im Betrage von rund 240 Millionen Mark dafür ausgearbeitet. Es handelt sich jetzt um die Aufbringung dieser Mittel durch eine Anleihe, und Engländer, Amerikaner, Russen und Belgier wetteifern, die günstigsten Bedingungen zu stellen, während das deutsche Kapital leider aussichtslos hohe Forderungen zu stellen scheint.

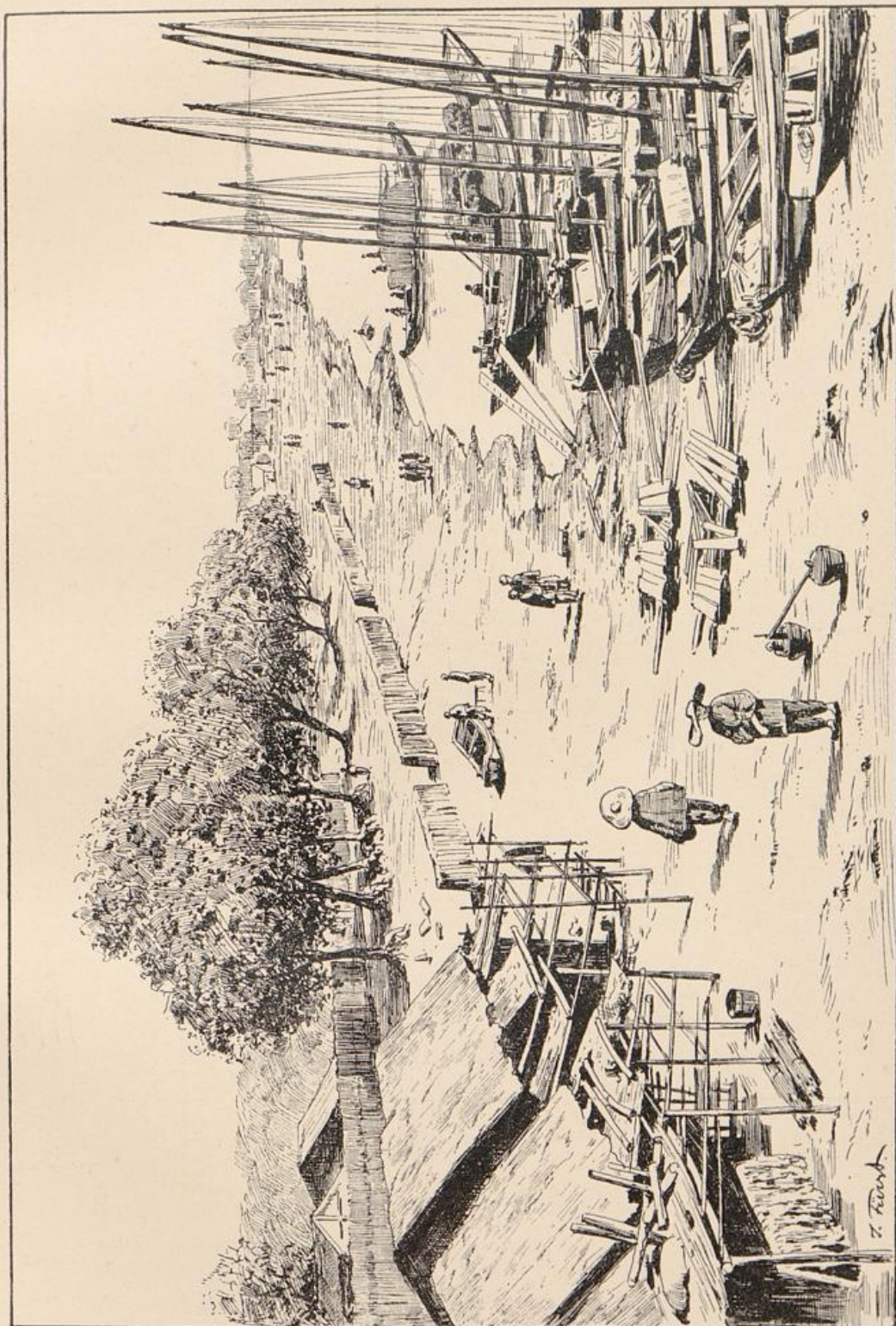
Ich darf hier wohl bemerken, daß mir in China häufig die Bewunderung und das Bedauern unserer Landsleute über die Zurückhaltung des deutschen Geldes ausgesprochen worden ist. Man konnte es sich nur dadurch erklären, daß es schon zu sehr in andern Ländern festgelegt sei. Auch war man z. B. gar nicht sehr damit einverstanden, daß die deutsch-asiatische Bank nicht suche, die asiatischen Firmen an der Bank zu beteiligen, so daß diese vielfach vorzögen, die Hongkong-Schanghai-Bank zu benutzen. Ich kann die Berechtigung solcher Klagen nicht beurteilen, ich weiß nur, daß, wenn ich Kapitalist wäre, ich die Bestrebungen meines, wie ich glaube, mit weitem Blick vorausschauenden, in deutschem Interesse unermüdblichen Kollegen Hildebrand aufs kräftigste unterstützen würde.

Die Bahn Hankau-Kanton, die den Süden mit dem Norden in gerader Linie verbinden würde, ist vorläufig noch zurückgestellt. Dagegen ist die ebenfalls von Hildebrand projektierte Bahn Wusung-Schanghai-Sutschou-Nanking unter Leitung des jüngern Hildebrand im Bau begriffen und zwischen Wusung und Schanghai wahrscheinlich jetzt vollendet. Die Ausführung erfolgt durchaus nach den Grundsätzen der preussischen Eisenbahnverwaltung. Es ist bezeichnend für die Gründlichkeit, mit welcher Tseng arbeitet, daß er sich zunächst von Hildebrand die ältesten preussischen Eisenbahngesetze übersetzen ließ. Er wollte die Verhältnisse kennen lernen, die zu Beginn des Eisenbahnbaues in Deutschland bestanden haben.

Am Tage meiner Ankunft in Hankau hatte Hildebrand die dieser Stadt zunächst gelegene, wegen der Ueberschwemmungen des Hanflusses

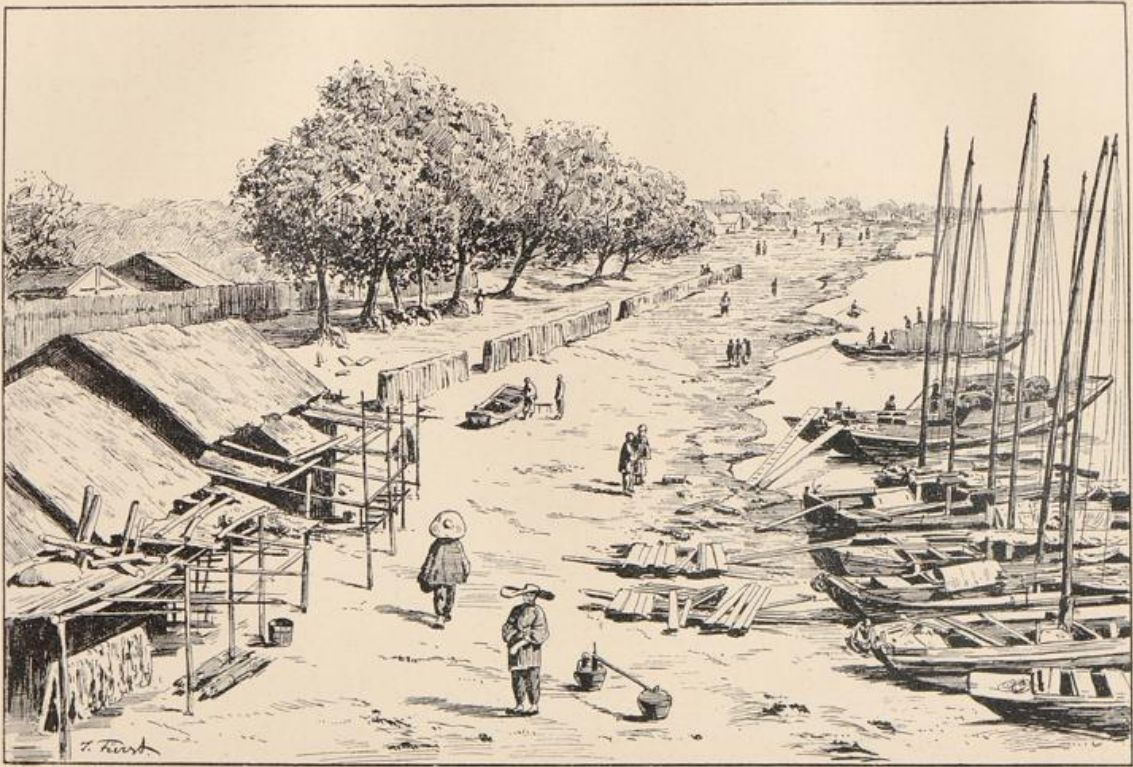
äußerst schwierige Bahnstrecke begangen, und Tseng hatte ihn, um nicht erkannt zu werden, in der Kleidung eines Dolmetschers meilenweit begleitet, weil es darauf ankam, über die anzukaufenden Ländereien schlüssig zu werden. Als sie an das Gebiet kamen, das dem Deutschen Reich als Niederlassung von China abgetreten ist, hatte Tseng scherzweise gemeint, er werde an der Hand des Vertrages doch noch Mittel finden, dieses beste Stück des ganzen Ufers, das er selbst habe kaufen wollen, für China zurückzubekommen. Als alle ihn begleitenden Chinesen sich hierüber hoch erfreut zeigten, hatte er sie ausgelacht und gesagt, er werde alles eher thun, als seine Hand in ein solches Wespennest stecken und dadurch Schwierigkeiten mit Deutschland hervorrufen.

Bei dieser Gelegenheit kann ich meiner Freude Ausdruck geben, daß es unsern Vertretern in China gelungen ist, zwei so wertvolle Gebiete zu erwerben wie die Niederlassungen in Hankau und Tientsin. Beide Grundstücke sind äußerst günstig, im Anschluß an die bestehenden Kai-Anlagen und zwar kurz unterhalb derselben gelegen, so daß bei immer zunehmendem Tiefgang der Schiffe und abnehmender Tiefe der Flüsse gerade diese Kai-Strecken die größte Zukunft besitzen. In Hankau kommt hinzu, daß der Bahnhof der bedeutendsten chinesischen Bahn Hankau-Peking unmittelbar an der deutschen Niederlassung liegen muß, und in China hat meiner Ansicht nach kein Platz eine solche Zukunft wie Hankau. Es ist mir nicht verständlich, daß man in Deutschland diesen beiden Niederlassungen lange Zeit hindurch so wenig Interesse schenkte, während beispielsweise auf dem benachbarten russischen Gebiet in Hankau längst die nötigen Ufermauern, Magazine u. s. w. geschaffen sind und reges Leben herrscht. Ich begreife es umso weniger, als die Regierung von vorn herein bereit war, die Gebiete an Privatgesellschaften abzutreten, ohne selbst dabei einen Gewinn zu machen, während es z. B. bei den Engländern Gebrauch ist, derartige Niederlassungen allmählich stückweise zu verkaufen und durch die Bebauung des ersten Viertels den Wert der übrigen zu steigern, so daß der schließliche Gewinn dem Staat oder der Niederlassung zugute kommt. Beide Gebiete sind übrigens jetzt an Privatgesellschaften übergegangen und ich hoffe, daß diese bemüht sein werden, sobald wie irgend möglich die Uferlinien einheitlich festzulegen und durch Uferwerke zu sichern. In Tientsin sind oberhalb des deutschen Gebiets von den Interessenten bühnenartige Ladebrücken soweit in den Strom vorgeschoben, daß der Stromstrich vollständig auf die andere Seite des Flusses gedrängt wird. Die Wassertiefe vor dem deutschen Ufer ist bereits erheblich



Deutsche Niederlassung in Hankau

T. Fuchs



Deutsche Niederlassung in Hankau

vermindert und läuft Gefahr, dauernd in hohem Grade zu leiden. In Hankau ist genau derselbe Vorgang zu erkennen. Auf russischem Gebiet ist das Ufer ganz willkürlich und wie man bereits erkannt zu haben scheint, in selbst für das russische Grundstück schädlicher Weise vorgeschoben, wodurch wieder gerade der große Vorteil des deutschen Ufers, daß die nötige Wassertiefe dort vorhanden ist, in kurzer Zeit verloren gehen kann und wird. Es ist durchaus nötig, daß die Anlieger sich über die Uferlinien verständigen, und zwar je eher, desto besser.



Handel und Industrie



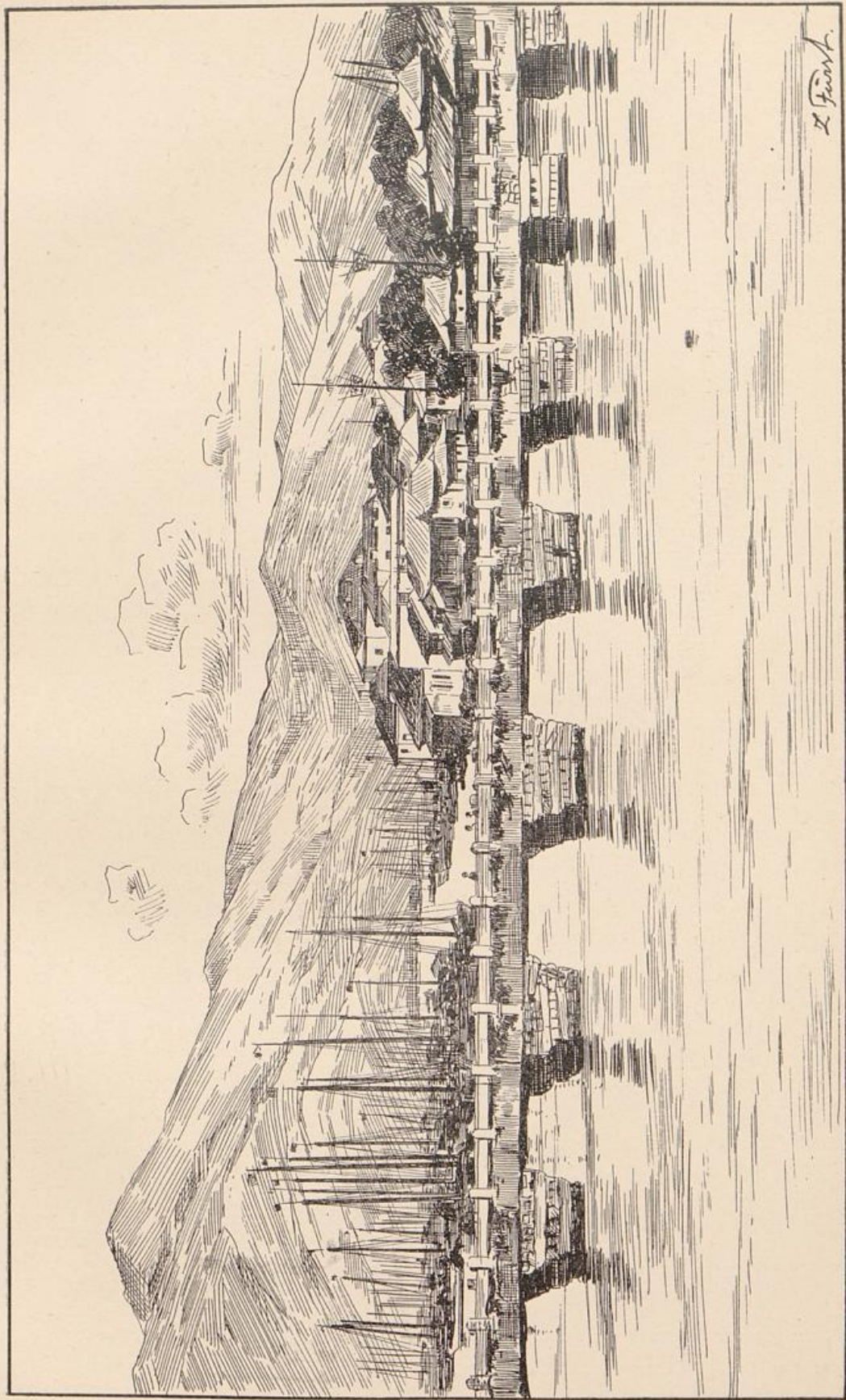
Wenn ich über den chinesischen Handel nur diejenigen Eindrücke, die ich selbst empfangen habe, wiedergeben wollte, so würde das Bild sehr dürftig und nicht überall zutreffend sein. Daß Hongkong und noch mehr Schanghai mächtige Handelsplätze sind, ersieht man auf den ersten Blick an der großen Zahl von Schiffen, an dem regen Leben an den Kais und in den Straßen. Bei Kanton und Futschou kann man sich schon sehr leicht täuschen, denn Tausende der kleinen Fahrzeuge dienen mehr zu Wohnungs- als zu Handelszwecken. Hankau hat eine ganz bestimmte Saison, während welcher die Theemakler die Ernte prüfen und die Einkäufe machen. Dann herrscht reges Treiben, später wird es erheblich ruhiger. Ähnlich ist es in Tientsin, wo der Handel im Winter mehrere Monate fast ruht, solange der Pailho zugefroren ist. Plätze wie Amoy, Swatau, Tschifu machen einen bedeutenderen Eindruck, als sie vielleicht verdienen, weil die Küstendampfer täglich ein- und auslaufen, wenn auch die mitgebrachte Ladung und die Zahl der Passagiere nicht sehr groß ist. Ich werde also, um in flüchtigen Umrissen ein richtiges Bild zu geben, den Handelsbericht des Generalzolldirektors für 1896 benutzen, dem ich folgendes entnehme: Der gesamte Handel Chinas mit dem Auslande wuchs von 315 Millionen Taels (zu 3,39 M.) im Jahre 1895 auf 333,6 Millionen im Jahre 1896. Die Zolleinnahmen betragen 22,6 Millionen Taels, und zwar waren hierbei beteiligt: englische Schiffe zu 60 Prozent, deutsche zu 8, skandinavische zu 3, französische und japanische zu je 2, russische zu 1,5, chinesische zu 21,5 und die aller andern Nationen zu 2 Prozent. Der Tonnenzahl nach führen sogar 65 Prozent unter englischer und

nur 6 Prozent unter deutscher Flagge. In den Jahren 1892 bis 1895 stieg die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe von 2016 mit 1,5 Millionen Tonnen auf 2684 mit 2,4 Millionen Tonnen, die der englischen Flagge von 18 973 mit 19,3 Millionen Tonnen auf 19 579 mit 20,5 Millionen Tonnen. Es ist daher sehr bedauerlich, daß sich das Verhältnis jetzt zu gunsten Englands verschoben hat, indem die Zahl der deutschen Schiffe im letzten Jahre auf 2090 mit 1,9 Millionen Tonnen herunter ging, während die der englischen Schiffe auf 19 711 mit 21,8 Millionen Tonnen stieg. Daß der Anteil des deutschen Handels namentlich an der chinesischen Einfuhr nicht jenen Prozentsätzen entspricht, sondern größer ist, weil viel deutsches Fabrikat auf englischen Schiffen ins Ausland geht, ist bekannt. Wenn aber in den letzten Jahren immer nur davon gesprochen wird, daß die deutsche Industrie der englischen das Feld merklich abgewinne, so wird man aus obigen Zahlen doch schließen müssen, daß dies im Jahre 1896 in China leider nicht der Fall war. Vielleicht gelingt es der deutschen Handelskommission, Mittel und Wege zu finden, um die Handelsbeziehungen mit Ostasien zu fördern. Jedenfalls konnte sie, wie allgemein anerkannt wurde, keinen energischeren und geschickteren Führer erhalten, als er ihr in der Person des Konsuls Knappe beigegeben war.

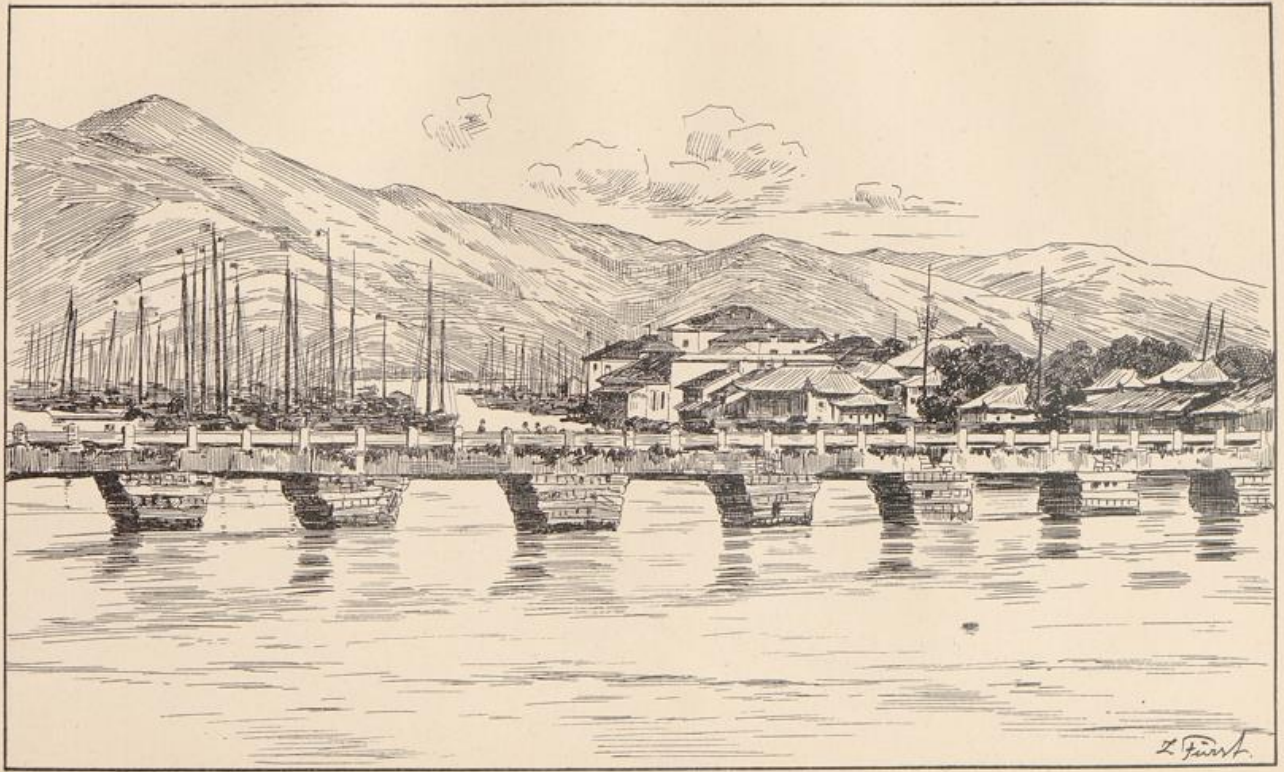
Nach dem oben erwähnten Handelsbericht stieg die Einfuhr von 171,7 Taelen auf 202,6 Millionen, während die Ausfuhr von 143,3 auf 131,1 Millionen fiel. Die Abnahme ist jedoch wesentlich geringer, weil in der Zahl für 1895 noch die halbjährigen Einnahmen aus Formosa enthalten sind. Alle Handelszweige fingen an, sich von den Folgen des Krieges zu erholen und einen starken Aufschwung zu nehmen, namentlich die Einfuhr von Baumwollwaren; doch war darin der Markt stark überfüllt, und es wurde für 1897 einem Rückgange entgegengesehen. Der niedrige und festere Geldkurs begünstigte 1896 die Ausfuhr, obgleich die Preise wegen Mangels an Kupfergeld stiegen, wodurch die aus dem billigen Silberpreis erwachsenden Vorteile wieder verloren gingen. Als Ursache des Mangels an Kupfergeld betrachtet man die ungenügende Ausprägung während der letzten zwei oder drei Jahrzehnte. Das Volk benutzte diesen Mangel, um heimlich minderwertige Münzen zu prägen und in Umlauf zu setzen, während die guten gesammelt oder zu Geräten eingeschmolzen wurden. Daß Verbot hiergegen ließ den Mangel an Scheidemünze nur noch fühlbarer werden, zum Schaden des Handels.

Die Mehreinfuhr an Baumwollwaren hatte einen Wert von 15 Millionen Taels. Weitere 11 Millionen der Mehreinnahmen fielen auf indische und japanische Garne und 4 Millionen auf alle möglichen Waren. Die Opiumeinfuhr war infolge der Pest in Indien und der damit zusammenhängenden Entwertung der Rupie erheblich geringer. Der Bedarf wurde durch heimisches Opium gedeckt, das in den letzten Jahren vielfach an Stelle des Thees gebaut wird. Das ist ja nicht erfreulich, aber ich muß gestehen, daß das Opiumrauchen, wie ich es auf den Dampfern und in den größern Rauchsälen Schanghais mehrfach gesehen habe, auf mich bei weitem nicht den widerlichen Eindruck gemacht hat, wie der übermäßige Schnapsgenuß in manchen Ländern Europas. Ungewöhnlich viel Drell, Baumwollflanell u. s. w. wurde aus Amerika bezogen, weil dort der Handel darniederlag und die amerikanischen Webereien zu niedrigen Preisen verkaufen mußten. An den Flanell denke ich mit Schauern, weil ich nur mit Mühe den in kochendes Wasser getauchten Flanellappen entging, die in chinesischen Theatern von allen Zuschauern gemeinschaftlich benutzt werden, um sich den Schweiß abzuwischen. Einen sehr starken, aber meist auf Schanghai beschränkten, Aufschwung nahm die Einfuhr von Taschentüchern. Mehr als 12 Millionen Stück wurden dort allein eingeführt, und es ist nicht zu leugnen, daß es im höchsten Grade erwünscht und an der Zeit wäre, wenn die Chinesen endlich anfangen, sich der Taschentücher zu bedienen und nicht des Spucknapfs, den selbst Vihung-tichang auch als Gast an europäischer Tafel nicht entbehren mag und sich von Zeit zu Zeit durch seinen Diener reichen läßt. Die starke Zunahme der Einfuhr an indischem und namentlich japanischem Baumwollgarn berechtigt zu der Erwartung, daß auch die neuerdings in China entstandenen großen Spinnereien eine gute Zukunft haben werden. Bemerkenswert ist endlich noch die bedeutend vergrößerte Einfuhr italienischer Wollwaren.

Eine Abnahme der Ausfuhr fand in Thee, Seide und Baumwolle statt. In erster Linie ist die Theeausfuhr durch den Verlust von Formosa geringer geworden, weil die dortige Ernte nicht mehr wie früher nach Futschou und Amoy, sondern direkt nach Japan und Amerika gebracht wird. Sodann dadurch, daß England seinen schwarzen Thee nur noch zu geringem Teil aus China nimmt. Während der Bezug Englands, Australiens und Britisch-Amerikas 1887 noch 900 000 Piculs (zu 60 kg) betrug, belief er sich 1896 nur noch auf 240 000 Piculs. Bei dem weniger begehrten grünen Thee war



Fuschou



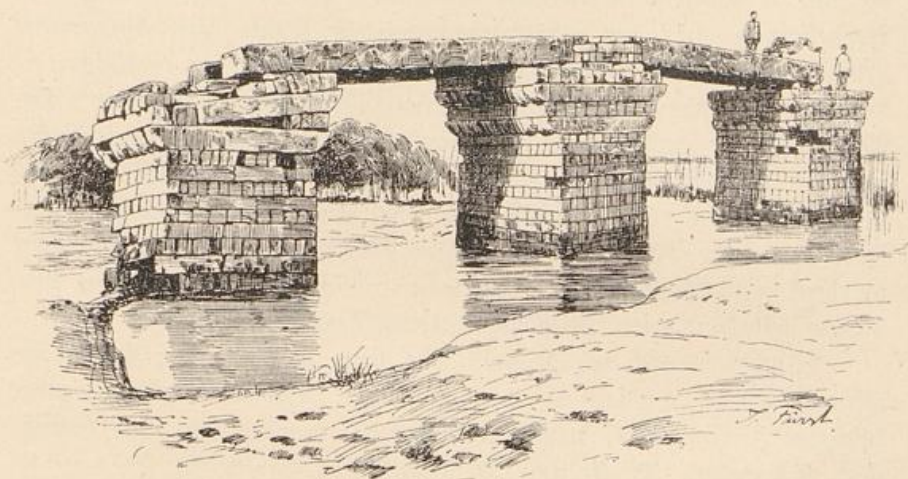
Futschou

das Verhältnis günstiger, nämlich 60 000 zu 48 000 Piculs. Wenn ich nicht sehr irre, ist in diesen Zahlen der verhältnismäßig geringe Bedarf Deutschlands oder ein Teil desselben mit enthalten, da für ganz Europa außer England und Rußland nur ein Gesamtbezug von 32 000 Piculs verzeichnet ist. Rußland erhielt 330 000 Piculs schwarzen, 5000 Piculs grünen und 600 000 Piculs Ziegelthee, das ist mehr als die Hälfte der ganzen chinesischen Theeausfuhr, und die Vereinigten Staaten 226 000 Piculs. Als dritter Grund für die abnehmende Nachfrage nach chinesischem Thee wird angegeben, daß die Behandlung der Theestauden sowohl wie der Blätter bei deren Trocknung in China nicht so sorgfältig erfolge, wie in Indien und Ceylon. Es hat sich deshalb in Futschou bereits eine Gesellschaft gebildet, die alle bekannnten Verbesserungen in der Theekultur auch in China zur Anwendung bringen will. Man hofft dadurch, wenn auch nicht den englischen, so doch den asiatischen Theemarkt einigermaßen wieder zu gewinnen. Der Ausfall in der Seiden- und Baumwoll-Ausfuhr wird schlechten Ernten und der geringen Kauflust in Amerika und Japan zugeschrieben. Es ist vielleicht noch von Interesse, daß 1896 etwa für 8 Millionen Taels Gold und für 16 Millionen Sycee-Silber aus China ausgeführt wurden. Als Ausfuhrwaren kommen endlich für die nördlichen Provinzen besonders noch Pelze und Strohgeflechte in Betracht.

Welchen Anteil die größeren der dem ausländischen Handel geöffneten Häfen Chinas an der Ein- und Ausfuhr hatten, ergeben folgende Zahlen: 1896 betrug der Wert der direkten Ein- und Ausfuhr nach Schanghai 185, Kanton 30, Tientsin 15, Amoy 15, Swatau 11, Futschou 9, Hankau 6, Niutschwang 5, Tschifu 4 Millionen Taels u. s. w. Da aber Schanghai ein großer Umschlaghafen ist, den viele Waren nur berühren, um hier umgeladen zu werden, so wird das Bild ein ganz anderes, wenn man den Wert der Waren zusammenstellt, die wirklich von jedem einzelnen Plaze bezogen wurden. Dann ist der Wert für Schanghai 95, Tientsin 51, Kanton 46, Hankau 44, Swatau 27, Niutschwang und Tschinkiang je 23, Tschifu 20, Ningpo 17, Futschou 15 und Amoy 13 Millionen Taels u. s. w. Hongkong ist als englische Kolonie nicht mit berücksichtigt. Um nun auch noch über die Entwicklung des Handels in diesen Städten während der letzten Jahre einen Vergleich zu geben, führe ich schließlich noch an, wie 1894 die entsprechenden Zahlen waren, nämlich Schanghai 82, Tientsin 44, Kanton 45, Hankau 39, Swatau 26, Niutschwang 16, Tschinkiang 19, Tschifu 15, Ningpo 15, Futschou 13,5 und Amoy 13. Der größte Auf-

schwung ist hiernach am Yangtse und im Norden eingetreten, während die südlichen Plätze zurückgeblieben sind. Das stimmt mit meinen eigenen Beobachtungen durchaus überein. In Schanghai, Tschifu und Tientsin herrschte an allen Kais ein reges Treiben, in Amoy und Futschou wurde sehr geklagt.

Die Einrichtungen an den Häfen zu Handelszwecken sind im allgemeinen sehr ursprüngliche. Mit Dampf betriebene Löss- und Ladevorrichtungen, hydraulische Kräne und Aufzüge, elektrische Beleuchtung, kurz alle die Hilfsmittel, die in einem europäischen Hafen nicht mehr fehlen dürfen, sind ziemlich unbekannt. Es ist auch begreiflich, daß mancherlei Versuche, die menschliche Arbeitskraft durch Dampfkraft zu



Überreste einer Brücke bei Futschou

ersetzen, wieder aufgegeben sind, weil erstere sich infolge der äußerst niedrigen Löhne und der verhältnismäßig hohen Kohlenpreise oft billiger stellt als Dampfbetrieb. Beträgt doch der Tagelohn eines Handwerkers, wie erwähnt, nicht mehr als 30 bis 40 Pf. und der des gewöhnlichen Handlangers noch weniger.

Von der chinesischen Industrie ein annähernd richtiges Bild zu geben, ist mir leider nicht möglich. Ich muß mich darauf beschränken, einiges davon, was ich zufällig sah, anzuführen. Dahin gehört z. B. die Herstellung des sogenannten Ziegelthees, der, wie ich erwähnte, in großen Massen nach dem asiatischen Rußland ausgeführt und in Sibirien meistens in Form einer Suppe genossen wird. In Futschou und Hankau befinden sich große russische Fabriken, in denen man den

Abfall von allen möglichen Theelagern, vorzugsweise also die Stengel, zunächst von Erde reinigt und in besondern Mühlen etwa so fein wie grobgemahlene Kaffee zerkleinert. Dann wird er auf Tüchern über kochendem Wasser gedämpft und nun in Holzformen unter hydraulischen Pressen zu Ziegeln von 20 cm im Quadrat und 2 cm Dicke gepreßt. In Hankau wird auch besserer Ziegelthee nur aus Blättern hergestellt.

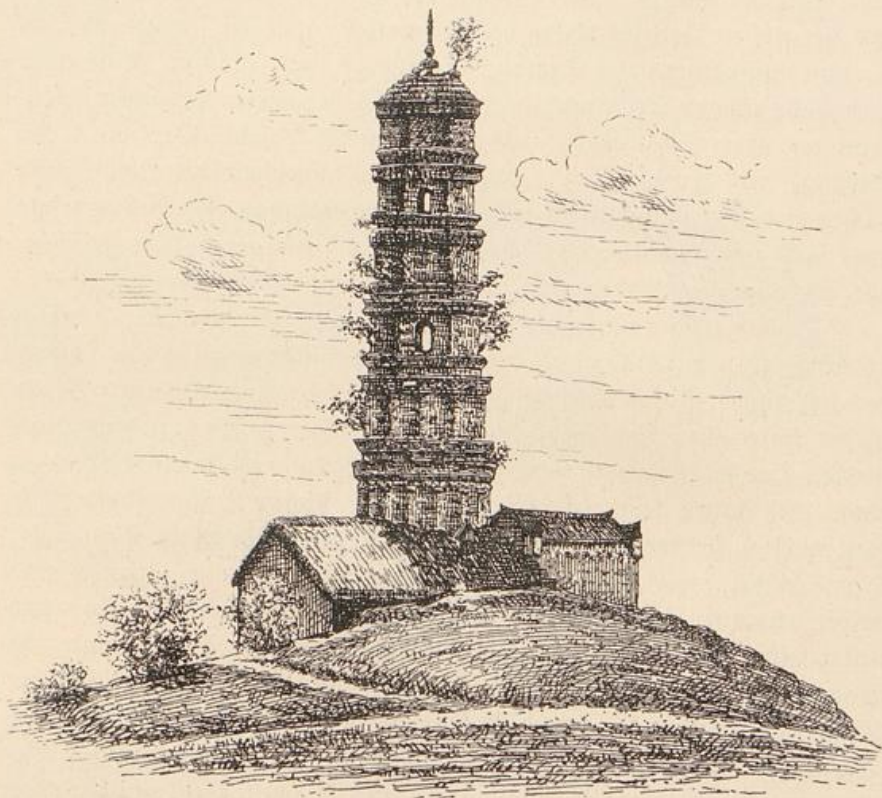
Von der Seiden- und Baumwollindustrie habe ich nichts gesehen, als die großen Fabrikgebäude bei Schanghai und die fertigen Waren in den Kaufhäusern zu Kanton, Schanghai und Tschifu. Außerdem eine Fülle älterer Seidenstickereien, meistens getragene Gewänder hoher Beamten oder Schauspieler, aber auch große Prachtstücke, wie z. B. Behänge von Tragesesseln u. dgl. Die Meisterschaft der Chinesen in solchen Arbeiten ist übrigens ja auch bei uns bekannt. In Peking zeigte man uns gestickte Bilder aus kaiserlichen Schlössern von solcher Feinheit, wie wir ähnliches bisher nicht gesehen hatten.

Die Porzellanfabrikation wird fast nur in einer Provinz — wenn ich nicht irre, in Kiangsi — und zwar zunächst nur für den Bedarf des kaiserlichen Hofes betrieben, doch sollen nur die wertvollsten Stücke in die kaiserlichen Schlösser gehen, alles andere aber in den allgemeinen Handel gebracht werden. Die Fabrikation soll nicht älter als etwa 200 Jahre sein, die schönsten alten Glasuren aber können zur Zeit nicht mehr hergestellt werden. Unser Generalkonsul in Schanghai, Herr Stübel, mit allen chinesischen Verhältnissen am längsten und besten vertraut, gilt auch als vorzüglicher Kenner von Porzellan und besitzt eine ausgezeichnete, aus den verschiedensten Zeiten stammende Sammlung. Mit staunenswerter Geduld bemüht sich der vielbeschäftigte Herr, den täglich an seiner Tafel sitzenden fremden Landsleuten die Schönheit der einzelnen Vasen zu erklären, obgleich die meisten Beschauer, ebenso wie wir, die wertvollsten Sachen am wenigsten zu würdigen verstehen.

Silberne Gebrauchs- und Kunstgegenstände werden am besten in Kanton hergestellt. Als Verzierung wählt man mit Vorliebe Drachen, Fische, Bambusblätter und Schriftzeichen. Mit äußerster Sorgfalt werden Filigransachen gefertigt und mit winzig kleinen Federstückchen eines blauen Vogels belegt. Etwas weniger sorgfältig sind die Silbersachen in Kiuksiang am Yangtse bearbeitet. Ich sah dort in der aller-einfachsten Weise Löffel und Kannen in einer kleinen Werkstatt entstehen, die von dem Meister und zwei Gesellen fast nur mit dem

Hammer aus Blechtäfelchen getrieben und durch Punzen und Ritzen verziert wurden. Selbstverständlich waren nicht zwei der Töffel vollständig gleich.

Das Silber wurde in der Nähe gewonnen. Ueberhaupt steht es ja fest, daß in China an vielen Stellen Edelmetalle, wie Gold und Silber, vorkommen, und in Tschifu wurde mir soviel von den in der Provinz Schantung vorhandenen Goldlagern erzählt, daß ich sicher



Pagode von Kiukiang (am Yangtse)

unter die Goldgräber gegangen wäre, wenn ich nicht die Zweifel, die Freiherr v. Richthofen in seinem Werke über China betreffs der Abbaumwürdigkeit solcher Lager ausspricht, in der Erinnerung gehabt hätte. Von größerer Bedeutung sind dagegen die Eisen- und Kohlenlager. Eisenerze finden sich vielfach, werden aber noch sehr wenig verwertet. Das Eisen des Tschichan (Eisenberg), das in den oben erwähnten Hanjan-Werken in Hankau verarbeitet wird, soll vorzüglich sein. Leider

sind diese Werke auf einem sumpfigen Grundstück an der Mündung des Han in den Yangtse angelegt und wegen der schwierigen Gründungsarbeiten sehr teuer geworden. Ueberdies muß das Eisenerz des Tschichan hierher 100 km stromaufwärts geschleppt werden, und ähnlich wird es sich mit den Kohlen verhalten, wenn diese demnächst am Yangtse gewonnen werden. Vorläufig bringt man den Coaks von den Kaiping-Minen der Provinz Petschili her, weil dieser sich am besten bewährt hat. Das Werk besitzt zwei Hochöfen, ein Bessemer- und ein Martin-Stahlwerk mit Walzwerk für Schienen, Façoneisen und Platten. Bei meiner Anwesenheit war ein Hochofen in Betrieb und lieferte täglich 80 Tonnen. Es wurden Schienen, Flacheisen und Bleche gewalzt, aber es schien mir kein lebhafter Betrieb unter den weiten Wellblechschuppen, die das ganze Werk bedecken, zu herrschen, was wohl daran lag, daß der tüchtige Direktor, ein deutscher Maschineningenieur, mit Tjeng Taotai über die Beschaffung neuer Maschinen und die Auslegung seines Vertrages uneinig geworden war und die Leitung — hoffentlich nur vorübergehend — niedergelegt hatte. Eine der ersten Bedingungen für den Erfolg unserer Techniker in China ist Geduld und Unempfindlichkeit gegen thörichte Anforderungen der Chinesen, welche die Bedeutung und den Wert technischer Kenntnisse noch nicht genügend kennen und glauben, daß der Schwerpunkt in einer möglichst schematischen Verwaltung liege. Wer es nicht versteht, auf die Eigenart anderer Menschen einzugehen, darf sich von China nichts versprechen, und wenn er der tüchtigste Techniker wäre.

Das selbe belgische Syndikat, mit dem Tjeng über die Anleihe von 80 Millionen Mark für die erste Strecke der Bahn Hankau-Peking seit einem Jahr in Unterhandlung steht, verhandelte auch, wie mir gesagt wurde, über die Erwerbung der Hanyan-Werke. König Leopold von Belgien soll sich persönlich sehr für die chinesischen Unternehmungen interessieren, und der Sohn seines Kabinettschefs, ein Graf Borchgrave, die Verhandlungen des Syndikats, dem auch Coquerill angehört, in Hankau geleitet haben.

Kohlen giebt es in China in großen Mengen, im nördlichen China nach Niothofen in jeder Provinz. Das größte Anthrazitkohlenlager, das dieser Forscher sah, liegt in der Provinz Schansi und soll bei einer Grundfläche von 634 deutschen Quadratmeilen eine durchschnittliche Mächtigkeit von 12 m besitzen. Die daraus berechnete Kohlenmenge von 630 Milliarden Tonnen würde nach Niothofens Ansicht für Jahrhunderte einen bequemen Abbau sichern. Ein noch größeres, aber nicht

ganz so mächtiges Lager bituminöser Kohle liegt ebenfalls in Schansi. Aber an beiden Plätzen findet eine Verwertung dieses ungemessenen Reichthums noch nicht statt. Nicht so bedeutende, aber näher an der See gelegene Felder, wie die erwähnten Kaiping-Zechen in der Nähe Tientsins und kleine Zechen der Provinz Schantung, sind jedoch seit längerer Zeit in Betrieb.

Daß trotzdem die japanische Kohle die chinesische wegen der für diese bestehenden hohen Ausfuhrzölle bis auf den heutigen Tag am Yangtse verdrängen kann, erwähnte ich schon. In Hongkong kostete japanische Kohle 8 Dollar, englische über 13 Dollar die Tonne. Leider kann die erstere nur auf wenigen unserer Kriegsschiffe gebraucht werden, weil sie die Kessel zu sehr verschmutzt, und es wäre von größtem Nutzen für uns, wenn die chinesischen Lager eröffnet würden. Auf der Staatswerft in Futschou wurde bereits chinesische Kohle verwendet. Lange wird es ja auch nicht mehr dauern, bis die Russen sich diese Schätze ausgraben. Diese geschickten Mineure waren im ganzen Norden Chinas bis südlich vom Yangtse überall an der Arbeit. Der Chinese liebt sie durchaus nicht, aber er fürchtet sie und giebt lieber freiwillig, als daß er es auf den Kampf ankommen läßt. Beliebt sind Nationen, die keine Schiffe dort haben, wie die Belgier. Was können diese machen, wenn China die Verträge anders auslegt, als sie?

Die Schiffe bringen mich übrigens auf ein Gewerbe, dessen Entwicklung nach den Anforderungen der Neuzeit in China eine sehr dankenswerte Aufgabe sein müßte, ich meine den Schiffbau. Hölzerne Schiffe werden ja von den Chinesen seit undenklicher Zeit hergestellt, auch in großen Abmessungen und bisweilen in ganz ungewöhnlicher Form, wie z. B. die in Hankau vorkommenden Boote, deren Breite am Mast bedeutend kleiner ist, als im übrigen Rumpf, weil die von den Schiffen erhobenen Inlandzölle nach deren am Mastbaum gemessener Breite bestimmt werden. Eiserner Schiffe kommen trotz der vorhandenen Eisen- und Kohlenlager fast ohne Ausnahme vom Ausland. Nur auf der Staatswerft in Futschou sah ich einen etwa 1800 Tons haltenden Aviso im Bau, der aus chinesischem Eisen hergestellt wurde. Diese Werft ist ursprünglich durch französische Ingenieure erbaut und geleitet worden. Nach dem Kriege zwischen Frankreich und China in den achtziger Jahren übernahmen die Chinesen selbst den Betrieb und den weiteren Ausbau, namentlich durch Hinzufügung eines leider ziemlich mißglückten Trockendocks. Neuerdings hat Frankreich es durchgesetzt, daß die Betriebsleitung wieder französischen Technikern übertragen

worden ist. Dieselben wurden zur Zeit unserer Anwesenheit erwartet; es waren sehr schöne Wohnungen für sie hergerichtet. Mit Ehrenpforten und freundlichen Gesichtern werden sie jedoch nicht empfangen worden sein, denn die Abneigung gegen Frankreich ist unter allen Klassen der Bevölkerung, wie uns mehrfach gesagt wurde, in Futschou sehr groß, weil noch recht viele Menschen sich lebhaft des Bildes erinnern, als eines Mittags in wenigen Minuten 3 chinesische Schiffe durch französische Kanonen zum Sinken gebracht und über 1000 Menschen getötet waren. Die Chinesen hatten die französische Drohung nicht für so ernst genommen und den Zeitpunkt zur Erfüllung der Forderungen ihres Gegners ruhig verstreichen lassen. Ein rasches rücksichtsloses Vorgehen des Feindes ist den Chinesen durchaus zuwider. Wiederholt haben sie sich ja bitter darüber beklagt, daß die Japaner ihre stark befestigten Stellungen umgingen und ihnen von hinten unerwartet in den Rücken fielen.

Auf der Werft in Futschou sind drei Hellinge, ein Dock und eine Schleppe von etwa 2000 Tonnen Tragfähigkeit vorhanden, und in den recht gut eingerichteten Werkstätten können etwa 3000 Arbeiter beschäftigt werden. Es waren nur 1000 in Thätigkeit. Von den Drehbänken war ein großer Teil auf der Werft angefertigt. Ich würde dem äußerst freundlichen Oberwerft-Direktor Hsü-Djenin unrecht thun, wenn ich nicht anerkennte, daß die herrschende Ordnung und Sauberkeit unsere Erwartungen weit übertroffen hat. Daß das Trockendock nicht zu gebrauchen ist, fällt ihm nicht zur Last und wundert mich nicht, denn gute Trockendocks bauen ist nicht ganz leicht. Etwas anderes aber schien mir wunderbar. Das waren Beton-Cylinder von der Form unserer Anschlagssäulen, nicht lganz so hoch, die rings um das Dock aufgestellt waren. Der chinesische Schiffbau-Direktor, ein gescheiter und dem Fortschritt geneigter Herr, erklärte verlegen, daß diese etwas veralteten Einrichtungen zum Schutz der die Werft verteidigenden Krieger bestimmt seien. Nach den Erfahrungen, die man mit den Franzosen gemacht hat, sollte man in Futschou über die Art und Weise neuerer Kriegführung schon etwas besser unterrichtet sein.

Von den Trockendocks in Hongkong war schon die Rede. Der vorzügliche finanzielle Erfolg derselben reizt natürlich zur Herstellung neuer Konkurrenzanlagen, namentlich in Schanghai, wo viele große Dampfer längeren Aufenthalt haben als in Hongkong und diesen zur Dockung gut verwenden könnten. Es waren deshalb in und bei Schanghai mehrere größere Trockendocks teils geplant, wie das von

Tseng Taotai im Anschluß an die Eisenbahnanlage bei Wufung, teils schon in Ausführung, wie das vom Grafen Butler geleitete, dicht unterhalb Schanghai. Kleinere Docks sind übrigens in Schanghai schon seit längerer Zeit vorhanden, und ein solches befindet sich auch in Amoy. Sie machen alle gute Geschäfte, wenn auch nicht in dem Maße wie die Hongkong-Docks. Für die Ausbesserung der Dschunken verwendet man sehr einfache Trockendocks. Am Ufer des Flusses gräbt man ein genügend großes und tiefes Loch in den Lehmboden, durchsticht das Ufer, läßt die Dschunke hineinschwimmen, schließt die Öffnung wieder durch einen Damm und schöpft das Wasser aus. Solche Docks sah ich z. B. am Paiho in großer Zahl.

An der Mündung dieses Flusses befinden sich noch andere ungewöhnliche industrielle Anlagen, die der Salzgewinnung dienen. Es sind das Windmühlen mit senkrechter Achse, um die sich ein Gestell mit vier lateinischen Segeln dreht. Auf der Achse sitzt ein Kammerad, und dieses setzt eine Kastenpumpe zur Hebung der Salzlauge in Bewegung. Das Salz wird auf den Watten aus dem Seewasser gewonnen, indem man große Flächen sorgfältig einebnet und überstaut. Wenn das Wasser teilweise verdunstet ist, fließt die Salzlauge in Vertiefungen, aus denen sie aufgepumpt wird, um über neue Flächen verteilt und endlich als kristallisiertes Salz gesammelt zu werden. Ueberall liegen große Salzhaufen unter Strohmatten. Sie werden dann auf Dschunken nach bestimmten Salzstationen und von hier ins Innere gebracht. An der Station Sulowei am Yangtse sahen wir mindestens 500 solcher Salzdschunken. Der Salzhandel ist Monopol der chinesischen Regierung. Das an einem bestimmten Orte gewonnene Salz darf nur an einem anderen ebenfalls bestimmten Orte an die Regierung verkauft werden, und zwar zu dem von der Regierung festgesetzten Preise. Sie giebt es sodann zu einem wiederum feststehenden Preise an die Salzkaufleute ab, deren Zahl durch Konzessionserteilung begrenzt ist. Jede Konzession bedeutet wie bei unseren Apotheken ein hübsches Kapital, berechtigt aber nur zum Einkauf einer bestimmten Menge Salz, zum Versand derselben nach einem dem Kaufmanne geeignet erscheinenden Markte innerhalb eines wiederum feststehenden Salzbezirks und zum Wiederverkauf zu einem abermals vorgeschriebenen Preise, und zwar erfolgt der Verkauf durch Regierungsbeamte. Erst wenn das letzte Pfund verkauft ist, erhält der Kaufmann seinen Erlaubnischein zurück und darf wieder ebensoviel einkaufen.

Sch muß es mir versagen, auf die große Zahl von Fabrikations-

zweigen einzugehen, die man, allerdings mehr handwerksmäßig in kleinen Betrieben, zu sehen Gelegenheit hat, wenn man die Straßen einer größeren Stadt durchschlendert. So die Holz- und Steinschneidereien, Glasbläserei, Teppichknüpferei, Papierfabrikation, die Herstellung der sogenannten Cloisonné-Waaren und Bronzen u. dergl. mehr. Die Anfertigung von Lackwaren ist ja im allgemeinen noch mehr in Japan zu Hause, aber es giebt chinesischen Lack, der den japanischen noch übertrifft. So beispielsweise der nur von einer Familie in Futschou gefertigte Lack, dessen Bereitung Familiengeheimnis ist. Der Mann arbeitet fast nur auf Bestellung und bedarf einer Zeit von etwa drei Monaten, um durch beständiges Schaben, Bestreichen und Abreiben endlich so dauerhaften und glänzenden Lack zu erzeugen. Diese Sachen sind dann auch verhältnismäßig teuer.



Amoy und die Samsah-Bucht



Wir haben uns nun eine ganze Reihe von Hafensplätzen an der chinesischen und japanischen Küste angesehen, um ein möglichst klares Bild von ihnen in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht zu erlangen. Wir haben gesehen, was die Engländer in Hongkong aus einem richtig gewählten, aber sonst öden Platze im Laufe von 50 Jahren mit großen Mitteln gemacht haben und daraus den Mut gewonnen, unter Umständen ebenfalls für einen zur Zeit noch öden, aber allen Bedingungen für wirtschaftliche Entwicklung entsprechenden Platz entschieden einzutreten. Wir haben den Unterschied im Klima zwischen Süd- und Nord-China ziemlich kennen gelernt und die Verschiedenheit der Bevölkerung. Wir erkannten, was sich aus den Chinesen unter europäischer Verwaltung in Hongkong und Schanghai hat machen lassen und begriffen, wie man sich in China sehr wohl fühlen kann. Je länger wir das Volk kennen lernten, desto mehr sahen wir die trotz mancher abstoßenden Außerlichkeit vorhandenen guten Seiten und meinem jungen Begleiter gefällte es so gut in China, daß er am liebsten gleich dort bliebe. Ich, der ich Weib und Kind zu Haus habe, die ohne mich verderben, trage nur Verlangen, endlich darüber klar zu werden, welcher von den in Frage kommenden Plätzen für meine Landsleute der beste sein wird und komme dabei zu folgenden Schlüssen über Amoy und die Samsah-Bucht.

Die zwischen den Inseln Amoy und Kulangsu gelegene, etwa 300 m lange und 400 m breite Rinne entspricht im allgemeinen den in technischer Hinsicht an einen guten Hafen zu stellenden Anforderungen. Es befinden sich jedoch im Fahrwasser über und unter Wasser zahlreiche Felsen, welche Schiffahrtshindernisse bilden und nur mit großen

Kosten entfernt werden können. Zu ersteren gehören die sogenannten Glücksfelsen, von denen die Sage geht, daß an ihnen das Glück Amoys haften, weshalb man sie auch durch aufeinander geschichtete Quader vor dem Umsturz zu bewahren sucht. Unter Wasser liegt u. a. der „Kaiserfelsen“, der seinen Namen dadurch erhalten hat, daß er durch unser Flaggschiff, das tiefgehendste Schiff, welches bis jetzt in den Hafen von Amoy einlief, vor 2 Jahren aufgefunden wurde. „Gebranntes Kind scheut das Feuer“, denkt unser jetziger Kommandant vermutlich und läßt das Schiff mitten zwischen Quemoy und Amoy weit außen auf der See anker. Da der Flutwechsel hier für ge-



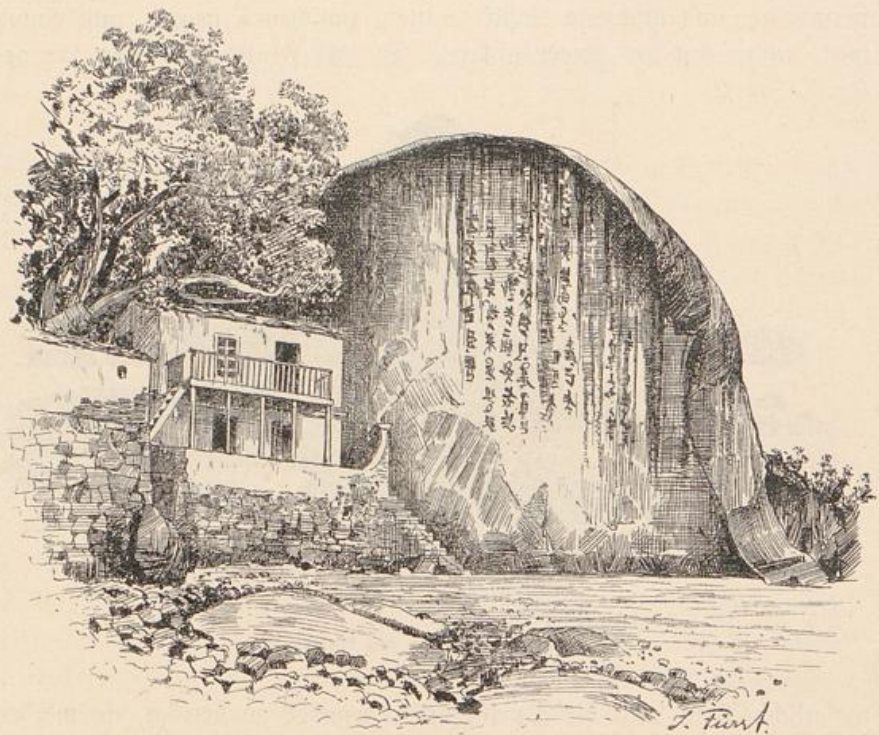
Die Glücksfelsen von Amoy

wöhnlich 4,5 m und bei Springsfluten sogar 6 m beträgt, so werden durch denselben starke Strömungen hervorgerufen, die der Schifffahrt und namentlich dem Bootsverkehr recht unbequem sind. Es dauert deshalb auch einige Zeit, bis unser Vizekonsul in seinem kleinen Ruderboot von Kulangsu zu uns herüber gelangt ist, obgleich er trotz seines hohen schwarzen Cylinderhuts den Kahn mit außerordentlichem Geschick steuert.

Die Ufer auf beiden Seiten des inneren Hafens bestehen aus stark verwittertem Granit. Sie steigen — von einzelnen mit Inschriften bedeckten Felsen abgesehen — ziemlich sanft an und die Insel Amoy erscheint als eine große Ebene, aus der jedoch Berggründen von 500 m und mehr Höhe hervorragen. Das kleine Kulangsu ist nur etwa 50 m

hoch, macht aber einen sehr malerischen Eindruck, weil große Granitblöcke wild übereinander getürmt, von mächtigen Bäumen umgeben über die Insel zerstreut sind.

Das Klima ist im Winter angenehm, im Sommer aber sehr ungesund. In der, auf der gleichnamigen Insel gelegenen Stadt Amoy, die etwa 70 000 Chinesen umschließt und in der sich auch die Geschäftshäuser der europäischen Kaufleute befinden, herrschen Typhus, Fieber



Ufer bei Amoy

und Cholera fast immer. Die Pest wird oft eingeschleppt. Auf der kleinen Insel Kulangsu ist es etwas besser. Dort liegen die Wohnungen der Europäer. Die Bevölkerung ist in der Umgegend von Amoy eine so dichte, daß von hier aus die stärkste Auswanderung stattfindet. Je nach dem zu erwartenden Ausfall der Ernte wird von den Ältesten der großen Familienverbände festgesetzt, wie groß die Auswanderung in dem betreffenden Jahr werden muß. Im Jahre 1895 wanderten beispielsweise 113 000 Chinesen von Amoy aus und kehrten nur 74 000 zurück. Sie gehen vorzugsweise nach Singapur und den Philippinen

und sollen dort, wenn sie wohlhabend werden, meistens bleiben, um der Ausfaugung durch die chinesischen Beamten zu entgehen. Nach dem Tode werden sie jedoch fast immer in die Heimat zurück gebracht und mit Vorliebe auf Kulangsu beerdigt, da diese Insel als ein für Tote besonders günstiger Begräbnisplatz angesehen wird und infolgedessen mit Gräbern überfüllt ist.

Amoy ist Vertragshafen und in der Stadt eine kleine englische Niederlassung. Auf der Insel ist, wie in ganz China, der Kaiser der eigentliche Grundeigentümer. Auf Kulangsu ist es ausnahmsweise anders. Diese kleine Insel ist von der Ming-Dynastie an zwei Familien geschenkt und dadurch aller Grundbesitz allmählich in die Hände der verschiedensten Privateigentümer übergegangen, von denen er erworben werden mußte.

Der Handel von Amoy hat durch verschiedene Umstände sehr an Bedeutung verloren. Zunächst durch die Konkurrenz des benachbarten Freihafens Hongkong und des ebenfalls nicht weit entfernten Vertragshafens Schanghai, welche beide die Verteilung der Einfuhr fast ganz an sich genommen haben. Sodann durch den Rückgang des Theegeschäfts. England bezieht seinen Thee wie gesagt aus Ostindien, Formosa liefert den feinen nicht mehr wie früher nach Amoy und Futschou, sondern seitdem es japanisch wurde, nach Japan. Während man in Ostindien alles aufbietet, den Thee durch verbesserte Kultur und geeignete Behandlung der Blätter zu veredeln, sind die chinesischen Theebauern hierzu nicht im Stande und ihnen fehlen die Mittel mit dem Rückgange des Handels von Jahr zu Jahr mehr. So ist denn, während alle Häfen Chinas, namentlich die nördlichen, sich in den letzten Jahren bedeutend hoben, der Handel Amoy's ständig in Rückgang, obgleich der Schiffsverkehr wegen der täglich ein- und auslaufenden Küstendampfer noch ein reger ist. Die Möglichkeit, eine Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse herbeizuführen, ist nicht abzusehen. Durch die Abtretung Formosas ist das Haupttheegeschäft unrettbar verloren und andere Ausfuhrartikel von Bedeutung sind nicht vorhanden. Selbst die im Jahre 1896 eingetretene Vermehrung der Opiumeinfuhr ist zwar für die Zolleinnahmen günstig, für den gesamten Handel aber ohne Bedeutung.

Die Einfuhr kann durch Heranziehung neuer Bedarfsgegenstände vielleicht etwas zunehmen, aber einer größeren Ausdehnung des Absatzgebiets durch Anlegung von Eisenbahnen stehen in Gestalt bedeutender Höhenzüge auf dem Festlande so erhebliche Schwierigkeiten entgegen, daß daran nicht zu denken ist. Amoy hat kein Hinterland. Es wird

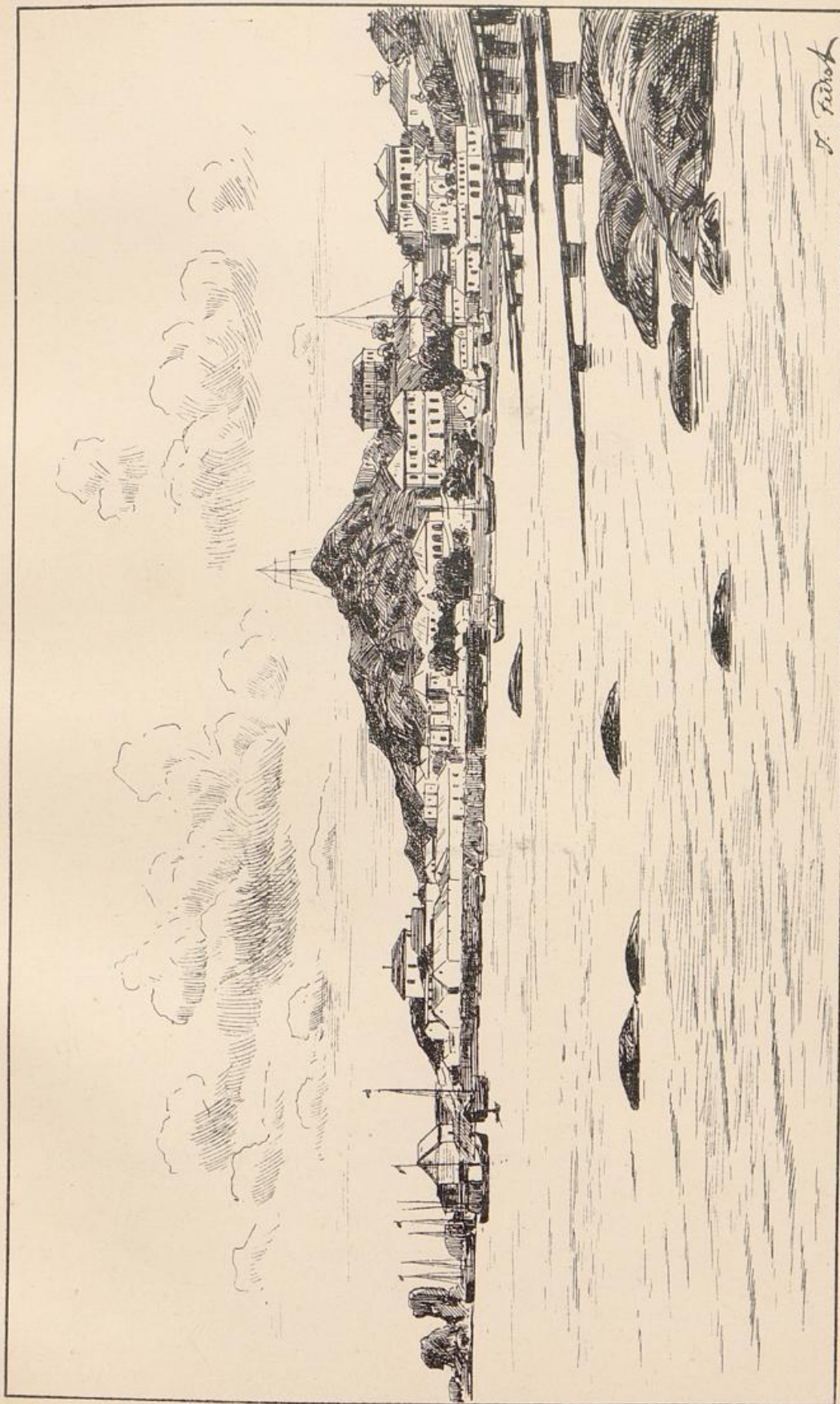
angenommen, daß insgesamt etwa $2\frac{1}{2}$ Millionen Menschen von dort aus ihren Bedarf an fremder Zufuhr empfangen, während der ganze Norden der Provinz Fokien von Futschou aus versorgt wird. Dieses Zwischengeschäft soll zu $\frac{7}{8}$ in Händen chinesischer Kaufleute liegen und nur $\frac{1}{8}$ den Fremden zufallen. Die hinter Fokien gelegene Provinz Kiang-Si gehört bereits vollständig zum Gebiet des Yangtse. Alle Flüsse gehen dorthin und auf ihnen über den Poyang-See der Thee nach Kiukiang und dann nach Hankau, dem Haupttheemarkt Chinas.

Wollte man etwa versuchen, die Einfuhr Amoy's durch Umwandlung des Vertragshafens in einen Freihafen zu heben, so würde das in den Nachbarhäfen Hongkong und Schanghai seit Jahren thätige deutsche Kapital schwerlich großes Interesse für Amoy zeigen und andererseits würde man China den Ausfall an Seezöllen und Hafengebühren ersetzen müssen, was alles bei noch nicht geöffneten Häfen weit günstiger sich gestalten würde.

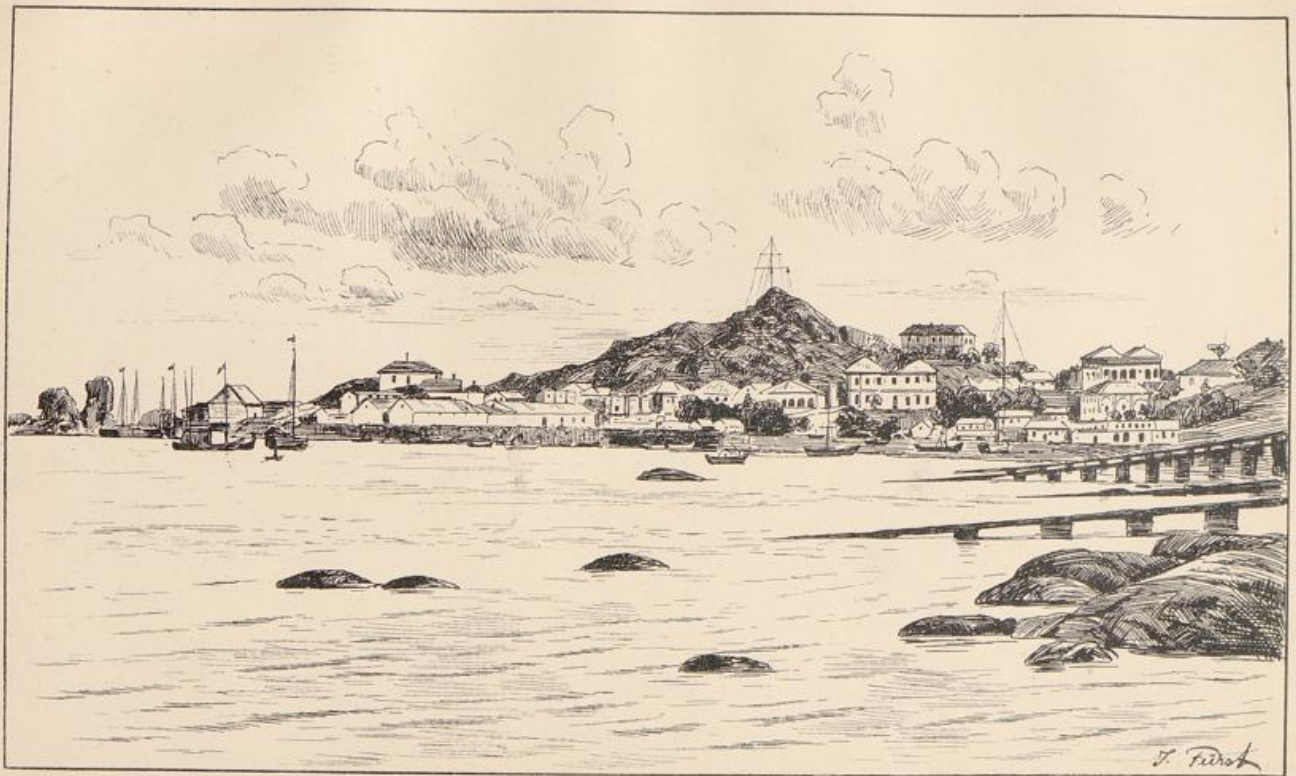
Amoy steht durch Dschunken und Boote mit dem nahen Festlande in Verbindung. Dort sollen in der Nähe der Stadt Chiang-chiu Steinkohlen und Eisen vorkommen, doch war nichts zuverlässiges hierüber bekannt. Ein von dort herstammendes Stück Kohle erwies sich als leichte Braunkohle. Jrgendwelche nennenswerte Industrie ist in Amoy nicht vorhanden. Die einzige gewerbliche Anlage von einiger Bedeutung ist ein Trockendock für Schiffe von etwa 100 m Länge und 4,5 m Tiefgang, welches sich nach großen anfänglichen Verlusten in den letzten Jahren ganz gut rentiert hat, aber die Konkurrenz der Docks in Hongkong schwer empfindet.

Als Marinestation würde Amoy brauchbar sein, obgleich das Klima auch hiergegen noch schwere Bedenken hervorrufen müßte und durch die Beseitigung der Schifffahrtshindernisse, durch die Rücksicht auf den großen Flutwechsel und endlich durch die erforderlichen umfangreichen Befestigungsanlagen jedenfalls große Kosten verursacht werden würden. In wirtschaftlicher Hinsicht ist aber von Amoy fast nichts zu hoffen. Noch weniger allerdings von den Inseln Groß- und Klein-Quemoy, welche von dem Festlande zu weit entfernt sind und auch keine für Hafenanlagen gut geeignete Wasserfläche besitzen. Sie liegen in jeder Beziehung ungünstiger als Amoy und Kulangsu.

Dem Hafen von Amoy und unsern gastfreundlichen Landsleuten auf Kulangsu sagen wir also mit Bedauern Lebewohl. Gern hätten wir uns für diesen Platz entschieden, denn im Winter ist der Aufenthalt auf der kleinen Insel ein sehr angenehmer. Von den gewaltigen



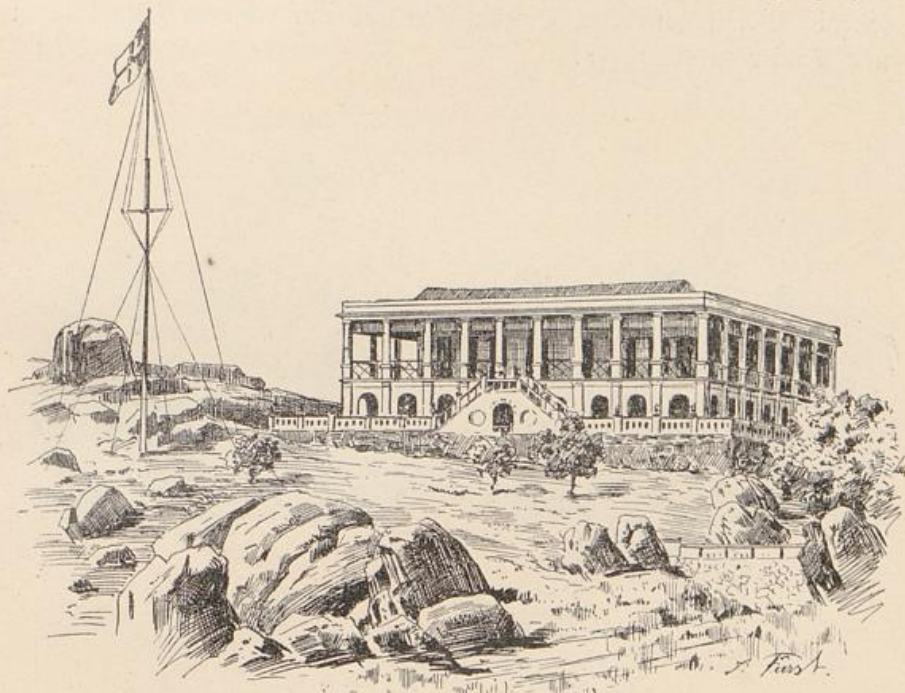
Kulangsu



Kulangju

Felsblöcken hat man überall herrliche Blicke aufs Meer und die Berge des Festlandes, die Rosen haben nicht aufgehört zu blühen, die Beilchen knospen schon wieder, köstliche Frühlingsluft läßt uns vergessen, daß wir noch im Februar stecken, kurzum alles erscheint im schönsten Licht. Nur der Handel Amoy's will nicht wieder neu erblühen.

Wir wenden uns also zur Samsah-Bucht, dem unbekanntem Becken, das nördlich von Futschou zwischen hohen Bergen gelegen, ab



Deutsches Konsulat auf Kulangsu

und an als Zufluchts-hafen angelauten wird, im allgemeinen aber bislang ganz unbekannt war. Im Herbst des Jahres 1896 haben unsere Schiffe sich dort aber länger aufgehalten und festgestellt, daß das große Becken aus 5 zusammenhängenden Buchten besteht, die teils von Bergen bis zu 2000 m Höhe, teils von Hügeln und flachen Watten umgeben sind. Das ganze Gebiet ist jetzt vollständig bekannt. Dort, der Prinzess-Wilhelm-Insel gegenüber, liegen der Knorr-Berg und die Hollmann-Spitze. An der Hoffmann-Bucht erstreckt sich das Dirpiß-Land mit Thiele-Burg und Becker-Höhe; kurz man findet sich hier jetzt leichter zurecht, als im Gebäude des Reichs-Marine-Amtes am Leipziger Platz.

Der Flutwechsel ist noch bedeutender als bei Amoy und die Strömungen sind sehr unbequem. Die Höhen sind teils mit jungem Holz bestanden, teils hoch hinauf in Terrassen bebaut. Die Bevölkerung lebt ganz von der Landwirtschaft. Auf den Feldern wird Reis, Zucker, Weizen, Rüben und etwas Thee gebaut, aber fast alles nur zum eigenen Bedarf. Viehzucht ist nicht vorhanden, Fischerei wird sehr wenig betrieben und Dschunken für Handelszwecke sind äußerst selten. Von industriellen Erzeugnissen sind nur einfache Töpferwaren und Papier zu erwähnen.



S. M. S. Prinzess Wilhelme in der Samsah-Bucht

In einzelne der Buchten münden kleine Flüsse, welche viel feinen Thonschlamm mit sich führen, der die Wassertiefe verringert und große Wattflächen gebildet hat. Bei der großen Hitze, die hier im Sommer herrscht, wird in den ringsum geschlossenen Buchten infolge dieser Watten das Klima für Europäer wahrscheinlich nicht günstig sein.

Ein Hinterland, das durch Eisenbahnen aufgeschlossen werden könnte, ist hier noch viel weniger vorhanden, als bei Amoy. Eigentliche Straßen über die Berge giebt es nicht und auf dem besuchtesten Landwege von Futschou nach Süduan an der Samsah-Bucht müssen drei steile bis 570 m hohe Bergketten überschritten werden, die den Transport um so mehr erschweren, als der Abstieg nach der Samsah-

Bucht aus einer nur für Fußgänger benutzbaren Treppe besteht. Wenn in diesen Bergen nicht Kohlen und Erze von besonders guter Beschaffenheit entdeckt werden, so wird sich hier auch in Zukunft ebenso wenig Verkehr entwickeln, wie bisher.

Die Gegend ist übrigens landschaftlich schön und hat auch ihren Reiz durch die Freuden der Jagd. Insbesondere kann man hier Tiger schießen, die ja im Süden Chinas nicht so selten sind. Bei unserer Anwesenheit in Hongkong war nachts ein Tiger in den Straßen von Kaulung gesehen und in Amoy lernten wir einen dort ansässigen Engländer kennen, der schon an 40 Tiger erlegt haben sollte. Er wird aus der ganzen Umgegend herbeigerufen, sobald sich ein solches Raubtier sehen läßt und sucht dasselbe in den Schluchten und Höhlen auf, indem er zwei Reihen von Chinesen vor sich hergehen läßt, die erste mit Speißen und Helebarben, die zweite mit Fackeln ausgerüstet. Springt der Tiger nach dem Schuß noch gegen den Jäger, wozu er selten kommt, so stürzt er in die Speiße der Chinesen.

Aber um Tigerjagd handelt es sich für uns nicht und da für Handel und Gewerbe auch in der Samjah-Bucht nichts zu hoffen ist, so wenden wir unsere Blicke von der Provinz Fokien nordwärts nach Schantung.

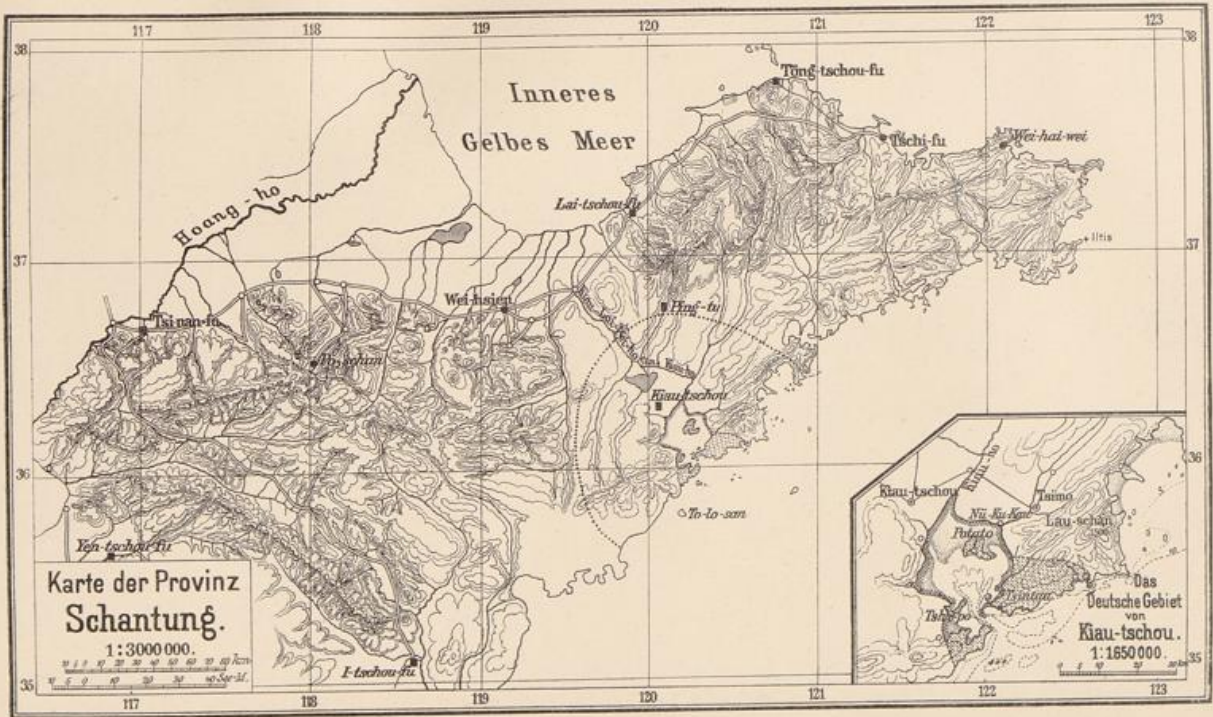


Die Provinz Schantung



Die Provinz Schantung liegt zwischen $34\frac{1}{2}^{\circ}$ und 38° nördl. Br. Im Winter ist es dort trocken, nördliche Landwinde wehen oft stark und andauernd. Der Nordost bringt manchmal leichten Schneefall und rasch vorübergehenden Frost. Von März bis Juni regnet es unregelmäßig und nicht erheblich. Die eigentlichen Regenmonate sind Juli und August, wo heftige Gewitter eintreten. Der Herbst ist schön und meist klar.

Die Größe der Provinz wird zu 140—150000 qkm angegeben, wovon etwa $\frac{4}{7}$ als Bergland zu bezeichnen ist. Letzteres liegt inselartig vor dem großen asiatischen Festlande und ist durch ein weites Flachland nach Norden, Westen und Süden mit demselben verbunden. Diese nach Osten sanft abfallende Ebene ist von den vielen Flüssen angeschwemmt, die vom Gebirge Mittelasiens herabfallen, namentlich vom Hoangho, dem weitaus größten unter ihnen, der sich nach Belieben bald dieses, bald jenes Flußbett als das bequemste ausfucht und dann seinen Lauf plötzlich vollständig ändert. In den ältesten Zeiten, von denen man Nachricht über ihn hat, wandte er sich ganz nach Norden und nahm selbst den Paiho auf. Man suchte ihn damals in diesem Bett festzuhalten, aber er verließ es oft, bald nach Osten, bald nach Südosten durchbrechend. Zwar lagerte er bei seinen Ueberschwemmungen fruchtbaren Schlamm auf den Niederungen ab, aber er wälzte seine trüben Wassermassen über blühende, reich bevölkerte Landschaften, die sich vielleicht Jahrhunderte schon vor ihm sicher gewöhnt hatten und vernichtete dabei Hunderttausende von Menschenleben. Das hat ihm den Namen „Chinas Kummer“ eingetragen. Wohl hat man sich unausgesetzt bemüht, ihn durch Eindeichungen festzulegen, aber von



einer einheitlichen Regulierung ist bei der Länge des Stromes selbstverständlich nicht die Rede gewesen. Die Querschnitte sind begreiflicherweise oft für die niedrigen Wasserstände zu groß, für die hohen zu klein gewesen und der Strom hat die mitgeführten Sinkstoffe, namentlich die sandigen Teile, in dem zu großen Bett fallen lassen, seine Sohle dadurch allmählich bis über die Ebene erhöht und dann bei besonders starkem Zufluß von oben die Deiche durchbrochen und sich auch nicht mehr in das zu hohe Bett zurückleiten lassen sondern ein anderes gesucht. Da sein Gefälle durchweg ein außerordentlich starkes ist, so leistet er nicht einmal der Schifffahrt große Dienste und seine Mündung hat er durch mächtige Barren allen tiefgehenden Schiffen versperrt.

Die letzten bedeutenden Aenderungen fanden statt im Jahre 1194, wo der Fluß statt des nördlichen einen dem jetzigen nahe entsprechenden Lauf einschlug, dann um 1300, als er sich südöstlich wandte und südlich von der bergigen Halbinsel ins äußere Gelbe Meer floß, endlich 1852, als er seinen gegenwärtigen Lauf an der Nordseite der Halbinsel wieder einnahm und damit leider ein großes Hindernis für die Herstellung von Eisenbahnen aus der Provinz Schantung nach dem Norden Chinas wurde. Lassen sich diese doch nicht so leicht über ihn hinwegführen, wie dies mit der jetzigen Hauptverkehrsstraße vom Yangtse nach Tientsin, dem Großen Kanal, der Fall ist, der den Hoangho bei gleicher Höhe der Wasserspiegel einfach kreuzt.

Der von den Mongolenkaisern angelegte Große oder Kaiser-Kanal, dieser zwar gegenwärtig sehr schlecht erhaltene, aber doch noch wichtige Schifffahrtsweg, läuft zunächst am südlichen Ufer des Yangtse etwa 300 km entlang von Hangtschou nach Tschinkiang durch äußerst fruchtbare, dicht bevölkerte Gegenden. Dann durchschneidet er den Yangtse und geht, an beiden Seiten eingedeicht, in nördlicher Richtung durch weites flaches Land, mit dem die große Ebene beginnt. An der Westseite, von der der Zufluß kommt, sind Seen abgedämmt, an der östlichen wird das überflüssige Wasser durch Schleusen abgenommen. Nach einer Strecke von 200 km erreicht er das breite trockene Bett, welches der Gelbe Fluß bis 1852 inne hatte und nachdem er es überschritten hat, zieht er, das Gebirgsland von Schantung vermeidend, nach Nordwest. 600 km von Tschinkiang entfernt, kreuzt er den doppelten Arm des jetzigen Hoangho-Laufs und trifft dann den Weiho, in dessen über der Ebene liegenden Bett er bis Tientsin läuft, um hier in den Pahi zu münden. Seine Gesamtlänge beträgt etwa 1300 km

Der Große Kanal hat Jahrhunderte lang den Süden Chinas in den Stand gesetzt, seine Produkte zu Wasser noch dem Norden zu bringen, was bei nördlichem Monsun über See sehr beschwerlich und nicht ohne Gefahr war. Er ist auch jetzt noch, wo die Schifffahrt so bedeutend verbessert ist, nicht ganz ohne Bedeutung, kann aber im nördlichen Teil, zwischen dem Hoangho und Tientsin, schwerlich mit einer Eisenbahn ernstlich in Konkurrenz treten, da er im Sommer durch die Ueberschwemmungen der Flüsse und im Winter durch Eis leidet.

Während das flache Land und die Thäler der Provinz reich angebaut sind, erscheinen die Berge selbst ganz kahl. Jahrtausende lang haben die Bewohner den ursprünglichen Wald verwüthet und nicht nur Sträucher, sondern selbst die sich glücklicherweise trotzdem erneuernden Gräser und Kräuter ausgerissen, um alles zur Feuerung zu benutzen. Nur in allernächster Nähe der Steinkohlenlager werden die fast zu Tage liegenden Kohlen benutzt, aber in etwas größerer Entfernung ist das wegen der mangelhaften Beförderungsmittel und Wege nicht mehr möglich. Der Bedarf an Feuerung ist aber ein sehr großer, denn die Bevölkerung ist eine sehr dichte. Sie wird auf 25 bis 30 Millionen angegeben, so daß durchschnittlich etwa 166 bis 200 Menschen auf ein Quadratkilometer kommen, gegen 252 im Königreich Sachsen und 97 im Deutschen Reich. Es soll eine starke Auswanderung nach der Mandschurei stattfinden.

Die Bevölkerung lebt fast ausschließlich von Ackerbau und ist verhältnismäßig wohlhabend. Der Handel in den Städten und Hauptmärkten befindet sich aber größtenteils in Händen von Angehörigen anderer Provinzen, namentlich Kantonesen. Die Hauptstadt der Provinz ist Tsinanfu am Hoangho, der bedeutendste Seehafen Tschifu und nicht weit davon Töngtschou an der nordöstlichen Spitze der Halbinsel. An der Straße zwischen diesen beiden Plätzen und Tsinanfu, nahe der nördlichen Küste, liegt eine große Stadt Weihien und fast genau ihr gegenüber an der Südküste die weit kleinere Kiautschou. Außerdem sind noch der im Osten gelegene jetzt von Japan besetzte Kriegshafen Weihaiwei zu nennen und im Westen die Städte Zentschoufu und Tsining, wo die deutschen Missionsanstalten des Bischof Anzer liegen. In der Nähe davon befindet sich der Geburtsort des Kongfutse. Die Angaben über die Einwohnerzahl dieser Städte sind sehr schwankend. Manche zählen 100 000 bis 200 000 Einwohner.

Der Ackerbau wird mit außerordentlicher Sorgfalt betrieben. Die Ebenen werden in Feldern wie bei uns bebaut, die Abhänge der Ge-

birge in Terrassen mit ganz kleinen gartenartigen Beeten, die wie unsere Weinberge durch Trockenmauern gehalten werden. Für Bewässerung wird mit größter Umsicht und unermüdlichem Fleiß gesorgt. Weizen, Gerste, Hirse, Bohnen sind die Hauptfrüchte. Dazu kommen Oelpflanzen, wie Sesam, Raps und Erdnuß, Wachsbäume, zahlreiche Gemüse, Hanf, Tabak, Melonen u. a. m. Der Maulbeerbaum und noch mehr eine großblättrige Eiche und der Götterbaum (*Ailanthus*) werden zur Seidenraupenzucht gepflanzt und die sogenannte wilde Seide, die von Tschifu ausgeführt wird und größere Haltbarkeit besitzt als die Seide des Maulbeerbaums, wird vielleicht in Deutschland bald ebenso geschätzt sein, wie sie es in China schon ist.

In größerem Umfange wird in Schantung außer dem Seidenbau nur die Strohflechterei, namentlich zur Herstellung von Strohhüten getrieben. Im übrigen steht die Industrie wohl noch auf niedriger Stufe. Eine Ausnahme soll nur die Umgegend von Poshan machen, wo das Geheimnis einer alten Glasindustrie, mehrere Lagen bunten Glases übereinander anzubringen und das der Bereitung des bunten Schmelzes für das *émail cloisonné* in wenigen Familien bewahrt wurde. Daß diese Industrien neu belebt werden können, unterliegt keinem Zweifel und ist teilweise schon der Fall. Durch europäischen Einfluß ist die Zahl der Farben des Schmelzes vermehrt und in Peking eine blühende Industrie in *cloisonné*-Waren entstanden.

Die Provinz Schantung steht überall in China in dem Rufe, große mineralische Schätze zu besitzen. Es sind allerdings Eisenerze, Bleiglanz, Kupferkies, Zinkblende und auch Gold in kleinen Mengen gefunden, ob aber abbauwürdige Lagerstätten vorhanden sind, ist bislang nicht festgestellt. Zuverlässige Angaben liegen nur von Herrn v. Richthofen über das Vorkommen der Steinkohle vor, da dieser Forscher mehrere Kohlenlager der Provinz selbst besuchte und die von dort entnommenen Kohlen auf der königlichen Bergakademie in Berlin chemisch analysieren ließ. Es sind dies besonders die Lagerplätze von Weihien, von dem obengenannten, zwischen Weihien und Tsinanfu gelegenen Poshan, und von Tschoufu im Süden der Hauptstadt Tsinanfu. Sie enthalten mehrere Flöze vorzüglicher Steinkohle. Die Mächtigkeit derselben bezeichnet Richthofen allerdings nur als mäßig, wohl im Vergleich zu jenen Kohlenlagern in den benachbarten Provinzen Schensi und Schansi, welche nach seiner Schätzung die gesamte Erde mehr als 2000 Jahre mit der jetzt jährlich verbrauchten Kohlenmenge versehen können. Immerhin handelt es sich an den drei genannten Orten

um Lagerplätze von etwa 10—12 Quadratmeilen und 2 m Mächtigkeit, zum Teil über der Thalsohle liegend. Von diesen sind einige Flötze, namentlich in Poshan, von den Chinesen abgebaut. An die tiefer gehenden wagten sich dieselben aber nicht, weil sie merkwürdiger Weise in der Wasserbewältigung noch sehr zurück sind, obgleich die Brunnenbohrer aus der Provinz Schantung sonst einen gewissen Ruf haben. Nach den Analysen der Bergakademie in Berlin enthielten die von v. Richthofen mitgebrachten bituminösen Kohlen:

2 Proben von Weihien:	Spezif. Gewicht	Asche	Gas	Coaks
Nr. 1	1,339	7,01	22,1	78,1
Nr. 2	1,347	11,74	18,6	81,2
3 Proben von Poshan:				
Nr. 1	1,415	12,50	15,9	84,1
Nr. 2	1,315	3,26	17,2	82,6
Nr. 3	1,477	18,46	16,2	83,8
1 Probe von Tschoufu:	1,375	3,66	22,8	76,8.

Die Kohle ist also durchweg sehr rein und soll vorzüglichen Coaks liefern. Zum richtigen Betriebe sind Schachtanlagen und Wasserhebewerke erforderlich. Das Grubenholz muß allerdings wohl auf dem Wasserwege herangebracht werden.

Sollten die bei Tschoufu und Tsinanfu vorhandenen Eisenerzlager abbaubar sein, so würde sich in der Provinz Schantung wohl sehr rasch eine Eisenindustrie entwickeln lassen, welche bei den jetzt beginnenden Eisenbahnbauten schon mit in Konkurrenz treten könnte. Um aber die Schätze Schantungs zu heben, muß vor allen Dingen ein geeigneter Punkt an der Küste gefunden werden, welcher als Seehafen imstande ist, das Seeschiff möglichst nahe an die Gegenden zu bringen, in welchen ein Aufblühen von Handel und Industrie zu erwarten ist. Der einzige vorhandene Hafen von einiger Bedeutung, Tschifu, liegt hierzu sehr ungeeignet, weil er sich am äußersten Ende der Halbinsel befindet und von den in Frage kommenden Industrieplässen durch das Gebirgsland getrennt ist. Nur Wei-hai-wei liegt noch ungünstiger. Die ganze nördliche Küste der Provinz ist für tiefgehende Schiffe unzugänglich. Von Süden ist ja der alte Wasserweg, der Große Kanal, noch befahrbar, aber nur für kleine Dschunken und mit außerordentlichem Zeitaufwand. Unwillkürlich richtet sich der Blick bei Betrachtung der Karte auf einen Thaleinschnitt im Gebirgslande, an dessen südlichem Ende eine Bucht tief ins Land eindringt und durch den man eine Eisenbahn nach Norden führen könnte, um die oben

genannten Kohlenlager zu erreichen und dann weiter in die westlichen Provinzen zu dringen, welche Schantung an Reichtum in jeder Hinsicht übertreffen und noch vollständig unaufgeschlossen sind. In diesen Thaleinschnitt sah Herr v. Richthofen 1869 auf der Straße von Weih-sien nach Tschifu von Norden hinein und erkannte schon damals die außerordentliche Bedeutung dieses Eingangs in den Nordwesten Chinas. Wenn er auch die Bucht selbst nicht besuchte, so sah er sie im Geiste und wies in seinem berühmten Werke dann wiederholt auf ihren Wert mit vollster Überzeugung hin. Aber es dauerte noch ein Viertel Jahrhundert, bis diese Überzeugung sich in China und Europa Bahn brach und ein ernstliches Interesse sich zeigte für die Bucht von Kiautschou.



Die Bucht von Kiautschou



Den mittleren Teil der Provinz Schantung bewohnen seit alter Zeit die beiden unabhängigen Volksstämme, die Lai und die Kiao, oder wie Richthofen deutsch zu schreiben empfiehlt, die Kiau. Der Stamm der Lai, dessen Name sich unter anderem in dem der Stadt Lai-tschou-fu erhalten hat, soll schon 2000 Jahre vor Christi Geburt genannt und von ihm berichtet werden, daß er die Seide des Gebirgsmaulbeerbaums als Tribut zu entrichten hatte. Der Stamm Kiau wird nach Richthofen zuerst 600 vor Christus genannt und wird angenommen, daß die Stadt Kiau etwa 500 v. Chr. gegründet ist. In ihrer unmittelbaren Nähe befand sich damals vermutlich die Mündung des Kiauflusses in die große Meeresbucht. Heute ist die Stadt infolge der eingetretenen Versandung etwa eine deutsche Meile vom Wasser entfernt.

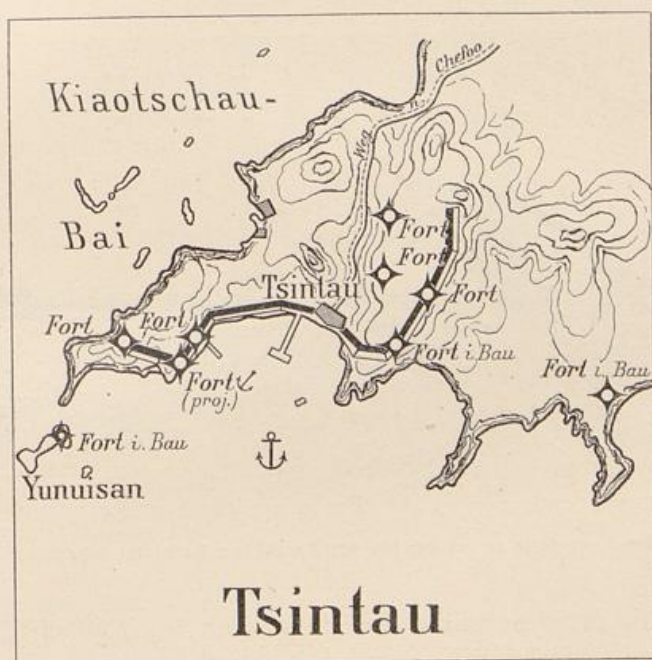
Die Kiau-Bucht liegt 390 Seemeilen nördlich von der Mündung des Yangtse, so daß man sie von Schanghai aus mit gewöhnlichen Dampfern in etwa 30 Stunden erreicht. Die Ansteuerung ist eine bequeme und wenn man sich der gegen die herrschenden Winde, den Nordost- und den Südwest-Monjun, gleich gut gedeckten Einfahrt nähert, sieht man zur Rechten der Bucht die mehr als 1000 m hohen Granitfelsen des Lauschan emporragen, während die Höhen zur Linken sich nicht über 200 — 300 m erheben. Rechts erblickt man alsdann eine kleine Einbuchtung mit einer Landungsbrücke und zwei Forts und einigen größeren Baulichkeiten. Hier liegt das Dorf Tsintau mit Zollhaus, Telegraphenstation und dem Amtsgebäude des chinesischen Generals. In dem letzteren hat sich jetzt die deutsche Verwaltung vorläufig ein Unterkommen geschaffen. In dieser kleinen Bucht haben die deutschen



S. M. Kanonenboot „Titis“

gestrandet im Wirbelsturm am 23. Juli 1896 an der Süd-Ost-Küste von Schantung

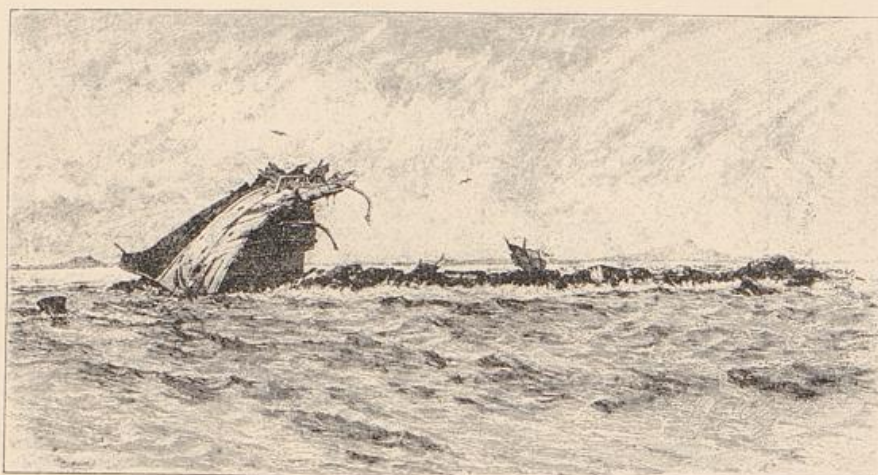
Schiffe während des Winters 1897/98 gegen die Nordwinde vollständig geschützt gelegen und die von den Chinesen auf einem Riff hergestellte, etwa 180 m lange Steinmole durch einen Landungssteg aus eisernen Schraubenpfählen, mit dessen Herstellung ebenfalls schon von den Chinesen begonnen war, so weit verlängert, daß die Dampfboote auch bei Niedrigwasser dort anlegen können. Der Platz ist, wie gesagt, gegen die rauhen Nordwinde geschützt und in dieser Hinsicht vermutlich im Winter den meisten Plätzen im Innern der großen Bucht vorzuziehen. Es ist deshalb zu erwarten, daß sich hier alsbald die erste deutsche Niederlassung ansiedeln wird.



Von der 2 Seemeilen breiten Einfahrt haben 1,5 Meilen eine für die größten Schiffe ausreichende Tiefe. Die Bucht mißt in jeder Richtung etwa 12 Seemeilen, doch fallen weite Flächen bei Niedrigwasser trocken, so daß der für tiefgehende Schiffe in Frage kommende Raum etwa einer Kreisfläche mit 4 Seemeilen Durchmesser oder einer deutschen Quadratmeile entspricht. An dieses Becken schließt sich nach Nordost noch eine Rinne von 4 Seemeilen Länge mit 1000 m Breite und mindestens 6 m Tiefe bei Niedrigwasser.

Da der durch Ebbe und Flut erzeugte Wasserwechsel etwa 3 — 4 m beträgt, also etwa so viel wie bei uns an der Nordseeküste,

so liegt ein Vergleich der Bucht mit dem Jadedeusen nahe und man kann sich also eine den Jadedeusen an Ausdehnung noch übertreffende Wasserfläche denken, an welche sich nach Nordost noch eine Rinne von der Größe des Kieler Hafens anschließt. Das Klima der Provinz Schantung wird allseitig als das gesündeste in ganz China bezeichnet. Die Wärme ist in Kiautschou, das etwa auf dem Breitengrade von Sicilien liegt, während des Sommers zwar noch groß, aber die Trockenheit der Luft läßt sie leichter ertragen. Im Winter giebt es namentlich nachts ganz kräftigen Frost, doch soll die Bucht nach den Angaben der Bewohner nur auf den nordwestlichen Wattflächen zeitweise Eis zeigen.



Wrack des Itis an der Ostküste der chinesischen Halbinsel Schantung

Wie allgemein versichert wurde, erwächst daraus der Schifffahrt durchaus kein Hindernis. Nebel und Schnee sind selten.

Die herrschenden Winde, der Nordost und Südwest-Monsun, sind gleichzeitig auch die stärksten. Taifune sollen selten sein, doch muß mit ihnen gerechnet werden, wie es leider der Taifun des Juli 1896 bewiesen hat, in welchem der Itis auf der Fahrt nach Kiautschou an der Südküste von Schantung strandete. Wenn auch die Bucht gegen alle Winde derart gedeckt ist, daß sie einen sehr geschützten Ankerplatz bildet, so wird sich doch infolge ihrer großen Ausdehnung aus jeder Richtung soviel Seegang erzeugen, daß z. B. ein Löschen und Laden der Schiffe mit Hilfe von Leichterfahrzeugen zeitweise ebensowenig möglich sein wird, wie der Verkehr mit leichten Booten. Die Bucht bildet zwar eine ausgezeichnete



Kapitänlieutnant Otto Braun
Commandant d. No. Kanonenboot Iltis.

Ernst Fraustädter
Lieut. z. S.
Wilhelm Trappe
Lieut. z. S.

Moritz v. Holbach
Lieut. z. S. 1. Offizier.
Dr. Hildebrandt
Assistenzarzt

starben mit 66 braven Seeleuten den Heldentod fürs Vaterland am 23. Juli 1896 mit dem Rufe:
„Für Seine Majestät den Kaiser Hurrah, Hurrah, Hurrah!“

Reede, doch müssen die eigentlichen Hafenanlagen, wie in allen solchen Fällen, so auch hier noch geschaffen werden.

Besonders starke nachteilige Strömungen sind nicht vorhanden. Das Wasser ist, seitdem der Hoangho sich wieder auf die Nordseite der Halbinsel Schantung geworfen hat und seine gelben Fluten nicht mehr wie von 1300—1852 an der Südseite derselben ins Meer wälzt, frei von Sinkstoffen. Wenn trotzdem eine Abnahme der Wassertiefen stattfindet, so wird diese Erscheinung durch die Sandmassen hervorgerufen, welche der Bucht durch die sich in sie ergießenden Bäche und Flüsse zur Regenzeit von den entwaldeten Granit- und Gneisgebirgen zugeführt werden. Die Ursachen der Verflachung liegen also nicht in Schlickablagerungen aus der See. Vergleicht man also die Bucht auch in dieser Hinsicht wieder mit dem Jadebusen, so sind die Verhältnisse in der Kiau-Bucht ungleich günstiger. Während in der Jade die Schlickablagerung und Tiefenverringernng im ganzen Bereich des Busens überall dort stattfindet, wo die Wassergeschwindigkeit, wie regelmäßig bei Hochwasser und Niedrigwasser, zeitweise gering wird oder gar aufhört, so geht die Versandung in der Kiau-Bucht nur von einzelnen Punkten aus vor sich. Fängt man den Sand an diesen Stellen auf und zwingt die Wasserläufe, ihn dort abzulagern, wo er nicht schädlich, sondern nützlich ist, so ist man imstande, große jetzt unbrauchbare Wattflächen hochwasserfrei zu machen oder einzudeichen. Denn für die Erhaltung der Wassertiefen in der Einfahrt und dem Fahrwasser ist die Verringerung der Wasserflächen in der Kiau-Bucht ganz ohne Nachteil, während man bei dem Schlickgehalt des Jadebusens dort ängstlich darauf halten muß, daß die Wasserfläche nicht eingeschränkt wird, weil nur dann die vom Meer in den Busen eindringende und bei Ebbe wieder auslaufende Wassermasse groß und kräftig genug bleibt, die Tiefe im Fahrwasser zu erhalten. In der Bucht von Kiau kann der vom Lande zufließende Sand ohne große Kosten hinfort nützlich verwendet werden, indem man ihm nicht mehr gestattet, in die größeren Tiefen vorzudringen, sondern nötigt, die unbequemen Seegang erzeugenden flachen Wasserflächen in brauchbares Land zu verwandeln. Diese Flächen sind so groß, daß sie auf Jahrhunderte hinreichen, den jetzt zufließenden Sand aufzunehmen. Vermutlich wird aber der Zufluß infolge von Bewaldung der Höhen allmählich abnehmen, so daß man vielleicht dereinst noch mal über Mangel an Sand klagen wird.

Daß man es bei allen Bauten in und an der Kiau-Bucht mit Sand und nicht wie an der Jade mit Schlick zu thun hat, fällt für

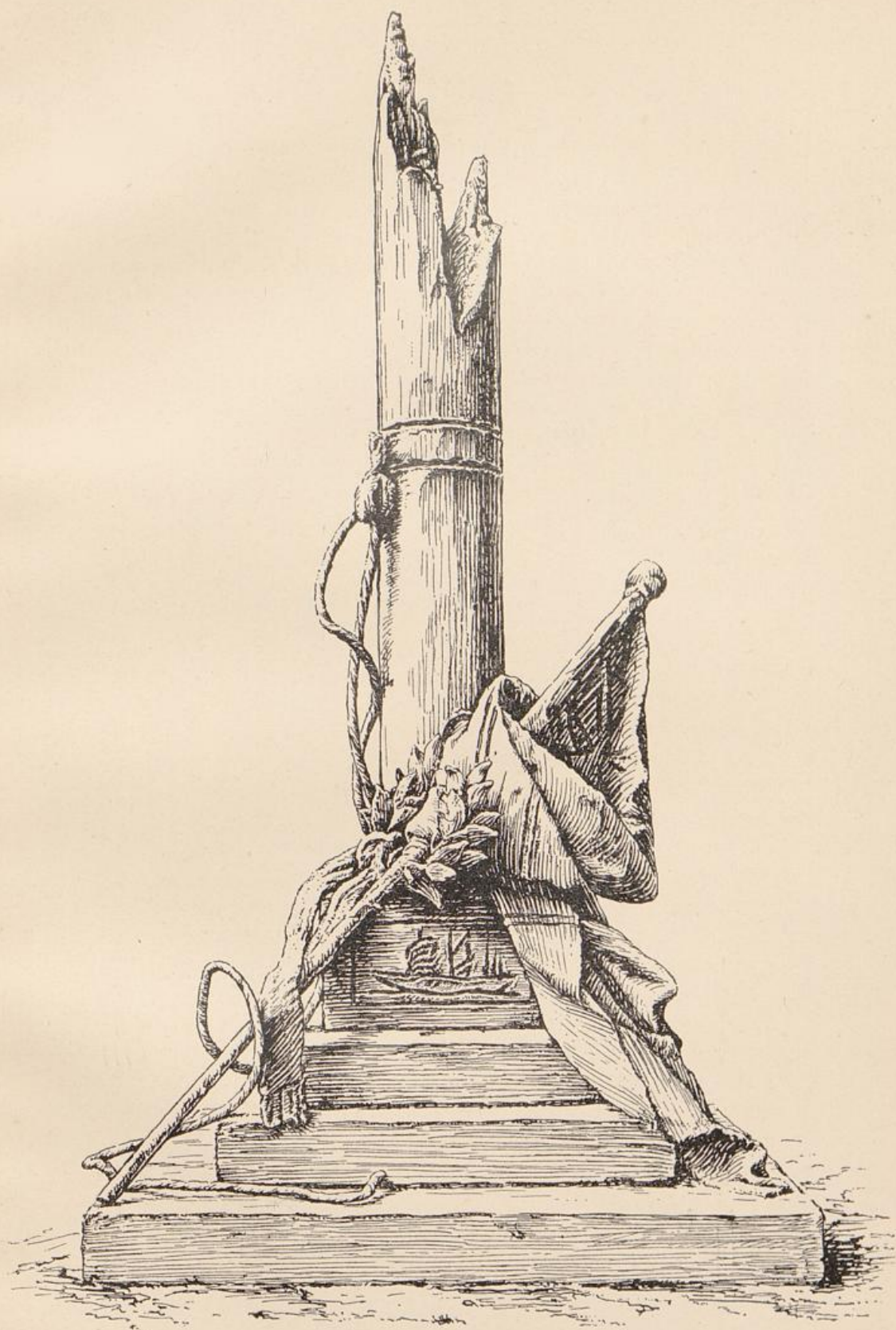
die Kosten der Bauwerke selbstverständlich sehr günstig ins Gewicht. Auch für den Ankergrund ist das von Wichtigkeit.

Die bisherige Tiefenabnahme hat namentlich von Nordwesten her, wo der bedeutendste Fluß, der Kiau-ho oder Wu-ho mündet, stattgefunden. In den für Hafenanlagen in erster Linie in Frage kommenden östlichen Teilen der Bucht konnte ich eine merkliche Verschiebung der 10 Meterlinie gegen die Angaben der englischen Messungen von 1863 nicht feststellen.

Das Vorhandensein des Bohrwurms ließ sich bei dem vollständigen Mangel an Holzbauten nicht unmittelbar nachweisen, ist aber mit Sicherheit anzunehmen, weil derselbe an der ganzen chinesischen Küste und beispielsweise auch in dem benachbarten Tschifu sehr stark auftritt. Man wird also voraussichtlich zu Wasserbauten kein Holz verwenden dürfen, obgleich solches von Kanada in vorzüglicher Beschaffenheit zu etwa denselben Preisen zu haben ist, den man in Norddeutschland für preussisches Holz zahlt.

Die Bucht ist nach Osten und Süden von Bergketten umgeben. Die östlichen fallen sanft, die südlichen steil ins Wasser. Nach Nordost senken sich die Höhen immer mehr, nach Norden ist alles flach, ebenso im Westen, doch treten hier einzelne Kegel aus der Ebene empor. Die Gebirge bestehen vorzugsweise aus Gneis, die in die Bucht auslaufenden Felsenriffe zeigen aber auch Kalkstein und am Nordostufer bei Mü-ku-kau, wenn ich nicht irre, auch Sandstein. In der Bucht liegen außer den Inseln Tschiposan und Potato-Insel, zwei Riffe von Bedeutung, auf der englischen Seekarte als Horse-shoe Rock- und Womans-Insel bezeichnet, von denen namentlich das erstere jetzt noch der Schiffahrt gefährlich sein kann, weil es bei Hochwasser fast ganz unsichtbar ist. Es ist jedoch nicht unmöglich, daß man beide Riffe später durch Aufmauerung als Wellenbrecher sehr nützlich verwendet. Hier ankerten im Mai 1897 S. M. S. „Kaiser“ und „Cormoran“.

Auf der Strecke zwischen Horse-shoe und Womans-Insel gehen die für große Schiffe ausreichenden Tiefen ziemlich nahe an das Ostufer heran und hier ließe sich ein Handelshafen von großen Abmessungen anlegen. Es muß jedoch noch festgestellt werden, ob dieser Platz gegen ein Bombardement von See her ausreichend geschützt ist und wenn das nicht der Fall sein sollte, wird man vermutlich nördlich von Womans-Insel, wo die Wassertiefe bei Niedrigwasser noch immer 10 m beträgt, die für große Schiffe erforderlichen Anlagen herzustellen suchen, während die kleineren Fahrzeuge, ebenso wie jetzt die chinesischen



Titisdenkmal in Schanghai

Gestiftet von der Kaiserlichen Marine und den Deutschen Chinas

Nach dem Modell von Bildhauer August Kraus

Dschunken, möglichst weit in der tiefen Rinne nach Norden vordringen und dort östlich von Potato-Insel den besten Schutz finden. Die kleine Stadt Nü-ku-kau bildet dort jetzt den Einfuhrhafen für diejenigen Güter, welche auf Dschunken herangebracht werden, von denen ich nur Baumwolle als selbst gesehen nennen kann.

Wenn man sich nun vom Wasser aufs Land begeben will, so ist das in der Bucht zunächst noch ziemlich unbequem. Nur an wenigen Stellen kann man mit Booten landen, ohne nasse Füße zu bekommen. Die Ufer erheben sich dünenartig etwa 15—20 m über den eigentlichen Strand. Aus Dünen und Strand treten aber zahlreiche Felsenriffe hervor, welche sich über und unter Wasser in die Bucht hinein erstrecken. Solche Riffe kann man ohne große Kosten als Molen zu Landungsplätzen ausbilden und die Chinesen haben, wie gesagt, an einer sehr geschützten Stelle außerhalb der Bucht bei dem Dorfe Tjintau einen solchen Landungsplatz angelegt.

Ich muß den Leser nun leider bitten, sich kein zu günstiges Bild von der nächsten Umgebung der Bucht zu machen. Wohl kann sich das Auge bei schönem Wetter, wie ich es im Mai hatte, an der wunderbaren Farbenpracht erlaben, in der die rotgrauen Berge und das bald tiefblaue, bald durch alle Schattierungen von Grün erglänzende Wasser sich zeigen, aber von menschlicher Kultur ist noch wenig zu spüren und die Vegetation läßt gerade dort, wo man an der Südostseite das Land zunächst betritt, auch noch viel zu wünschen übrig. Die niedrigen Höhen und das wellige Terrain zwischen ihnen bestehen aus verwittertem Gneis und sind deshalb sehr sandig. Je weiter man jedoch nach Norden zu an der Bucht hinauf gelangt, desto besser wird der Boden und er geht immer mehr in äußerst fruchtbaren Vösz über, der dann mit überraschender Sorgfalt von den in zahlreichen Dörfern angesiedelten Chinesen beachtet ist. Diese Dörfer machen zum Teil einen sehr dürftigen, zum Teil aber auch einen recht freundlichen Eindruck. Ich habe Lehmhütten kleinster Art gefunden, die von alter Zeit her zum Schutz gegen Räuber mit hohen, jetzt zerfallenen Lehmwällen und Gräben umgeben waren, aber auch wesentlich besser hergestellte Häuser mit Granitsockel und Ziegelwänden, mit kleinen Gärten, in denen Glycinen und gelbe Rosen in größter Leppigkeit blühten, auch eine niedrige Daphne von außerordentlichem Duft. Rings um einige dieser Dörfer zogen sich große Anpflanzungen von Obstbäumen, meistens Birnen, die allerdings nach unsern Begriffen nicht besonders wohlschmeckend sind, aber auch Aprikosen und Wallnüsse. Ich zweifle auch nicht daran,

daß in einigen Jahren in der Kiau-Bucht ebenso schöne Weintrauben gedeihen, wie jetzt in Tschifu, zumal einer der Besitzer jener Weinberge sich schon in Tshintau niedergelassen hat.

Kinder und Pferde sind nicht sehr zahlreich, die Tiere auch klein, aber nicht häßlich. Vorzugsweise sind Esel und Maultiere in Gebrauch.

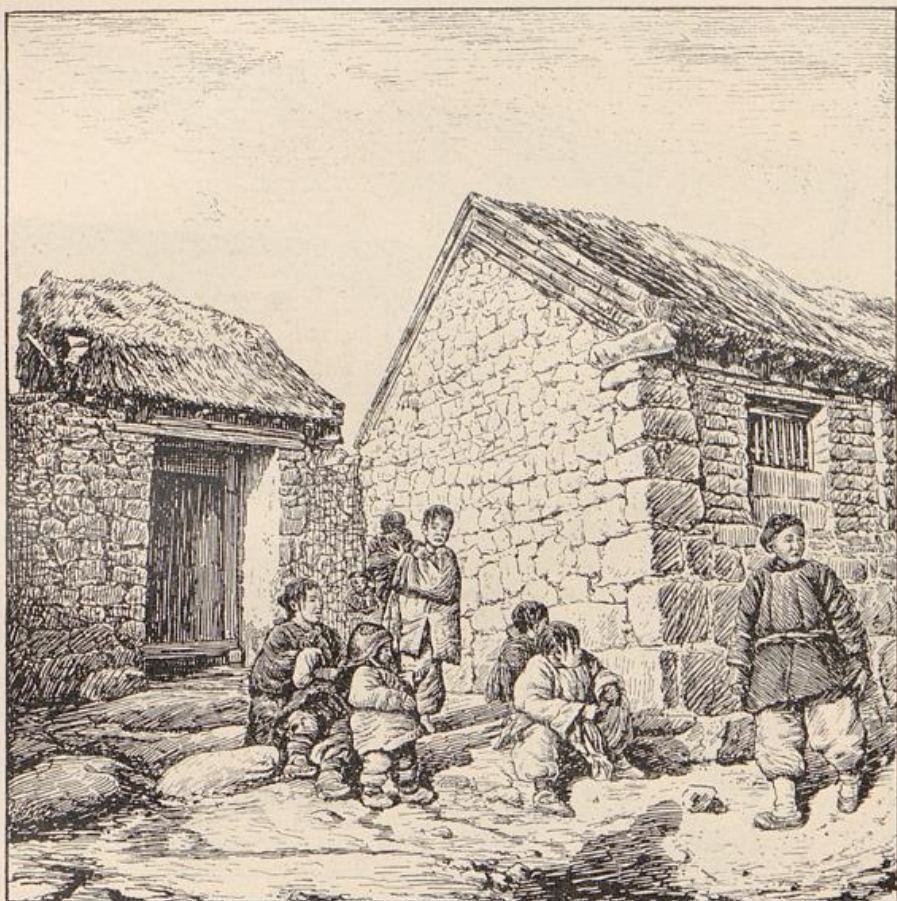


Eingang zum Tempelhof in Tshintau

Ebenso zahlreich wie diese sind kleine schwarze Schweine; Ziegen und Schafe dagegen wieder selten. Hühner und Enten werden überall gehalten, auch Tauben. Wasservögel giebt es auf den Watten in großer Zahl. Singvögel werden aus Mangel an Wald und Gebüsch schwerlich vorhanden sein. Der verbreitetste Vogel in ganz China ist die Elster, sie fehlt auch in Kiautschou nicht. An Fischen soll die Bucht reich sein, doch war von Fischerei nicht viel zu bemerken. In der Stadt

Kiau wurden unserm Hornfisch ähnliche, 1 bis 2 m lange Fische in großer Menge auf den Markt gebracht.

Das an Deutschland jetzt verpachtete Gebiet ist nicht überbevölkert, weil es weniger fruchtbar ist, als die nach Norden sich anschließende Ebene. Die Bevölkerung macht einen kräftigen Eindruck. Sie ist



Strassenbild von Tsintau

friedfertig und gutmütig. Man darf nur die Geduld nicht verlieren. Das ist freilich nicht ganz leicht, wenn man von unzähligen Männern und Kindern umringt wird, die alle den Fremdling betasten und das Zeug oder das Fernglas untersuchen wollen. Flüchtet man nun auch in den vom Wirt als Schlafzimmer überwiesenen Raum, so dringt doch eine ganze Anzahl mit hinein, weil die Thür nicht verschließbar

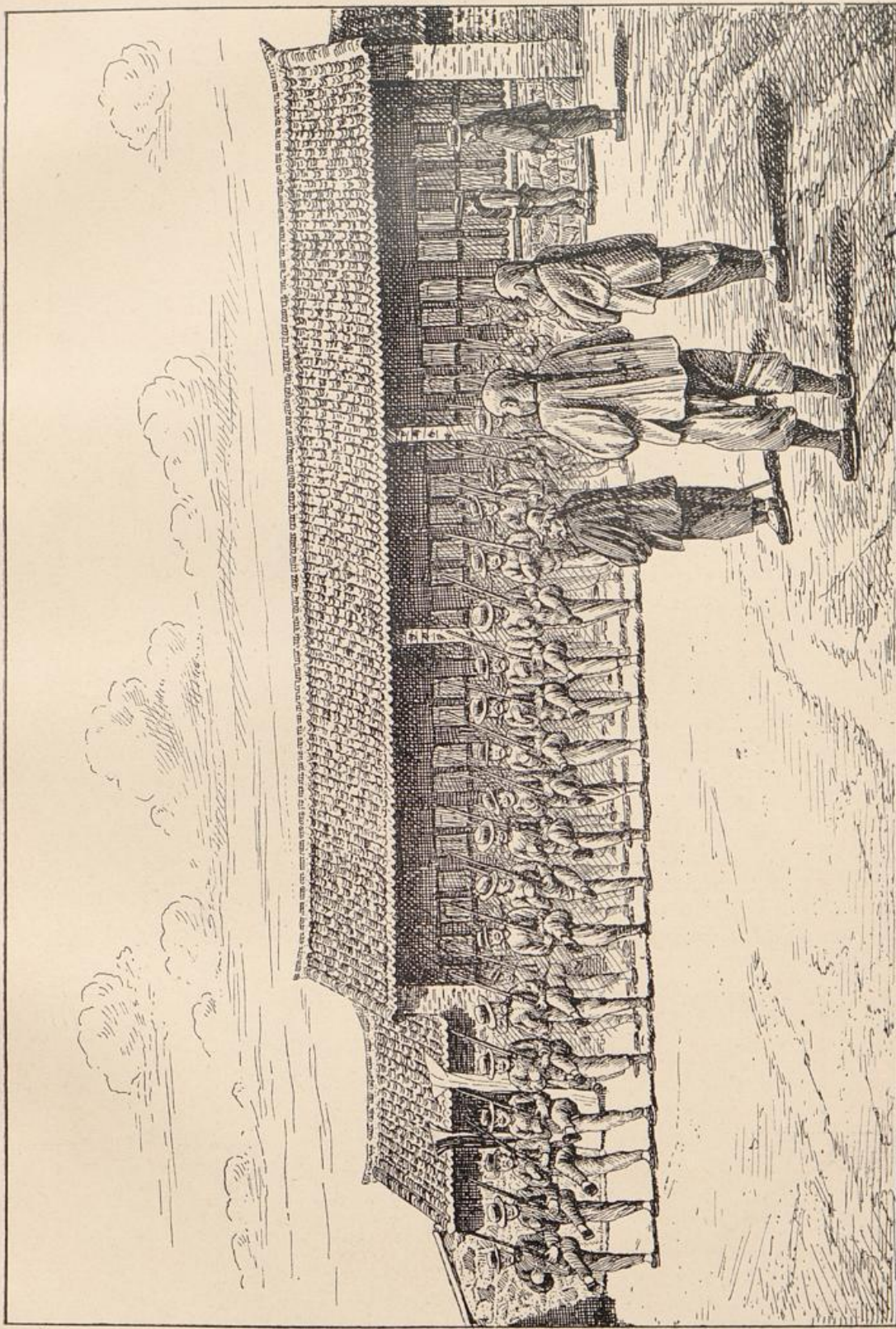
und in dem Raum kein Stück Möbel vorhanden ist, mit welchem man die Thür verbarrikadieren könnte. Hat man die Neugierigen endlich hinausgejagt und die Thür zugebunden, so bleiben sie an den Fenstern stehen, durchstoßen die Papierscheiben und betrachten den Fremden so lange, bis es im Innern dunkel ist. So wird die Bevölkerung durch ihre Neugierde wohl lästig, aber obgleich ich nur mit zwei Begleitern



Exercirende chinesische Rekruten

ins Land hineinritt, sind wir doch während eines fünftägigen Ausflugs weder durch Wort noch That auch nur im geringsten behelligt.

Die Menschen, die wir am Ufer zunächst sahen, waren die Soldaten aus den Lagern, junge, kräftige Leute. Meistens liefen sie unbewaffnet in kleinen Trupps umher, in blauen und roten Kitteln mit den zweitheiligen Ueberhosen, großen runden Strohhüten, Filzschuhen,



Eine Cruppenübung in den Befestigungen von Kiautschou (Tsintau)



Eine Truppenübung in den Befestigungen von Kiautschou (Cintau)

einen Regenschirm in der Hand und machten keinen sehr kriegerischen Eindruck.

Auf den Aeckern sahen wir wenig Leute, weil die Kornfelder überall grüntem und nur einzelne Aecker noch besonders bestellt wurden. Auf den Wegen aber trafen wir namentlich im Norden der Bucht viele Karrenschieber, die mit bewundernswerter Kraft und Ausdauer ihre Lasten meilenweit durchs Land fortbewegten. Die Fahrstraßen gleichen unsern breiten Feldwegen, aber Wagen sind ganz unbekannt



Wachtparade

und die in Nordchina gebräuchlichen zweirädrigen Karren sahen wir nur in ganz geringer Zahl. Das Beförderungsmittel ist fast ausschließlich die auch in Schanghai gebräuchliche Schubkarre mit einem großen Rade, zu dessen beiden Seiten die Last direkt auf der Achse ruht und die von einem Manne geschoben, häufig aber noch von einem zweiten Manne und einem Esel gezogen wird. Die von Herrn v. Richthofen erwähnte böse Sitte, auch Frauen zum Ziehen zu verwenden, habe ich

niemals bemerkt. Ob ganz China oder nur die Umgegend von Kiautschou solchen Fortschritt gemacht hat, vermag ich nicht anzugeben.

Es lag mir vor allem daran, mich durch eigenen Augenschein von der Beschaffenheit der im Norden der Bucht vorhandenen Ebene zu überzeugen, welche Herr v. Nitchhofen zwar in seiner Karte angegeben, aber nicht persönlich gesehen hatte. Ich ritt also mit zwei Begleitern, den Herren Krebs und v. Müßling, von denen ersterer als Dolmetscher, letzterer als Reisemarschall thätig war, am Ostufer der Bucht nach dem erwähnten Hafensplatz Nü-ku-kau. Es muß hier ein gewisser



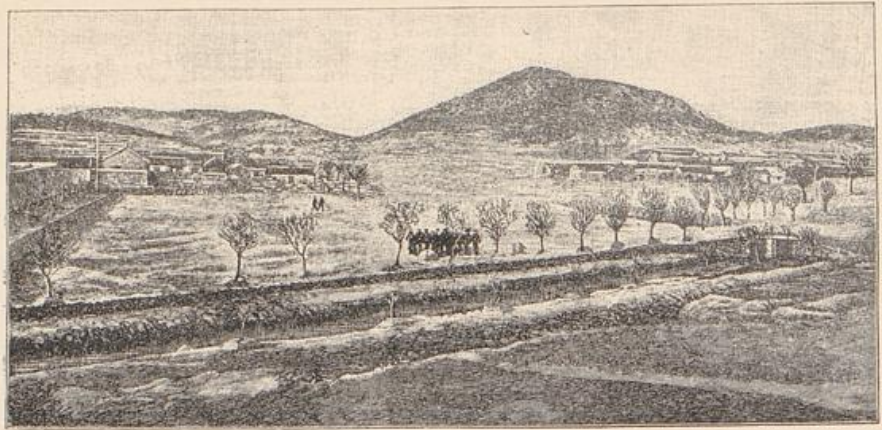
Marsu's, Boten

Wohlstand herrschen. An dem allerdings nur bei Hochwasser zugänglichen Hafen, vor welchem etwa ein Duzend Dschunken ankerte, lagen einige aus Granitquadern und Ziegeln hergestellte größere Gebäude, die als Speicher dienten. Die Bevölkerung war zum Teil gar nicht ärmlich gekleidet. Ich sah u. a. an dem auf einer ganz isolierten Höhe gelegenen, weithin sichtbaren Tempel bei Tagesanbruch einen jungen

chinesischen Reiter sich vom Pferde herab im Bogenschießen üben, der ganz das Aussehen eines wohlhabenden Sportmans hatte.

Von Nü-ku-kau ab wird die Gegend vollständig flach. Man überschreitet dann drei kleinere Wasserläufe, die durch ihre gemeinsamen Sandablagerungen ein großes Watt gebildet haben, welches größtenteils schon über dem gewöhnlichen Hochwasser zu liegen scheint und nur bei höheren Fluten ganz mit Wasser bedeckt sein mag. Auf diesem Watt wurde die Salzgewinnung in der an der chinesischen Küste so vielfach vorkommenden einfachen Weise betrieben. Wir wandten uns, immer dem Telegraphen folgend, an dem Nordufer der Bucht nun nach Westen und überschritten bald ein breites, aber vollständig trocknes Flußbett, das als das des Wu-ho bezeichnet wurde. Die Sohle desselben lag mehrere Meter hoch über dem Terrain. Ob es zur Regenzeit ausnahmsweise noch Wasser führt, war nicht festzustellen, doch war es auf der Ostseite mit einem Deich versehen. Nach Westen zu folgte bald der eigentliche Wu-ho oder Kiau-ho, dessen Sohle merklich tiefer lag. Das Bett desselben war etwa 120 m breit, der zur Zeit darin vorhandene Wasserlauf vielleicht nur 80 m, bei einer Tiefe von etwa 0,5 m. Ueber diesen Fluß führte eine regelrechte aus Granitquadern hergestellte Brücke mit 45 Pfeilern, welche etwa 1,5 bis 2 m von einander entfernt und mit Steinbalken überdeckt sind. Es ist dies die Straße von Tsimo nach Kiautschou.

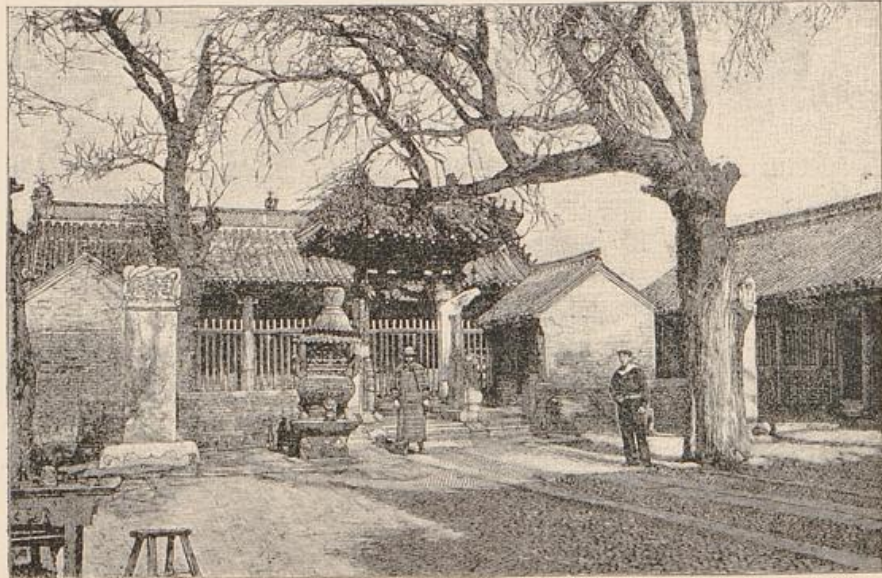
Nun wurde die alte Stadt mit ihren 10 m hohen, von Zinnen umkränzten Mauern, die von weitem einen ganz imposanten Eindruck machen, im Grunde aber nur Trümmerhaufen sind und wie alle diese mächtigen chinesischen Mauern nur äußerlich mit Ziegeln bekleidet zu sein scheinen, erreicht. Die hölzernen Thore wurden noch benutzt. Durch enge schmutzige Gassen ritten wir zum Gasthose und kamen dabei durch eine ganz kunstvoll aus Granit gearbeitete Ehrenpforte, zum Andenken einer tugendhaften Frau errichtet. Ähnliche, etwas einfachere Denkmäler hatten wir schon vorher in einem Dorfe getroffen. Die meisten derselben sind für Witwen errichtet worden, die sich nicht wieder verheiratet haben, oder für junge Mädchen, die ehelos blieben, um ihre eigenen oder die Eltern ihres verstorbenen Bräutigams bis an ihr Lebensende zu pflegen. Andere Denkmäler dienen zur Erinnerung an Frauen oder Töchter, die sich ein Stück Fleisch aus dem Arm oder ein Stück aus der Leber geschnitten haben, um mit der daraus bereiteten Brühe ihren Eltern Heilung von irgend einer Krankheit zu bringen. An Entfugungsfähigkeit und Opferwilligkeit scheinen also die chinesischen



Eyerzierplatz und Regierungsgebäude in Tsintau



Tempel bei Mü-ku-kau



Inneres eines Tempels in Kiautschou

Frauen mit den unsrigen zu wetteifern und es gefiel uns sehr, daß man ihre Verdienste durch solche Denkmäler ehrt.

Mit den Gasthöfen war es dagegen schlecht bestellt. Ein Tempel, in welchem man ja sonst in Nordchina am liebsten übernachtet, war nicht vorhanden oder nicht frei, und in dem Gasthof ersten Ranges mußten wir mitten zwischen Pferden und Eseln in einem Raum übernachten, der an Größe, Form und Ausstattung einem Gänsestall auf ein Haar gleich. Daß wir dennoch 2 Nächte darin vortrefflich geschlafen haben, verdanken wir dem Kommandanten des Cormoran, der jedem von uns außer dem Proviant eine Matratze und Decke mitgegeben hatte. Auf Fremdenverkehr ist man noch nicht recht eingerichtet und Europäer waren dort noch ziemlich unbekannt, ebenso das Silbergeld. Unser Wirt hatte nie ein Stück davon gesehen und fiel, als ich ihm für ein Stück Steinkohle von Weih-sien einen blanken Dollar schenkte, ganz überwältigt vor mir nieder. Auch konnten wir unser Silber nicht verwerten und mußten, obgleich wir zwei nur mit Kupfermünzen beladene Esel mit uns führten, doch noch mit Hilfe unseres Führers eine Anleihe machen.



Korv.-Kapitän Brusbatis
Kommandant S. M. S. Cormoran

Ich erlaube mir den Hinweis auf die in jener Gegend herrschende Kupferwährung besonders deshalb, weil ich in letzter Zeit wiederholt gefragt bin, ob eine Vergnügungsreise nach Kiautschou lohnend sei. Ich kann das unbedenklich bejahen, aber der dazu erforderliche Geldbeutel muß, wie man sieht, recht groß sein.

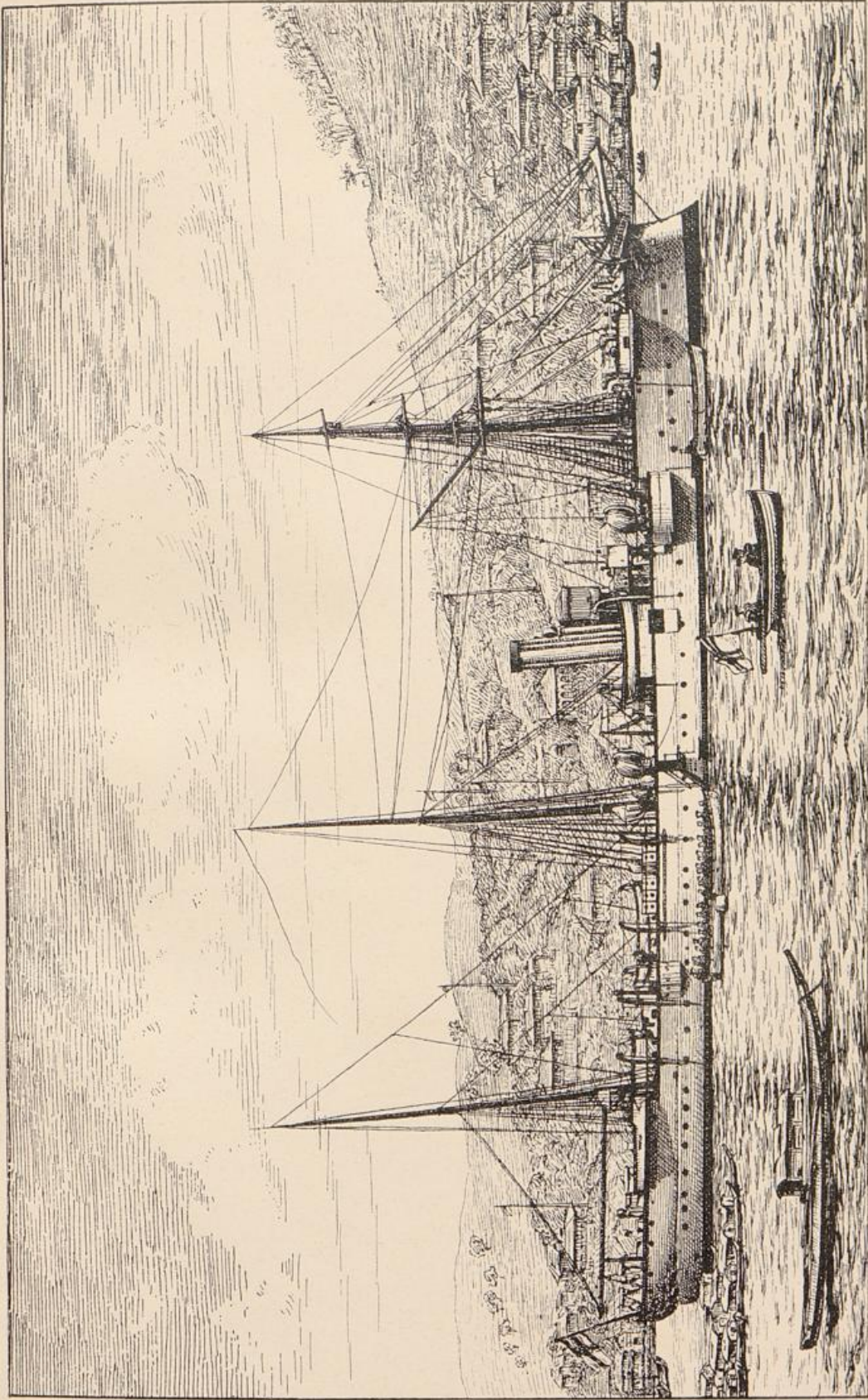
Wie groß die Bevölkerung der Stadt ist, war nicht zu ermitteln. Ich würde sie nicht über 30 000 bis 50 000 Seelen schätzen, was ja für China nicht so sehr viel ist. Ich vermute, daß ein Teil derselben, namentlich die Handwerker, ihrer Vaterstadt bald den Rücken kehren und sich am andern Ufer der Bucht Arbeit suchen werden. In den neuen Ansiedlungen werden Straßen und Wohnungen nach dem Muster von Hongkong einen mehr europäischen Zuschnitt haben, aber auch hier werden sich die Chinesen bald an Reinlichkeit gewöhnen und vorzügliche Arbeiter werden.

Obgleich man schon in der Stadt Kiautschou erkennt, daß nach

Norden zu, so weit das Auge reicht, nur eine einzige sanft ansteigende Ebene vorhanden ist, lag mir doch daran, die Wasserscheide zu erreichen, von welcher ab der sogenannte nördliche Kiau-ho oder der Lai-ho nach der Bucht von Petschili zu fließt. Diesen Punkt fanden wir etwa 25 km nördlich von der Stadt und zwar auf der Straße von Kiautschou nach Pinktu-tschou, indem wir, den südlichen Kiau-ho aufwärts ziehend, an einen Seitenarm kamen, der sich auf den ersten Blick als ein künstlicher Kanal von 30—40 m Breite darstellte. Auf einer der am Ufer aufgestellten großen Steintafeln war der Wasserlauf als Kiau-Lai Kanal und die über ihn hinweg führende Brücke als „die Brücke, die Perlen hervorbringt“, bezeichnet. Das that sie allerdings nicht, obgleich ein Pfeiler eingestürzt war, denn das Wasser im Kanal stand zur Zeit vollständig still. Aber die Chinesen behaupteten, es flösse nach Norden. Wir waren also unzweifelhaft an der Wasserscheide und die Richthofensche Karte erwies sich als richtig. Auch erzählten die Dorfbewohner dasselbe, was Richthofen anführt, daß der Kanal vor 600 bis 700 Jahren hergestellt sein soll. Es ist erstaunlich, wie gut er sich erhalten hat. An beiden Ufern standen hohe Bäume, während an den Flußläufen kein Baum zu sehen war. Daß aber der Kanal oder der Kiaufluß zur Zeit irgendwie mit Booten befahren wurde, dafür habe ich keinen Anhalt gefunden. Der niedrigen und schmalen Brückenöffnungen wegen könnten es ja auch nur Fahrzeuge kleinster Art sein.

Auch von dieser Brücke aus war nach Norden nichts zu sehen, als eine breite, fruchtbare Ebene, aus der überall von einzelnen großen Bäumen umgebene Dörfer auftauchten. Die Aecker waren so sorgfältig mit Weizen, Gerste, Hirse, Bohnen, Melonen, Wachsbäumen u. s. w. bestellt, daß kaum ein unbebauter Fleck oder ein Unkraut zu sehen war, letzteres ja vielleicht mit aus dem Grunde, weil, wie erwähnt, alles, was nicht Frucht bringt, ausgerissen wird, um als Brennmaterial zu dienen.

Ich gewann also die feste Ueberzeugung, daß der Bau von Eisenbahnen nach Norden zu keine besonderen technischen Schwierigkeiten bietet und daß das Hinterland ein sehr fruchtbares, stark bevölkertes ist. Es herrschte auch schon jetzt auf den Straßen von Tsimo nach Kiau und von Kiau nach Pinktu ein anscheinend lebhafter Verkehr mit Getreide, Bohnenkuchen und Del in Krügen, mit Baumwolle und Filzsachen, Thonwaren, Tabak, Papier, Salz, Holzkohlen, Reisig u. s. w., der ja allerdings auf den breiten, ausgefahrenen Wegen nur auf Schiebkarren erfolgt und über dessen Umfang zuverlässige Angaben



S. M. S. „Cormoran“ in Otranto



Eine Truppenübung in den Befestigungen von Kiautschou (Cintau)

fehlen. Für die Ausführung einer Eisenbahn ist es auch besonders günstig, daß die sonst in China eine so erhebliche Rolle spielende Gräberfrage gar nicht ins Gewicht fällt. Während in den meisten Küstenstrecken, die ich gesehen habe, die zahlreichen Gräber so zerstreut in den Feldern liegen, daß es bei Auslegung einer Bahnlinie ganz unmöglich ist, sie zu vermeiden, und dadurch erhebliche Schwierigkeiten und Kosten entstehen, weil alle Verwandte des toten Chinesen Ansprüche erheben, so liegen die Gräber hier fast immer in geschlossenen Friedhöfen, die ohne Mühe umgangen werden können.

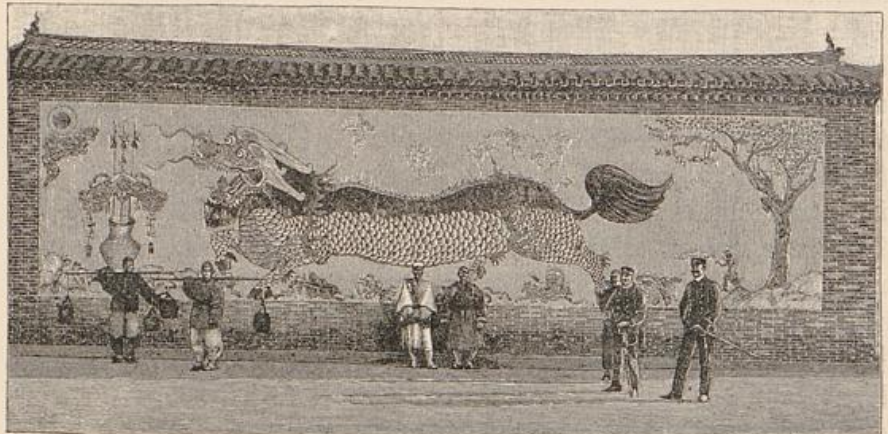
Ist aber die Anschließung Schantung und der westlich und nordwestlich von Schantung gelegenen reichen Provinzen durch eine von der Kiau-Bucht ausgehende, in deutschen Händen befindliche Eisenbahn ohne zu große Kosten möglich, so hat schon Herr v. Riehtosen in überzeugendster Weise nachgewiesen, daß das für unsern Handel und unsere Industrie von größter Bedeutung sein wird. Von allen Kaufleuten, Technikern und sonstigen Kennern des Landes ist mir das im Süden wie im Norden Chinas ebenso ausgesprochen. Da mir auch kein Umstand bekannt geworden ist, der gegen diese Ansichten spräche, so habe ich keine Veranlassung, an ihrer Richtigkeit zu zweifeln. Wenn jedoch besonders die Ausführung einer direkten Eisenbahn von Kiautschou über Tientsin nach Peking für sehr wünschenswert gehalten wird, um die jetzt für mehrere Wintermonate durch Eis regelmäßig unterbrochene Dampferverbindung zwischen Tientsin und Schanghai zu ersetzen, so glaube ich, daß die Rentabilität dieser Linie doch wegen der technischen Schwierigkeiten bei der Ueberbrückung der vielen Flußläufe, namentlich des Hoangho, vorläufig schwer nachzuweisen sein würde und halte die Linie über Tsinanfu, an dem südlichen Ufer des Hoangho, hinauf bis zur Bahn Hankau—Peking für weit wichtiger. Ich glaube aber, daß schon allein die Anschließung der in Schantung vorhandenen Kohlenlager und die Schaffung geregelter Kohlenausfuhr dem Hafen Kiautschou eine große Bedeutung sichern werden. Die Kohle von Weih-sien wurde jetzt in der Stadt Kiau, also nur 70 km von der Lagerstelle, mit 80 Mark die Tonne bezahlt und natürlich nur pfundweise gehandelt. Daß die Schantung-Kohle für Industriezwecke vorzüglich ist, ergibt sich aus den oben angegebenen Analysen. Bewährt sie sich für die Schiffsfeuerungen ebenfalls, woran kaum zu zweifeln ist, so kann damit an der ganzen asiatischen Küste und selbstverständlich auch auf den Dampfern des Yangtse, die Konkurrenz mit der jetzt dort fast ausschließlich benutzten japanischen Kohle aufgenommen werden.



5. Offizier-Banden des Strandlagers mit erbeuteten Trophäen



Im Bau befindliche Landungsbrücke



Mauer vor dem früheren Quartier des Generals Chang

Dann andererseits die chinesische Bevölkerung zu billigen Preisen Kohlen als Brennmaterial beziehen, so wird die Umgebung der Bucht und das Gebirgsland von Schantung nach einiger Zeit ein ganz anderes Aussehen bekommen, weil man nicht mehr nötig hat, alles Holz schon als Strauchwerk zur Feuerung zu verwenden. Dann werden die Höhen ebenso bewalden, wie die von Hongkong und die zur Regenzeit fallenden großen Wassermengen werden nicht mehr wie jetzt tiefe Schluchten auswaschen, in denen sie dem Meere zustürzend die Ufer verwüsten und dem Verkehr große Hindernisse bereiten, sondern als friedliche Waldbäche der neuen Stadt Kiautschou treffliches Trinkwasser liefern.

Ich würde übrigens unrecht thun, wenn ich nicht hervorheben wollte, daß schon jetzt auf den Vorbergen des Pauschan eine regelrechte Anpflanzung von Kiefern in ziemlich großem Umfange besteht, die einzige Aufforstung, die ich in China gesehen habe und die sich unter deutschem Schutz hoffentlich zum kräftigen Walde entwickeln soll. Wird man doch auch für den Bergbau das Grubenholz bald nötig haben.

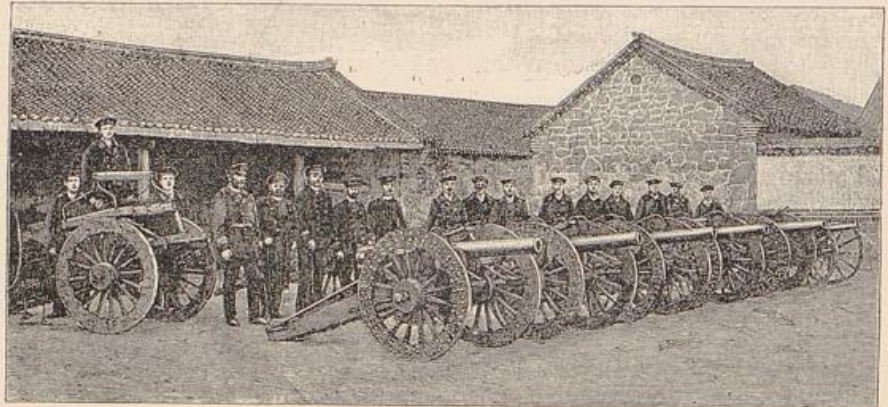
Es liegt nahe, die Frage aufzuwerfen, ob es nicht zweckmäßig sein würde, die zwischen der Kiau-Bucht und dem Golf von Petschili bestehende, allerdings zur Zeit nicht schiffbare Wasserverbindung durch Herstellung eines den Bedürfnissen unserer Zeit entsprechenden Kanals zu ersetzen. Vorläufig darf man sich aber davon wohl keinen großen Nutzen versprechen, wenn auch die Ausführung keine besonderen technischen Schwierigkeiten bieten würde. Der Golf von Petschili hat an dem nördlichen Ufer der Provinz Schantung so geringe Wassertiefen, daß große Seeadampfer die nördliche Mündung des Kanals nicht würden erreichen können. Sollte Kiautschou sich zu einem bedeutenden Handelsplatz entwickeln, so könnte es allerdings wünschenswert werden, die Verteilung der eingeführten, nach dem Norden bestimmten Waren durch kleine Dampfer oder Dschunken mit Hilfe eines den Umweg um die Halbinsel vermeidenden Kanals zu bewirken. Auch liegt es vielleicht noch näher für die Zufuhr der Kohlen von Weih-sien nach der Kiau-Bucht an einen Kanal zu denken, aber zunächst ist die Eisenbahnfrage jedenfalls eine dringendere. Es ist mit Sicherheit zu hoffen, daß die Ausführung dieser Bahn nach Norden nicht lange auf sich warten lassen wird.

Es werden auch vermutlich schon bald an verschiedenen Punkten des östlichen Ufers Hafenanlagen und Ansiedlungen entstehen. Die großen Schiffe werden im tiefen eigentlichen Becken bleiben wollen

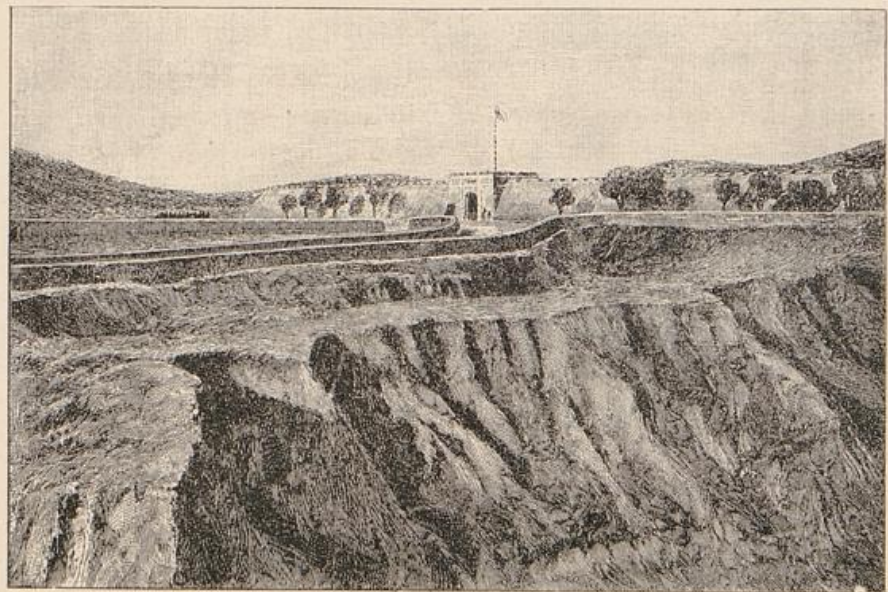
Tsintau



Vorderes Thor des Strandlagers



Artillerielager mit erbeuteten Geschützen



Das Ostlager

und alles, was mit ihren Bedürfnissen zusammenhängt, sei es auf dem Wasser oder auf dem Lande, wird voraussichtlich in der Nähe von Womans-Insel angelegt werden müssen. Es ist sodann nicht zu bezweifeln, daß auch die Küstendampfer der vier vorhandenen Dampferlinien, der drei englisch-chinesischen und einer japanischen sich sehr bald nach Kiautschou wenden und da sie möglichst kurze Zeit liegen wollen, wünschen werden, nicht weit in die Bucht hineinzulaufen. Demgemäß ist es wahrscheinlich, daß ein Ort östlich von Womans-Insel entstehen wird.

Dagegen werden wohl der eigentliche Handelshafen und die Anlagen zur Verladung von Kohlen weiter nördlich in und an der tiefen Rinne geschaffen werden, wenn man, wie anzunehmen, die Eisenbahn das Ostufer entlang führt. Hier werden auch industrielle Anlagen am Platze sein. Ob es schon bald gelingen kann, die kleineren Dampfer, Prähme u. s. w. für die chinesischen Küsten und Ströme hier aus chinesischem Eisen zu bauen, läßt sich noch nicht übersehen. Jedenfalls sind hier geeignete Plätze dazu in größter Auswahl vorhanden. Holzlager und Holzbearbeitungswerkstätten für die aus Amerika und Borneo einzuführenden Hölzer sind unbedingt erforderlich. Vielleicht auch Zementfabriken, da ja der Bedarf an Zement nicht unerheblich sein wird und zunächst wohl von Japan gedeckt werden muß. Ferner Kalkbrennereien und Steinlager, wie denn die Eröffnung von Steinbrüchen an der Bucht nicht lange auf sich warten lassen wird. Auch ein Petroleumlager mit Del von Sumatra müßte sich rentieren, da die Petroleumlampe und japanische Zündhölzer jetzt in das abgelegenste chinesische Dorf dringen.

Besonders erforderlich werden für den Hafenplatz Schiffsreparaturanstalten in Form von Schwimmdocken und Trockendocken. Es haben sich auch sofort Privatgesellschaften gefunden, welche bereit sind, nach dem Muster von Hongkong, Schanghai, Nagasaki und Yokohama auch in Kiautschou Docken von solcher Größe anzulegen, daß nicht nur unsere Kriegsschiffe, sondern auch die größten Handelsdampfer dort ausgebessert werden können. Wie erwähnt, geschieht das zur Zeit vorzugsweise in Hongkong. Der unternehmende chinesische Generaldirektor Tjeng-Taotai will aber an der Mündung des Wusung in den Yangtse ein großes neues Trockendock anlegen, welches auch für solche Schiffe, die ihres zu großen Tiefgangs wegen die innere Barre des Wusung nicht überschreiten und deshalb nach Schanghai nicht hinaufgehen können, brauchbar werden soll. Es ist zu hoffen, daß man ihm in Kiautschou zuvorkommt und

durch gute und preiswürdige Arbeit alle die Schiffe heranzieht, welche längere Reparaturen auszuführen haben und denen es dann gar nicht darauf ankommt, ob sie den kleinen Abstecher vom Yangtse nach Kiautschou machen.

Daß die Kiau-Bucht als deutscher Freihafen sich rasch entwickeln wird, bezweifelt niemand an der chinesischen Küste. In dem benachbarten Tschifu ist man so fest davon überzeugt, daß man für letzteren Platz darin eine große Gefahr erblickt und vorausschauende Kaufleute schon jetzt überzusiedeln beginnen. Aber auch aus den übrigen chinesischen Handelsplätzen werden alsbald zahlreiche große europäische Firmen Filialen ihrer Geschäfte dorthin legen und wenn man erwägt, daß das für den Handel ins Hinterland weit ungünstiger gelegene und mit einer sehr mangelhaften See versehen Tschifu sich in 40 Jahren zu einer Stadt mit 100 000 Einwohnern und 60 Millionen Mark jährlichem Handelsumsatz aufgeschwungen hat, so wird man dem mit einer Eisenbahn nach den Kohlenlagern ausgestatteten Hafen von Kiautschou jedenfalls die besten Aussichten schon für die nächste Zukunft nicht absprechen können.

Welche Vorteile das gute Klima unserer Kolonie noch bieten wird, ist vorläufig nicht zu übersehen. Auf zweierlei kann aber schon jetzt hingewiesen werden. An der ganzen chinesischen Küste wird es von den Europäern als ein großer Uebelstand empfunden, daß die große Hitze auf die Gesundheit der Erwachsenen, namentlich aber der Kinder sehr ungünstig einwirkt. Die Familien suchen daher eine Stärkung im kälteren Klima, indem sie in der heißesten Zeit in die Berge Japans und neuerdings auch an den Meeresstrand von Tschifu zur Sommerfrische gehen. In Hongkong und auch in Hankau flüchtet man ebenfalls so hoch wie möglich in die dortigen Berge. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß der 1400 m hohe Gebirgszug des Lauschan und die dem Strande von Tschifu sehr ähnliche Meeresküste zu beiden Seiten der Einfahrt in die Kiau-Bucht als Sommerfrischen und Seebäder sich ausbilden.

Noch wichtiger aber würde die Gründung einer guten deutschen Schule sein. Bis jetzt schickt jeder Europäer, wenn er es irgend ermöglichen kann, seine Kinder, in erster Linie die Knaben, nach Europa und zwar einmal des Klimas wegen, dann aber auch im Hinblick auf den notwendigen Unterricht. Für die wenigen am Ort bleibenden Knaben gute Schulen zu errichten, ist bislang nicht möglich gewesen. Erweist sich das Klima in Kiautschou, wie zu erwarten ist, auch für Kinder als ein gutes, so darf man hoffen, daß hier bald ein vorzügliches



Präfeetur von Kiautschou



Tempel in Tschintau



Inneres Thor von Kiautschou

deutsches Gymnasium erstehen wird. Selbstverständlich wird in demselben an Stelle unserer alten Sprachen chinesischer Unterricht gegeben werden.

Vier Monate hindurch hatten wir nun die Häfen Ostasiens besichtigt, darunter alle diejenigen, an deren Erwerbung irgend gedacht werden konnte. Mitte Juni traten wir die Rückreise über Japan und Amerika an. Ich hatte die feste Ueberzeugung gewonnen, daß in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht die Bucht von Kiautschou allen sonst noch in Frage kommenden Plätzen weit vorzuziehen sei. Da auch die militärischen Verhältnisse sehr günstige sind, insofern etwaige Befestigungsanlagen hier leichter und billiger hergestellt werden können, als an den anderen Häfen, so konnte ich mich nur rückhaltlos für die Wahl von Kiautschou als deutschen Stützpunkt aussprechen. Daß dieser Punkt auch für die deutschen Missionsbestrebungen besonders günstig liegt, sollte sich alsbald zeigen.



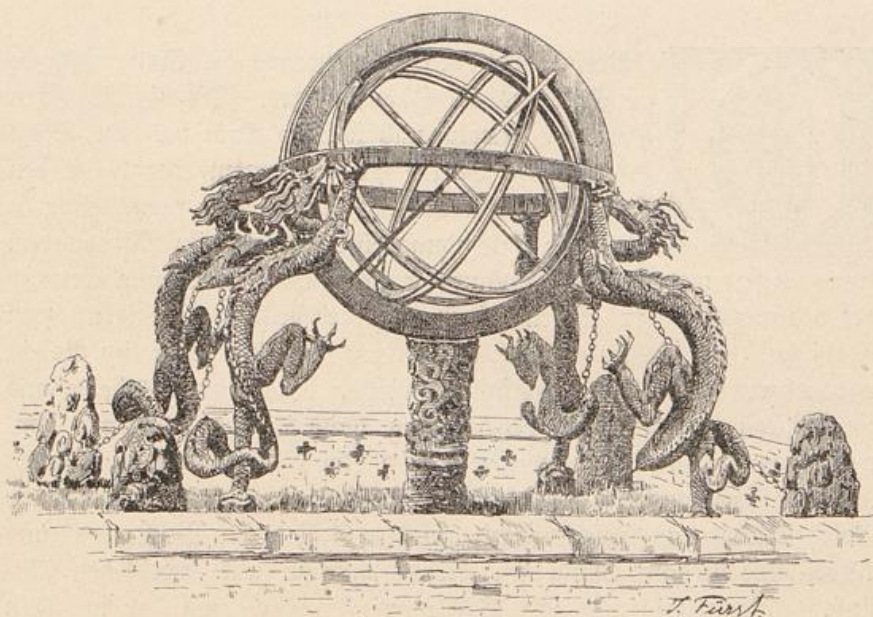
Deutsche Missionare in Schantung*)



Die Verbreitung des Christentums in China begann zu Ende des 13. Jahrhunderts. Die venetianischen Kaufleute Nicolo und Maffeo Polo und der Sohn des ersteren, Marco Polo gelangten damals an den Hof des Tartarenchans Kublai und vermittelten in Rom die Entsendung einer Anzahl von Missionaren. Unter diesen war der Franziskaner P. Johannes de Monte Corvino der bedeutendste, der wegen seiner außerordentlichen Thätigkeit zum Erzbischof von Peking ernannt wurde und dort 38 Jahre im Verein mit mehreren anderen Franziskanern wirkte. Nach seinem Tode bestand die Mission noch etwa bis 1370, ging dann infolge politischer Umwälzungen zu Grunde und wurde erst 200 Jahre später von den Jesuiten wieder aufgenommen. Diese erwarben sich namentlich durch ihre große Gelehrsamkeit und Geschicklichkeit auf dem Gebiete der Mathematik und Astronomie in ganz China ein großes Ansehen und erheblichen Einfluß. Unter ihnen sind die Missionare P. Ricci und der in Cöln geborene P. Schall die bedeutendsten. Letzterer stellte mit dem P. Rho für den Kaiser von China die noch jetzt auf der Stadtmauer Peking's allen Angriffen der Witterung trotzenden herrlichen astronomischen Instrumente her und verfaßte, ebenso wie Ricci, zahlreiche wertvolle Werke der Astronomie. Auch richtete er eine Kanonengießerei ein und goß eine ganze Anzahl von Kanonen. Durch solche hervorragenden Leistungen erwarb er sich die höchste Anerkennung der Kaiser Schungtsching und Schuntschi, und förderte die Ausbreitung des Christentums derart, daß die Zahl der Christen in China während

*) Missionsgeschichte Chinas von G. auf der Heide. Manuscriptdruck. Stehl 1897.

des Zeitraums 1617—1664 von 13 000 auf 300 000 stieg. Von dem folgenden Kaiser Kanghi erlangten die Jesuiten sogar die Gewährung voller Religionsfreiheit in China und da sie sich den chinesischen Lehren und Gebräuchen gegenüber sehr duldsam und nachsichtig zeigten, namentlich in Bezug auf die dem Kongfutsse und den Ahnen dargebrachte Verehrung, so würden sie unter dem Kaiser Kienlung vermutlich auch weiterhin große Erfolge gehabt haben, wenn nicht Missionare aus dem Orden der Dominikaner nach China gekommen wären. Zwischen diesen und den Jesuiten entbrannte bald ein heftiger Streit.



Astronomische Instrumente auf der Stadtmauer Pekings

Die Jesuiten erklärten, die Verehrung für Kongfutsse und die Ahnen trage einen rein bürgerlichen Charakter, was ihnen vom Kaiser Kanghi auch bestätigt wurde. Die Dominikaner bezeichneten diese Gebräuche als heidnisch und abergläubisch und wandten sich deswegen nach Rom. Papst Clemens XI bestätigte 1664 das Urtheil der mit der Entscheidung beauftragten Kongregation, wonach die Auffassung der Jesuiten strenge verurteilt wurde. Dies hatte alsbald die Folge, daß die chinesischen Kaiser die Missionen nicht mehr begünstigten, sondern immer mehr unterdrückten. Nach dem Tode Kienlungs und der 1773 erfolgten Aufhebung des Jesuitenordens nahmen die Christenverfolgungen so zu,

daß Anfang des 19. Jahrhunderts von europäischen Missionaren nur noch der portugiesische Bischof von Nanking in der Hauptstadt blieb. Um 1830 kamen aber dann von Frankreich die Lazaristen und bald darauf auch wieder Jesuiten, Dominikaner und Franziskaner ins Land. Außer ihnen verschiedene katholische Missionsgesellschaften, darunter die 1875 in Holland errichtete „Gesellschaft des Göttlichen Wortes“ zu Steyl, welche im Süden der Provinz Schantung ihren Wirkungsbereich fand.

Mit der inzwischen zunehmenden Aufschließung Chinas für die Fremden waren seit 1807 auch protestantische Missionare aus England, Amerika, Deutschland, der Schweiz u. s. w. nach Ostasien gelangt und heute übertreffen dieselben die katholischen Missionare in der Anzahl bereits erheblich. Dagegen soll die Zahl der Bekehrungen bei den Katholiken bedeutend größer sein, da diese besonderen Wert auf Massenbekehrungen legen. Unter den mehr als 40 protestantischen Missionsgesellschaften befinden sich vier deutsche, die rheinische und die Berliner Gesellschaft, der „Allgemeine protestantische Missionsverein“ und der „Berliner Frauen-Missionsverein“.

Im Jahre 1860 gewährte das von England und Frankreich besiegte chinesische Reich abermals ausdrücklich allen Christen freie Religionsübung und versprach volle Sicherheit für die Missionäre. Die letztere Zusage vermochte die Regierung jedoch bislang nicht durchzuführen, da der wohl meistens durch fanatische Priester und Beamte aufgestachelte chinesische Pöbel sich noch vielfach an den Christen vergriff und kaum ein Jahr verging, in welchem nicht von ihm irgend eine Bluttat verübt wäre.

Die Provinz Schantung war bis 1839 mit der Diözese Peking vereinigt. Dann wurde ein selbständiges Vikariat Schantung unter der Leitung der Franziskaner gebildet und dieses später in die drei Vikariate Nord-, Ost- und Süd-Schantung geteilt. Das letztere ist 1882 an die Missionsgesellschaft Steyl abgetreten. Es umfaßt die drei Regierungs-



Missionar Bomeyer
von der Berliner evang. Missionsgesellschaft hat unter dem Fremdenhass und dem Räuberwesen in seinem Wirkungskreise wiederholt zu leiden gehabt. Am 11. Mai 1897 von chinesischen Räubern überfallen, entging er nur mit knapper Not dem sicheren Tode.

bezirke Zentschoufu, Itschoufu, und Tsautschoufu, sowie den Kreis Tsiningschou.

Nicht weit von Zentschoufu liegt einer der heiligsten Orte der ganzen buddhistischen Welt, die Stadt Kiu-fao, in der 51 vor Christus der Weise Kongfutse geboren wurde. Noch heute sollen etwa vier Fünftel der 20 000 Einwohner dieser Stadt von ihm abstammen, oder doch seinen Namen tragen. Der Kongfutsetempel von Kiu-fao gilt als einer der großartigsten und kostbarsten des chinesischen Reiches; seine Wände sind mit Inschriften auf Tafeln bedeckt, welche von den Kaisern aller Dynastien seit 2000 Jahren gestiftet wurden und die von frommen Chinesen im Tempel aufgehäuften Opferpenden sollen das reichhaltigste Museum chinesischer Kunstwerke bilden. In der Nähe unter uralten Bäumen, von denen eine Cypresse noch durch den großen Mann selbst gepflanzt wurde, liegt sein Grabhügel.

In der benachbarten Stadt Tsiu-hien befindet sich das Grab seines größten Apostels, des Mengtse und nur wenige Meilen von hier der berühmteste Wallfahrtsort Chinas, die Stadt Taingan, am Fuße des heiligen Berges Taischan, auf welchem chinesische Kaiser schon vor mehr als vier Jahrtausenden den Göttern opferten. Hunderttausende von Wallfahrern aus allen Teilen des Reichs strömen hier jährlich zusammen und das ganze westliche Gebirgsland von Schantung wird als heilig angesehen. Es ist also begreiflich, daß in solcher Gegend die christlichen Missionen einen sehr schweren Stand haben.

Die „Gesellschaft des Göttlichen Worts“ begann ihre Thätigkeit zunächst unter dem Schutze Frankreichs, indem der 1879 von Steyl nach China gesandte Missionar J. B. Anzer 1882 in dem einzigen von Christen bewohnten kleinen Dorfe Puoli als Provikar seinen Sitz nahm. Unter großen Schwierigkeiten und persönlichen Gefahren gelang es Anzer innerhalb 3 1/2 Jahren gegen 150 christliche Gemeinden zu bilden, wofür er 1886 den Titel eines Bischofs von Telepte erhielt.

Da das Ansehen Frankreichs in China gesunken und das Deutschlands gestiegen war, so hielt Bischof Anzer, ein Bayer von Geburt, es für wünschenswerth, die Mission unter den Schutz des Deutschen Reichs zu stellen, was ihm 1891 gelang. In diesem Jahre wütete übrigens in Süd-Schantung infolge einer außergewöhnlich hohen Ueberschwemmung des Hoangho eine große Hungersnot und durch die daraus erwachsenen ungeordneten Zustände hatten auch die Missionen jahrelang zu leiden, indem Räuberbanden und geheime Gesellschaften die Gegend verheerten. Diese Banden wurden aber endlich von den

kaiserlichen Soldaten vernichtet und die chinesische Regierung entschädigte die Christen für die erfolgte Zerstörung von 5 größeren Kirchen und etwa 20 Gebetshäusern.



Bischof Anzer in chinesischer Kosttracht

Schon 1886 hatte Bischof Anzer versucht, in der Stadt Zentschoufu eine Niederlassung zu gründen. Dieselbe wurde aber von den Chinesen zerstört und es gelang dem französischen Gesandten auch nicht, die Erlaubnis dazu in Peking zu erlangen. Nachdem dann die Mission

unter deutschen Schutz gestellt war, wurde der Versuch alsbald wieder aufgenommen, führte jedoch erst 1896 zum Ziele. Der Vikariatsitz war bis 1895 das im äußersten Westen der Mission gelegene Dorf Puoli. In diesem Jahre siedelte der Bischof jedoch nach der großen, mitten in der Mission am Kaiserkanal liegenden Handelsstadt Tsiningschou über.

Ein äußerst anschauliches Bild von der Thätigkeit der Missionare in Süd-Schantung giebt ein Brief des Missionars Stenz, der einige Monate vor dem Gemetzel geschrieben ist, in welchem die Missionare Ries und Henle ermordet wurden, Stenz jedoch abermals durch einen Zufall dem Tode entging. Er schreibt:

„Vor einigen Tagen bin ich nur mit knapper Noth dem Tode entgangen. Ich hatte im Süden des mir anvertrauten Distriktes zwei neue Gemeinden eröffnet. Früher war das Christentum ganz unbekannt dort und einige vornehme Heiden wollten uns nicht da haben. Ich ritt von der Stadt aus mit zwei Pferden dorthin, um einige nothwendige Sachen zu regeln. Morgens um 7 Uhr hatte ich schon den sieben- bis achtfündigen Weg zurückgelegt. Nachdem ich Alles geordnet, war es schon spät geworden, ich war ermüdet und wäre gern geblieben. Christen und Heiden des Dorfes baten mich auf den Knien zu bleiben, doch eine unbestimmte Ahnung ließ mir keine Ruhe, um 4 Uhr Nachmittags trat ich den weiten Rückweg dennoch an. Die Heiden des Nachbardorfes hatten nicht geglaubt, daß ich an diesem Tage noch zurückreiten würde. Gegen Mitternacht stürzten sie, 20 bis 30 Mann stark, in's Dorf auf das Gebetslokal los. Bald hatten sie Thor und Thüren erbrochen, und sofort schossen sie ihre Gewehre auf das Bett ab. Andere warfen ihre Lanzen dorthin, andere schlugen mit Knütteln darauf los. „Sie wollten den Europäer, den Lehrer der Religion, erschlagen, ihm die Haut abziehen u. s. w. u. s. w.“ Erst beim Anzünden der Fackel erkannten sie, daß sie mich nicht getroffen, sondern daß nur ein armer Christ, der das Haus bewachte, mit Blut bedeckt, stöhnend auf dem Bett lag. Sie suchten nun weiter nach mir, wurden aber von den Christen, die sich unterdessen gesammelt, vertrieben. Das sind so kleine Abwechselungen die uns von Zeit zu Zeit ermahnen, daß wir in Feindesland sind. Wir wurden schon sehr häufig ausgeraubt. Voriges Jahr wurde mein Dekan, Herr Henle, vollständig geplündert und entsetzlich geschlagen; vor Kurzem wurde ein Christenvorsteher meinethwegen vollständig ausgeraubt, eine Katechistin wurde beraubt, mehreren Katechisten wurde all' ihre Habe genommen, ein anderer Katechist wurde Nachts weggeschleppt und Böse-

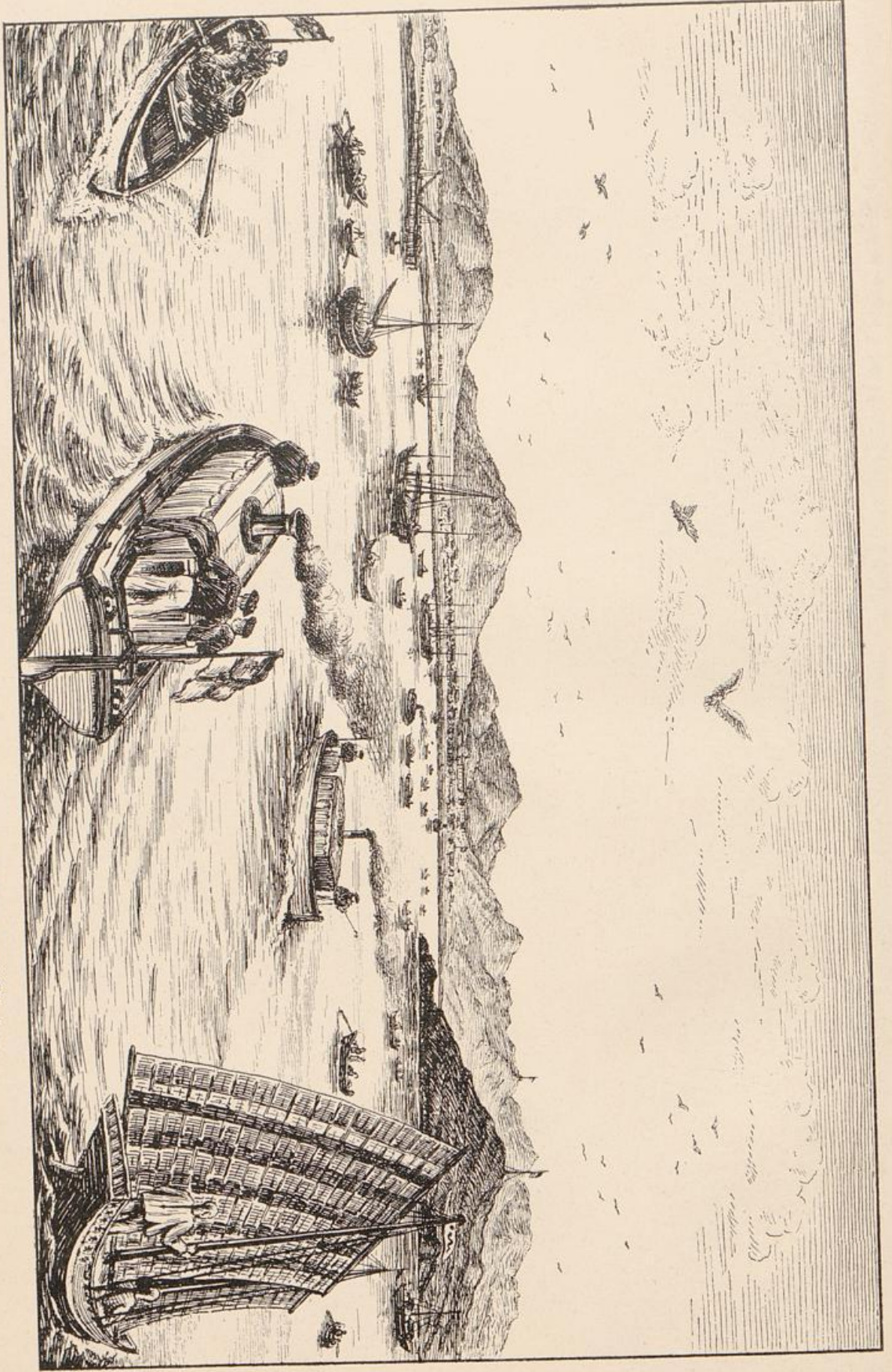
geld für ihn verlangt. Ich selbst bin Nachts schon geflüchtet und habe bei dem ärmsten Christen, bei dem man mich am wenigsten suchte, in der Küche, auf dem Boden mich verborgen. Bis jetzt bin ich noch immer mit heiler Haut davon gekommen. Wir haben leider zu wenig Schutz. Unsere „Kirchen“ sind meist armselige Hütten, die keinen Widerstand leisten können, und wir haben keine Mittel, festere Wohnungen zu errichten. Wo der Priester hinkommt, muß die ganze Christengemeinde bei Nacht wachen; fast nicht eine ruhige Nacht verbringt man so, oft wird man durch Schüsse und Schreien aufgeschreckt; mit der Zeit nervös geworden, schreckt man durch jedes Geräusch auf. Das mir von unserem Bischof anvertraute Gebiet hat ungefähr 15 Stunden im Durchmesser. Es liegt acht Stunden westlich von der großen Handelsstadt Tsining. Schon seit 13 Jahren hatte hier das Christentum Eingang gefunden in der Gemeinde Tschangtjatschuang. Seither aber konnte keine Brezche mehr gelegt werden. Der Bischof wurde in der Bezirksstadt fast totgeschlagen, und der Ruf davon verbreitete sich in der ganzen Gegend, andere Neuchristen wurden mißhandelt und ihre Sachen vom Mandarinen nicht besorgt, kurz — man wagte nicht, katholisch zu werden. Seit einigen Jahren nun hat sich das Verhältnis gebessert, die Mandarine haben mehrmals unsere Angelegenheiten gerecht besorgt, der Name der Kirche hat augenblicklich einen sehr guten Klang. Augenblicklich mag unser Dekanat etwa 80 Gemeinden haben mit etwa 800 bis 1000 Getauften und 3- bis 4000 Katechumenen. Priester zählt dasselbe drei. Ich selbst habe etwa 30 Gemeinden mit 1000 bis 2000 Christen. Das Volk ist wild, der Charakter ist fester als beim gewöhnlichen Zopsträger. Deshalb findet das Christentum auch gerade hier den besten und fruchtbarsten Boden. Die Christen sind fest und gehen durch's Feuer, wenn es sein muß. Ich konnte letzten Winter die Anmeldungen zum Christentum nicht zur Hälfte annehmen. Mir fehlten die Mittel. Für mein ganzes Gebiet bekomme ich jährlich nur gegen 1200 Mk. Davon muß ich mit Diener und Pferd leben, muß ich für die Gemeinden die Katechisten unterhalten, muß Häuser und Kirchen bauen und muß noch die aufgefundenen Waisenfinder ernähren. Jede neue Station muß einen Katechisten (Lehrer) haben, der die Christen Gebete lehrt, predigt und besonders den Leuten das Christentum praktisch zeigt, die Leute selbst können ja nicht lesen und schreiben und müssen also alle Gebete, wie Morgen-, Abend-, Meß-Gebete, Rosenkranz, Kreuzweg u. s. w. auswendig lernen, müssen den ganzen Katechismus wissen, eine Riesearbeit für diese chinesischen Bauern, die nie im Leben etwas von Büchern

gesehen. Ich habe in diesem Jahre nur 12 Gemeinden angenommen. Von allen verlangte ich, daß sie der Kirche einen Platz schenkten, daß sie für die Zeit ihres Katechumenates (oft drei bis vier Jahre) ein Haus hergäben als Schule und Kirche, dagegen stellte ich den Lehrer (mit 5 bis 7 Mk. Gehalt den Monat). Manche Gemeinde konnte kein Haus leihen, andere behielten sich. Sie gruben ein großes, zimmerähnliches Loch in die Erde, bedeckten es mit Balken, Stroh und Erde und brachten den ganzen Winter in diesen Höhlen zu. Das war ihre Kirche und Schule. Ich erinnerte mich jedes Mal an die Katakomben der ersten christlichen Zeiten, wenn ich in diese Höhlen hinabstieg. Feucht und dumpf wie sie sind, konnte ich mich nie lange darin aufhalten."

Unter den 30 Millionen Bewohnern der Provinz Schantung sollen 3 Millionen Mohamedaner, 27 000 Katholiken und 5000 Protestanten vorhanden sein. Das Vikariat Süd-Schantung unter Bischof Anzer umfaßte 1897: 9000 getaufte Katholiken, 31 europäische und 5 chinesische Priester, 9 europäische Laienbrüder, 3 Kirchen, 58 Kapellen, 214 Bethäuser, 1 Priesterseminar, 1 Knabenseminar, 6 höhere Schulen, 121 Volksschulen, 4 Waisenhäuser und 3 Greifen-Asyle.

Die Frage nach der Qualität der chinesischen Christen beantwortet Bischof Anzer in seinem Jahresbericht von Weihnacht 1897 dahin, daß sie den Vergleich mit allen übrigen Neubekehrten vollständig aushalten können und einen Glaubensmut zeigen, wie er bei alten christlichen Völkern nur selten zu finden ist. Dieses günstige Urteil einer solchen Autorität ist um so erfreulicher, als man in China in manchen Kreisen geneigt war anzunehmen, daß die Chinesen im Allgemeinen in das Wesen des Christentums doch noch sehr wenig einzudringen vermöchten. Als Beleg dafür lief eine kleine Anekdote um, welche das darthun sollte. Ein Chinese wird aufgefordert, an einem Beispiel den Begriff christlicher Liebe zu erläutern. Er antwortet nach einigem Besinnen: Du hast ein Haus mit großen Glasfenstern. Ein Knabe kommt und wirft Steine in die Scheiben. Der Knabe läuft fort. Du hinterher. Kannst Du ihn nicht ergreifen, so vergieb ihm.





Die Bucht von Kiautschou von der Reede aus mit dem Blick auf Cintau



Eine Truppenübung in den Befestigungen von Kiautschou (Cintau)



Die Besitzergreifung



Im Sommer 1897 war die deutsche Regierung nunmehr entschlossen, die Erwerbung der Bucht von Kiautschou als Stützpunkt der Marine und als Eingangsthür zu dem großen nordchinesischen Markt mit allen Kräften zu erstreben. Wie lange sich die Verhandlungen darüber hinziehen würden, war freilich nicht abzusehen, weil die chinesische Regierung die Angelegenheit unter allen möglichen Vorwänden in die Länge zu ziehen suchte.

Da trat ein an sich sehr beklagenswertes Ereigniß ein, das aber eine rasche, glückliche Lösung der Frage zur Folge haben sollte. Am 1. November wurden die deutschen Missionare von der Mission Südschantung Nies, Henle und Stenz, welche in dem nahe bei Tentschoufu gelegenen Orte Tschangtjatschuang gemeinsam den Allerseelentag feiern wollten, Nachts von etwa 20—30 bewaffneten Chinesen überfallen und die beiden ersteren ermordet, während Stenz durch einen Zufall dem Tode entging. Hatten die Missionare schon seit langer Zeit unter dem Haß und Uebelwollen der höchsten Provinzialbeamten zu leiden gehabt, welche auch die begründetsten Beschwerden ganz unberücksichtigt ließen, so war jetzt die Notwendigkeit größeren Schutzes für die Missionsanstalten in der Provinz Schantung vor der chinesischen Bevölkerung nur zu deutlich nachgewiesen.

Seine Majestät, Kaiser Wilhelm II. forderte nicht allein die sofortige strengste Sühne für das Verbrechen, sondern ergriff mit Kühner und starker Hand die Gelegenheit zur Beschleunigung der mit China schwebenden Verhandlungen und beseitigte gleichzeitig durch persönliche Verständigung mit dem Kaiser von Rußland die einzigen noch vor-

handenen ernstlichen Schwierigkeiten. Die jetzt unter dem Kommando des Kontreadmirals von Diederichs stehende Kreuzerdivision erhielt den Befehl zur Besetzung der Bucht als Bürgschaft für die Erfüllung der deutschen Forderungen und so gingen dem S. M. S. „Kaiser“, „Prinzeß Wilhelm“ und „Cormoran“ am 10. November von Schanghai nach Kiautschou in See. Am 13. wurde der Zweck der Fahrt auf den Schiffen bekannt gemacht und mit Begeisterung aufgenommen. Endlich war man ja an das Ziel gelangt, das nun schon seit Jahren unter den Admiralen Hoffmann und Tirpitz mit Aufbietung aller Kräfte rastlos gesucht war und für welches so viele brave Kameraden auf S. M. S. „Itis“ als Helden den Tod gefunden hatten.



P. Nies †



P. Wente †

Am Sonntag den 14. November erfolgte die Besitzergreifung. „Kaiser“ und „Prinzeß Wilhelm“ gingen in der kleinen Bucht von Tsintau vor Anker, um ihre hier an der Brücke landenden Truppen zu decken, während „Cormoran“ in die Bucht von Kiautschou bis zum Horse-shoe Riff lief, um den chinesischen Truppen von Norden her in den Rücken zu fallen und besonders die Munitionshäuser zu besetzen. Das aus 30 Offizieren, 77 Unteroffizieren und 610 Mann bestehende Landungskorps war überrascht, am Lande nicht den geringsten Widerstand, sondern eine chinesische Ehrenkompagnie zum Empfang aufgestellt zu finden. Noch überraschter aber waren dann die 1600—2000 Mann zählenden Chinesen, als sie plötzlich ihre Munitionshäuser und Lager von unsern Truppen besetzt sahen, während ihrem General Chang ein

Schreiben des deutschen Admirals überreicht wurde, worin dieser ihn unter Hinweis auf den Anlaß zur Besetzung der Bucht aufforderte, seine Truppen innerhalb dreier Stunden abzurücken und nach dem 15 km nördlich gelegenen Dorfe Tsankau marschiren zu lassen. Zur Wahrung der militärischen Ehre dürften die Truppen ihre Gewehre mitnehmen, die Geschütze und die Munition müßten aber vorläufig zurückbehalten werden. Von den Waffen würden die Deutschen nur dann Gebrauch machen, wenn man auf Ungehorsam oder gar Widerstand stoßen würde.



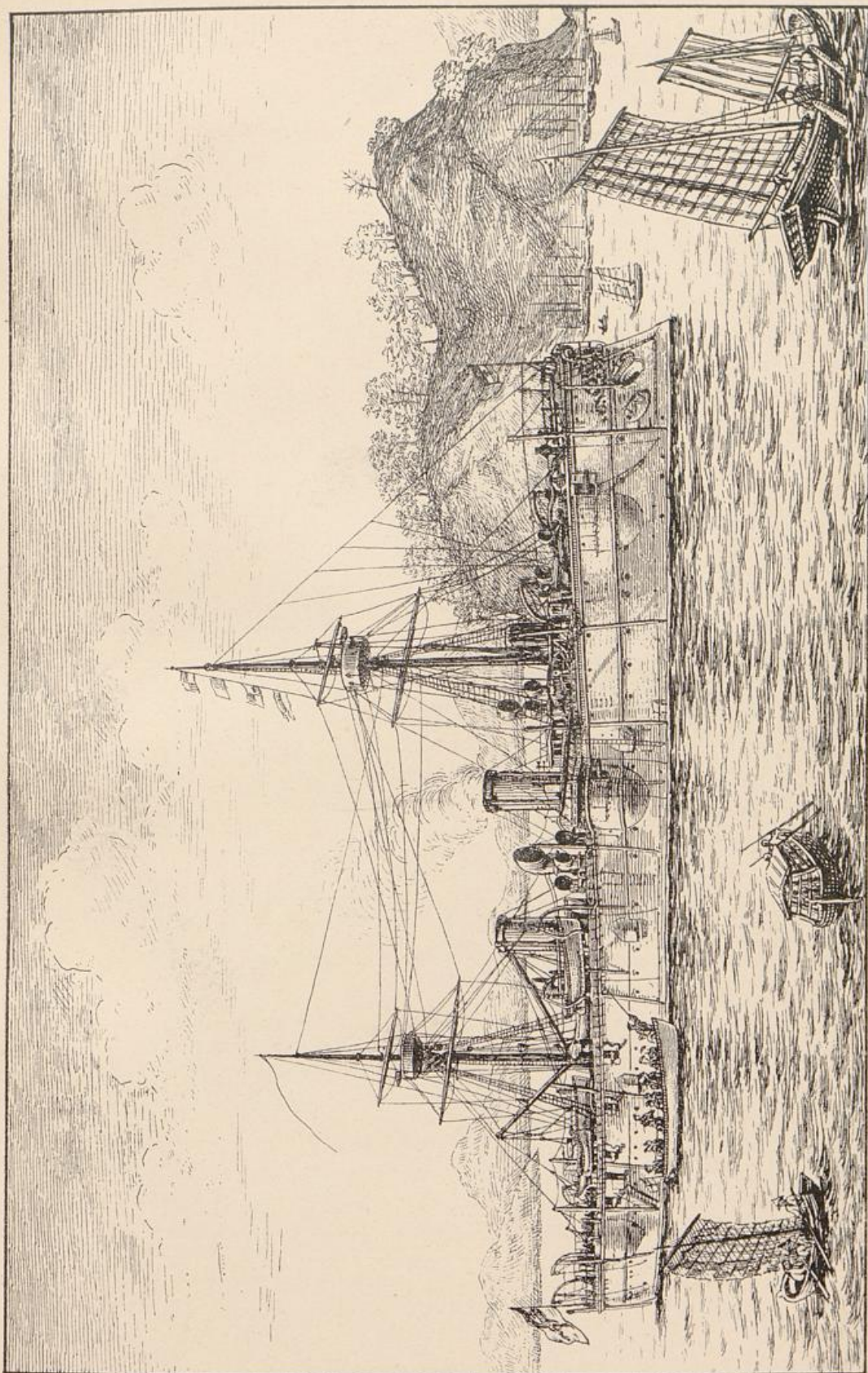
Kontre-Admiral Hoffmann

Der chinesische General fügte sich nach einigem Besinnen; gegen 11 $\frac{1}{2}$ Uhr ging seine Flagge auf dem Yamen nieder und seine Truppen räumten die Lager. Um 2 $\frac{1}{2}$ Uhr wurde mit drei Hurrahs auf Seine Majestät den Kaiser im Ostfort die deutsche Flagge gehißt. Hierauf erließ der Geschwaderchef folgende Proklamation:

„Ich, der Chef des Kreuzergeschwaders, Kontreadmiral v. Diederichs, mache hiermit bekannt, daß ich auf

Allerhöchsten Befehl Seiner Majestät des deutschen Kaisers die Kiautschou-Bucht und die vorliegenden Inseln in den nachbezeichneten Grenzen besetzt habe. (Folgt Angabe der Grenzen.) Dies geschieht, um Bürgerschaft zu haben, für die Erfüllung der Sühneforderungen, welche an die chinesische Regierung wegen der Ermordung deutscher Missionare in Schantung gestellt werden müssen.

Ich fordere hiermit alle Bewohner, ohne Unterschied des Standes, Geschlechts und Lebensalters auf, ruhig wie bisher ihren Geschäften nachzugehen und sich nicht durch böswillige Gerüchte, die von Unruhestiftern ausgesprengt werden, aufregen zu lassen. Deutschland ist immer ein guter Freund Chinas gewesen, wie es ja auch durch die Intervention



S. M. S. „Prinzess Wilhelm“ in Ostafrika



Eine Truppenübung in den Befestigungen von Kiautschou (Cintau)

im chinesisch-japanischen Kriege zum Schutze Chinas bewiesen hat. Die Besetzung ist durchaus nicht als eine feindliche, gegen China gerichtete Handlung anzusehen; es wird dadurch im Gegentheil die Erhaltung der freundschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und China erleichtert werden. Die deutschen Behörden werden die friedlichen Bürger in ihrem Handel und Wandel schützen und Ruhe und Ordnung aufrecht erhalten, aber Uebelthäter streng nach dem geltenden chinesischen Gesetz bestrafen; Sollten Ruchlose etwas gegen die anwesenden Deutschen unternehmen, so verfallen sie den strengen deutschen Kriegsgesetzen. Ich ermahne daher nochmals Alle, die es betrifft, sich in die deutsche Schutzherrschaft zu fügen und sich nicht durch Widerseßlichkeit, die doch nutzlos sein würde, Unannehmlichkeiten zuzuziehen. Die chinesischen Behörden und Beamten in den von deutschen Truppen besetzten Orten sollen ungestört in Thätigkeit bleiben und gewissenhaft und ordentlich ihre Amtspflichten erfüllen.

Jeder lese und gehorche."

Die Besetzung der Bucht war somit ohne Blutvergießen bewirkt und wurde alsbald auf die Umgebung mit Einschluß der beiden Städte Kiautschou und Tsimohtien ausgedehnt. Die deutsche Regierung stellte inzwischen in Peking im Wesentlichen folgende Forderungen:



Korv.-Kapt. Truppel
Kommandant S. M. S. Prinzess Wilhelm

1. Es werden nicht nur die Mörder der Missionare dem Verbrechen entsprechend bestraft, sondern auch der bisherige Gouverneur der Provinz Schantung Si-Ping-Cheng abgesetzt und ihm die Befähigung abgesprochen, je wieder ein hohes Amt zu bekleiden. Sechs andere obere Beamten sollen versetzt und bestraft werden.

2. Für den der katholischen Mission und ihren Angehörigen erwachsenen Schaden erhält dieselbe eine Entschädigung von 3000 Taels.

3. Zur Sühne für den Tod der Missionare sollen drei Kirchen errichtet und mit einer kaiserlichen Schutztafel versehen werden, nämlich in Tsining, in Tsantschoufu und in dem Ort der That Tschangtjatschuang. Außerdem 7 sichere Wohnhäuser für Missionare. Für jede Kirche sind 66 000 Taels anzuweisen.

4. Zum Schutze der Missionare soll ein besonderes kaiserliches Edikt veröffentlicht werden.

5. Die Abschließung eines Pachtvertrages, der in der Hauptsache so lautet:

„Die kaiserlich chinesische Regierung, um den berechtigten Wunsch der deutschen Regierung zu erfüllen, ebenso wie andere Mächte in den



Viceadmiral v. Diederichs
Chef des deutschen Kreuzergeschwaders in Ostasien

ostasiatischen Gewässern einen Punkt zu besitzen, wo deutsche Schiffe ausgebeffert und ausgerüstet, die Materialien und Vorräte dafür niedergelegt, sowie sonstige zugehörige Einrichtungen getroffen werden können, überläßt der deutschen Regierung pachtweise vorläufig auf 99 Jahre das auf beiden Seiten des Eingangs der Bai von Kiautschou in Südschantung belegene, weiter unten näher bestimmte Gebiet dergestalt,



Korv.-Kapt. Obenheimer
Kommandant S. M. S. Irene



Korv.-Kapt. Plachte
Kommandant S. M. S. Deutschland



Kapt. J. S. Stubenrauch
Befehlshaber der Landungstruppen

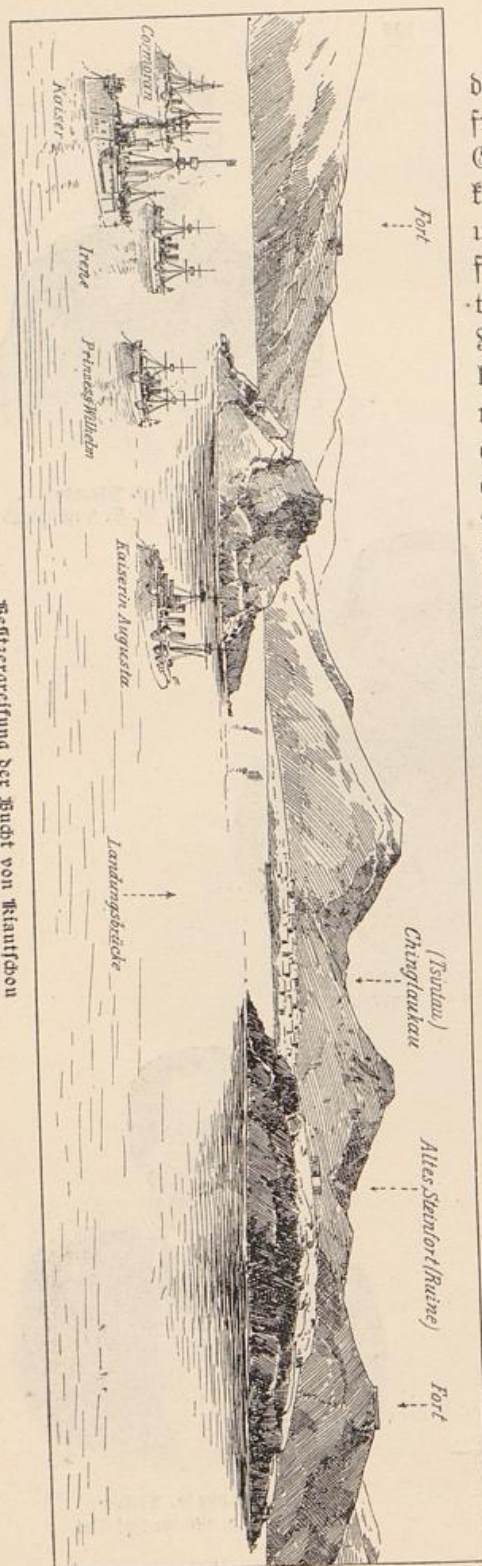


Kapt.-Lieut. Grapow
Kommandant d. Marine-Art.



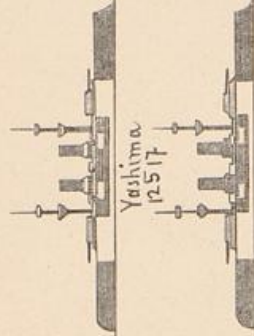
Major Kopka v. Lössow
Kommandeur d. Marine-Inf.-Bat.

Schiffverbreitung der Bucht von Kiautschou



daß es der deutschen Regierung frei stehen soll, innerhalb dieses Gebietes alle nötigen Baulichkeiten und Anlagen zu errichten und die zu deren Schutze erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Das der deutschen Regierung verpachtete Gebiet besteht aus 1. der Landzunge nördlich des Eingangs der Bai, abgegrenzt gegen Norden durch eine von der nordöstlichen Spitze von Potato Island bis zur Meeresküste in der Richtung auf Tschjan gezogene gerade Linie, 2. der Landzunge südlich des Eingangs der Bai, abgegrenzt nach Südwesten durch eine vom südlichsten Punkte der südwestlich von Tschiposan befindlichen Einbuchtung in der Richtung auf die Tolosan Insel bis zur Meeresküste gezogene gerade Linie 3. den Inseln Tschiposan und Potato Island sowie sämtlichen vor der Bucht gelegenen Inseln einschließlich Tolosan. Außerdem verpflichtet sich die chinesische Regierung, in einer Zone von 50 km im Umkreise rings um die Bucht keine Maßnahmen oder Anordnungen ohne Zustimmung der deutschen Regierung zu treffen und insbesondere einer etwa notwendig werdenden Regulierung der Wasserläufe keine Hindernisse entgegenzusetzen. Auch gewährt die chinesische

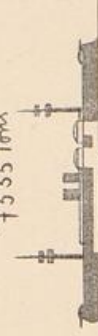
Fuji
12,850 Tons



Yashima
12,517



Tsiken-Yuen
7,335 Tons



Matsushima
42,78 Tons



ItsuKushima
42,78 Tons



Hashidate
4,278 Tons



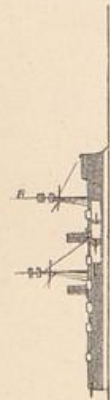
Yoshino
4,215 Tons



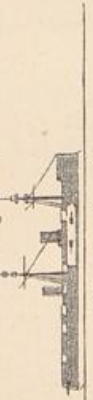
Idzumi
2,967 Tons



Kaiser
15,31 Tons



Deutschland
7,319 Tons



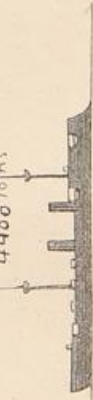
Kaiserin Augusta
6,190 Tons



Prinzess Wilhelm
4,400 Tons



Itenc
4,400 Tons



Geleion
4,207 Tons



Arcona
2,310 Tons



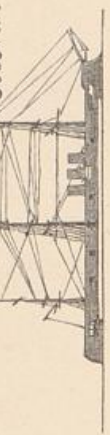
Cormoran
1,640 Tons



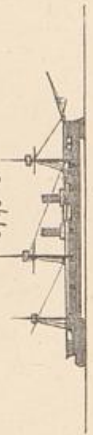
Rurik
10,930 Tons



Temjal
6,000 Tons



Dmitri DonasKoi
5,796 Ts.



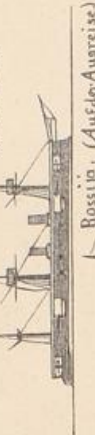
Admiral Nachimow
7,782 Ts.



Admiral Kornilow
5,030 Ts.



Wladimir Monomach (Auf der Auareise)
5,750 Tons

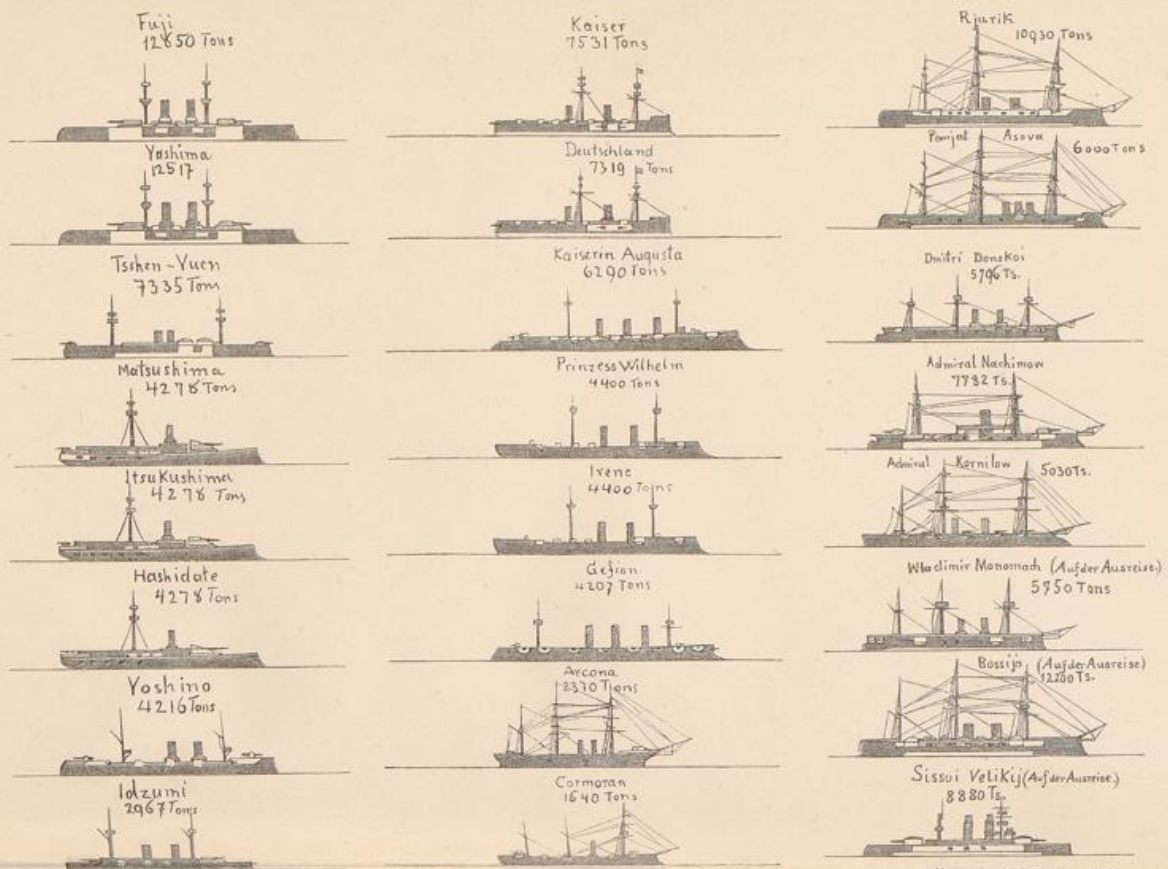


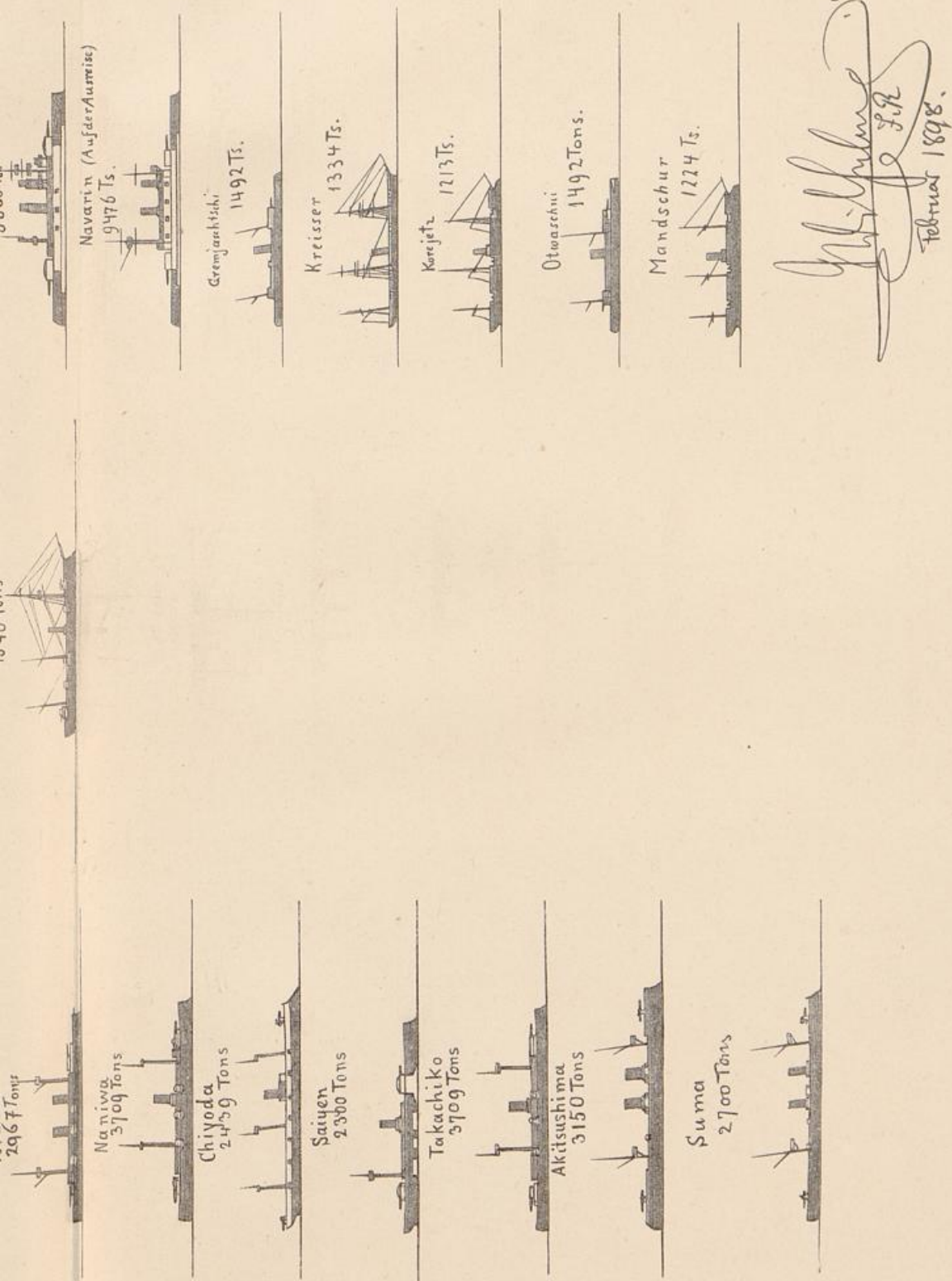
Bossija (Auf der Auareise)
12,200 Ts.



Sissui VeliKij (Auf der Auareise)
8,880 Ts.







W. F. F. F.
 Februar 1898.

Die Seestreitkräfte Japans, Deutschlands und Rußlands in Ostasien

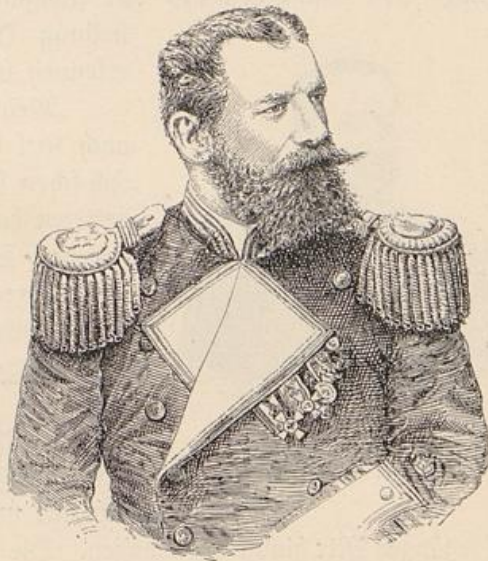


Hilfmann
F.R.
Februar 1898.

Die Seestreitkräfte Japans, Deutschlands und Rußlands in Ostasien

Regierung den deutschen Truppen ein Durchmarschrecht durch die bezeichnete Zone. Um jeder Möglichkeit von Konflikten vorzubeugen, wird die chinesische Regierung während der Pachtdauer im Pachtgebiet Hoheitsrechte nicht ausüben, sondern sie überläßt dieselben ebenso wie die Hoheitsrechte auf der gesamten Wasserfläche der Kiautschoubucht der deutschen Regierung. Letztere wird auf den Inseln und Untiefen vor dem Eingange der Bucht Seezeichen errichten u. s. w.

6. Die chinesische Regierung gestattet den Bau einer Eisenbahn von Kiautschou aus zunächst nordwärts und dann westwärts bis zum Anschluß an das projektirte große chinesische Eisenbahnnetz. Die Bahn soll so gelegt werden, daß sie namentlich die im Norden und Westen von Kiautschou belegenen Kohlenfelder von Weih-sien, Poshan und Itschoufu aufschließt. Die Ausbeutung dieser Kohlenfelder soll deutschen Unternehmern zugestanden werden. Die chinesische Regierung verpflichtet sich der zu bildenden Eisenbahngesellschaft mindestens ebenso günstige Bedingungen zu gewähren, wie sie irgend eine andere europäisch-chinesische Eisenbahngesellschaft in China erhalten hat."



Kapitän z. S. Koellner
Kommandant S. M. S. Kaiserin Augusta

Als die Besetzung der Bucht bekannt wurde, brachen zunächst alle in China lebenden Fremden ohne Ausnahme in Jubel aus über das rasche und energische Vorgehen Deutschlands. Aber bald wurde in der Presse Englands und Japans, zum Teil auch in der Rußlands und Frankreichs die Befürchtung ausgesprochen: Deutschland erstrebe großen Landerwerb und vielleicht gar die Teilung Chinas. So unbegründet diese Behauptungen auch waren, so schien es doch einen Augenblick, als ob in Ostasien Verwicklungen entstehen könnten, insofern China sich vielleicht bestimmen lassen möchte, die von Deutschland gestellten Forderungen nicht zu bewilligen. Um nun keinen Zweifel

darüber zu lassen, daß Deutschland unter allen Umständen gejonnen sei, die Bucht von Kiautschou dauernd als Stützpunkt fest zu halten, entsandte Seine Majestät fast die gesamte Marine-Infanterie und eine aus den Kreuzern „Deutschland“ Kommandant Korvetten-Kapitän Plachte, „Kaiserin Augusta“ Kommandant Kapitän z. S. Koellner und „Gefion“ Kommandant Korvetten-Kapitän Follenius bestehende zweite Division unter dem Oberbefehl des Prinzen Heinrich von Preußen. Am 15. Dezember richtete der Kaiser im Schlosse zu Kiel jene Worte an Seinen erlauchten Bruder, welche einen Merkfstein in der deutschen Kolonialgeschichte bilden und die Erwerbung der Bucht von Kiautschou als den Ausgangspunkt einer auf die Weltstellung Deutschlands gerichteten Politik erkennen lassen. Sie lauteten:



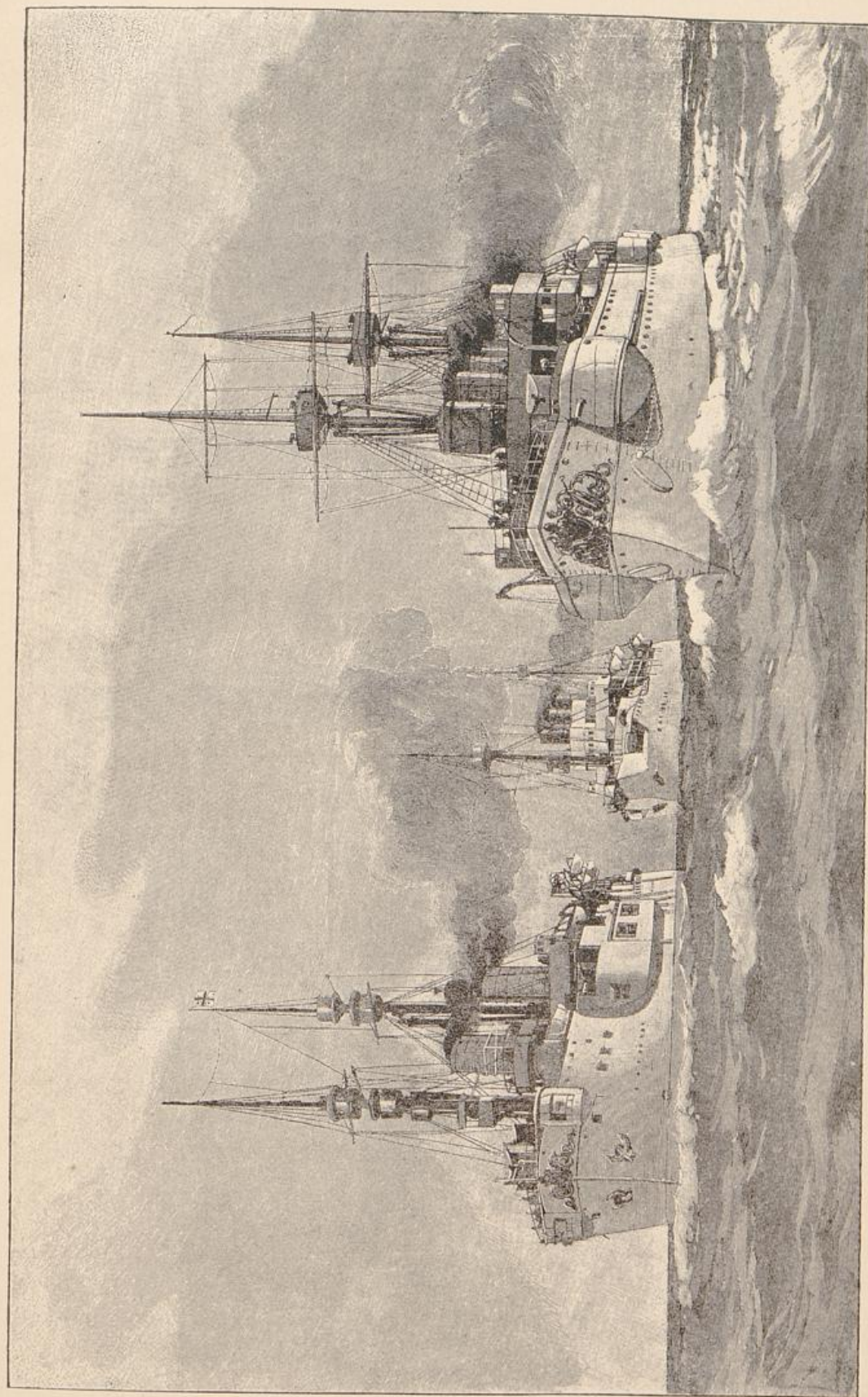
Korv.-Kapt. Follenius
Kommandant S. M. S. Gefion

„Mein lieber Heinrich! Da Ich heute nach Kiel hineinfuhr, überdachte Ich, wie Ich schon so oft mit Freuden diese Stadt betreten habe, sei es um dem Sport obzuliegen, sei es um irgend einer militärischen Unternehmung an Deiner Seite und auf meinen Schiffen beizuwohnen. Bei dem heutigen Eintritt in die Stadt hat Mich ein ernstes Gefühl bewegt, denn Ich bin Mir vollkommen bewußt der Aufgabe, die Ich Dir gestellt habe, das auszubauen und weiterzuführen, was Meine

Vorgänger Mir hinterlassen haben. Die Fahrt, die Du antreten wirst, und die Aufgabe, die Du zu erfüllen hast, bedingen an sich nichts Neues, sie sind die logischen Konsequenzen dessen, was Mein Hochseliger Herr Großvater und Sein großer Kanzler politisch gestiftet und was Unser herrlicher Vater mit dem Schwerte auf dem Schlachtfelde errungen hat; es ist weiter nichts, wie die erste Bethätigung des neuerstandenen Deutschen Reichs in seinen überseeischen Aufgaben. Dasselbe hat in der staunenswerten Entwicklung seiner Handelsinteressen einen solchen Umfang gewonnen, daß es meine Pflicht ist, der neuen deutschen Hanja zu folgen und ihr den Schutz angedeihen zu lassen, den sie vom Reich und vom Kaiser verlangen kann. Die deutschen Brüder kirchlichen Berufs, die hinausgezogen sind zu stillem Wirken und die nicht gescheut haben ihr Leben einzusetzen, um unsere Religion auf fremdem Boden, bei fremdem Volke heimisch



Lehrer in der Provinz

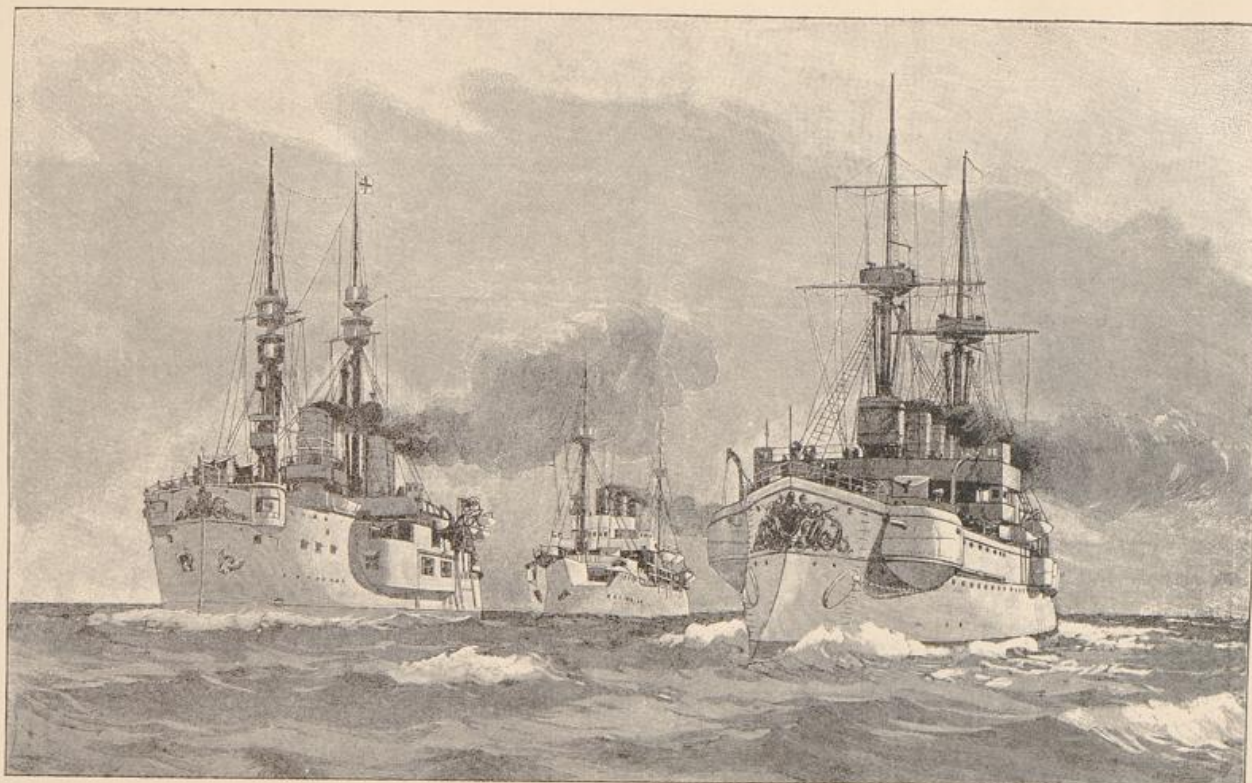


Deutschland

Gefion

Kaiserin Augusta

S. M. 2. Kreuzerdivision in Ostafrika, Chef Konteradmiral Heinrich Prinz von Preußen



Deutschland

Gefion

Kaiserin Augusta

S. M. 2. Kreuzerdivision in Ostasien, Chef Konreadmiral Heinrich Prinz von Preußen

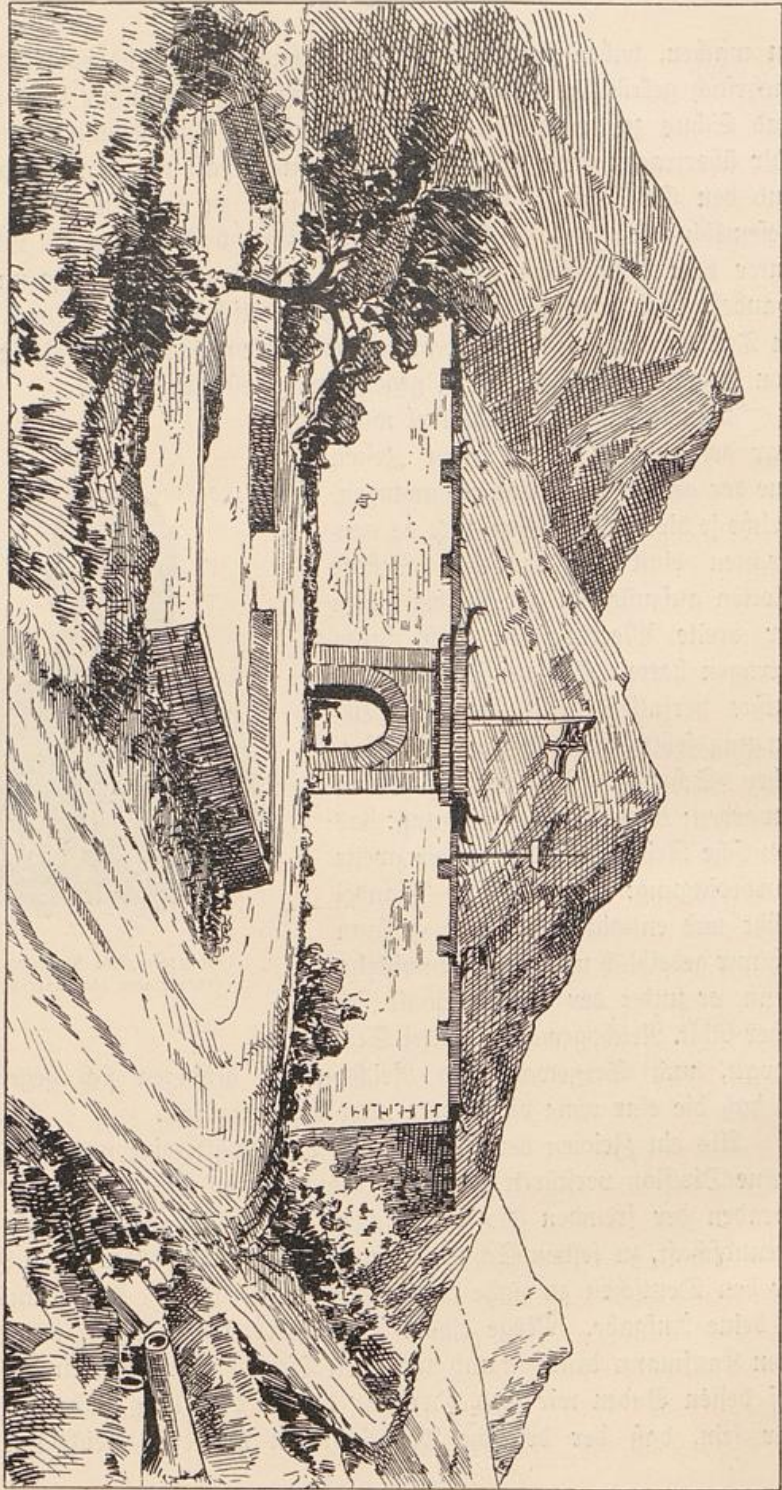
zu machen, haben sich unter meinen Schutz gestellt und es gilt, diesen mehrfach gekränkten und auch oft bedrängten Brüdern für immer Halt und Schutz zu verschaffen. Deswegen ist die Unternehmung, die Ich Dir übertragen habe und die Du in Gemeinschaft mit den Kameraden und den Schiffen, die bereits draußen sind, zu erfüllen haben wirst, wesentlich die eines Schutzes und nicht des Truges. Es soll unter dem schützenden Panier unserer deutschen Kriegsflagge unserem Handel, dem deutschen Kaufmann, den deutschen Schiffen das Recht zu Teil werden, was wir beanspruchen dürfen, das gleiche Recht, was von Fremden allen Nationen gegenüber zugestanden wird.

Neu ist auch unser Handel nicht; war doch die Hanse in alten Zeiten eine der gewaltigsten Unternehmungen, welche je die Welt gesehen, und es vermochten einst die deutschen Städte Flotten aufzustellen, wie sie bis dahin der breite Meeresrücken wohl kaum getragen hatte. Sie verfiel aber und mußte verfallen, weil die eine Bedingung fehlte, nämlich die des Kaiserlichen Schutzes. Jetzt ist es anders geworden; die erste Vorbedingung: das Deutsche Reich ist geschaffen, die zweite Vorbedingung: der deutsche Handel blüht und entwickelt sich, und er kann sich nur gedeihlich und sicher entwickeln, wenn er unter der Reichsgewalt sich sicher fühlt. Reichsgewalt bedeutet Seegewalt, und Seegewalt und Reichsgewalt bedingen sich gegenseitig so, daß die eine ohne die andere nicht bestehen kann.

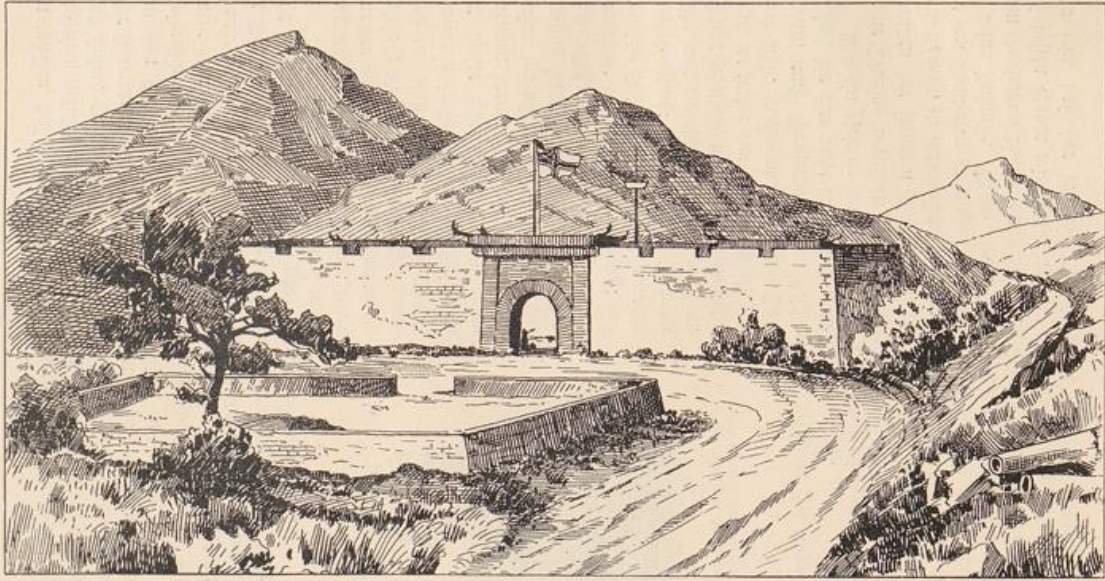
Als ein Zeichen der Reichs- und Seegewalt wird nun das durch Deine Division verstärkte Geschwader aufzutreten haben, mit allen Kameraden der fremden Flotten draußen im innigen Verkehr und guter Freundschaft, zu festem Schutz der einheimischen Interessen gegen Jeden, der den Deutschen zu nahe treten will. Das ist dein Beruf und das ist deine Aufgabe. Möge einem jeden Europäer draußen, dem deutschen Kaufmann draußen und vor allen Dingen dem Fremden draußen, auf dessen Boden wir sind oder mit dem wir zu thun haben werden, klar sein, daß der deutsche Michel seinen mit dem Reichsadler ge-



Kapitän J. S. Rosendahl
Gouverneur von Kiantichou



Sitz des deutschen Gouverneurs in Chintan



Sitz des deutschen Gouverneurs in Tientsin

schmückten Schild fest auf den Boden gestellt hat, um dem, der ihn um Schutz angeht, ein für alle Mal diesen Schutz zu gewähren; und mögen unsere Landsleute draußen die feste Ueberzeugung haben, seien sie Priester, oder seien sie Kaufleute, oder welchem Gewerbe sie obliegen, daß der Schutz des deutschen Reiches, bedingt durch die Kaiserlichen Schiffe, ihnen nachhaltig gewährt werden wird. Sollte es aber je irgend Einer unternehmen, uns an unserem guten Recht zu kränken oder schädigen zu wollen, dann fahre darein mit gepanzerter Faust! und so Gott will, slicht Dir den Lorbeer um Deine junge Stirn, den niemand im ganzen Deutschen Reiche Dir neiden wird!

In der festen Ueberzeugung, daß Du nach guten Vorbildern handelnd — Vorbilder sind, Gott sei Dank, in Unserem Hause genügend vorhanden — Meinen Gedanken und Wünschen entsprechen wirst, erhebe Ich Mein Glas und trinke es auf Dein Wohl, mit dem Wunsche, für eine gute Fahrt, für eine gute Ausrichtung Deiner Aufgabe und für eine fröhliche Heimkehr; Seine Königliche Hoheit, der Prinz Heinrich lebe! Hurrah! Hurrah! Hurrah!"



Matrose Johann Heinrich Schulze
am 24 Jan. 1898 gegen 2 Uhr Nachts auf Posten an einem
Stadthor von Tsimu von Chinesen mörderisch ermordet

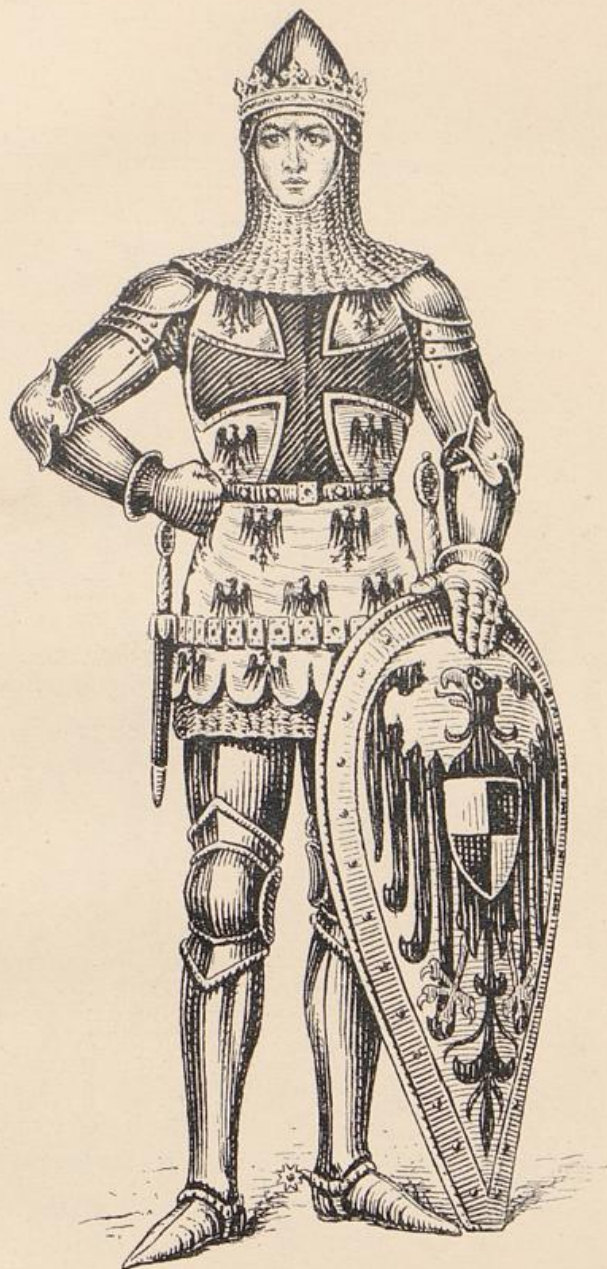
Überall empfand man, daß die von Seiner Majestät ausgesprochenen Gedanken und Empfindungen in der Seele des Volks geschlummert hatten, daß der größte Teil Deutschlands zu lange ohne erhebliche Teilnahme an der Arbeit und dem Erwerb jenseits der Meere gewesen war. Ein frischer Zug ging durch die Massen und wirkte belebend und fördernd auf die gleichzeitigen Bestrebungen der Regierung zur weiteren Entwicklung der Flotte. Aber auch außerhalb des Reichs ward dieser Hauch empfunden und bald wurde die Berechtigung und Mäßigung in den deutschen Forderungen von allen Nationen anerkannt. China zögerte endlich nicht länger einen Vertrag mit

Deutschland zu schließen, in welchem die oben genannten Punkte sämtlich bewilligt wurden.

Leider waren die blutigen Opfer unserer sonst so friedlich verlaufenen Erwerbung der Bucht noch um eins vermehrt. Der Matrose F. H. Schulze von S. M. S. „Kaiser“ — mein armer Schulze, der 4 Monate lang als Bursche so treu für mich gesorgt hatte — war in der Nacht vom 24. zum 25. Januar in Tsimo auf Posten meuchlings ermordet. Folgte auch der That die Sühne fast auf dem Fuße, so war doch in dem Ermordeten abermals ein braves deutsches Herz zur Ruhe gegangen. Wie die Missionare Nies und Henle, wie die heldenmüthige Besatzung des Itis, so starb auch er für sein Vaterland. Ruhet sanft! Durch Euer Blut ist die junge Kolonie Kiautschou für immer mit dem Deutschen Reich verbunden und in ihr ist ein Stück der alten deutschen Heimat zu Euch hinübergetragen.

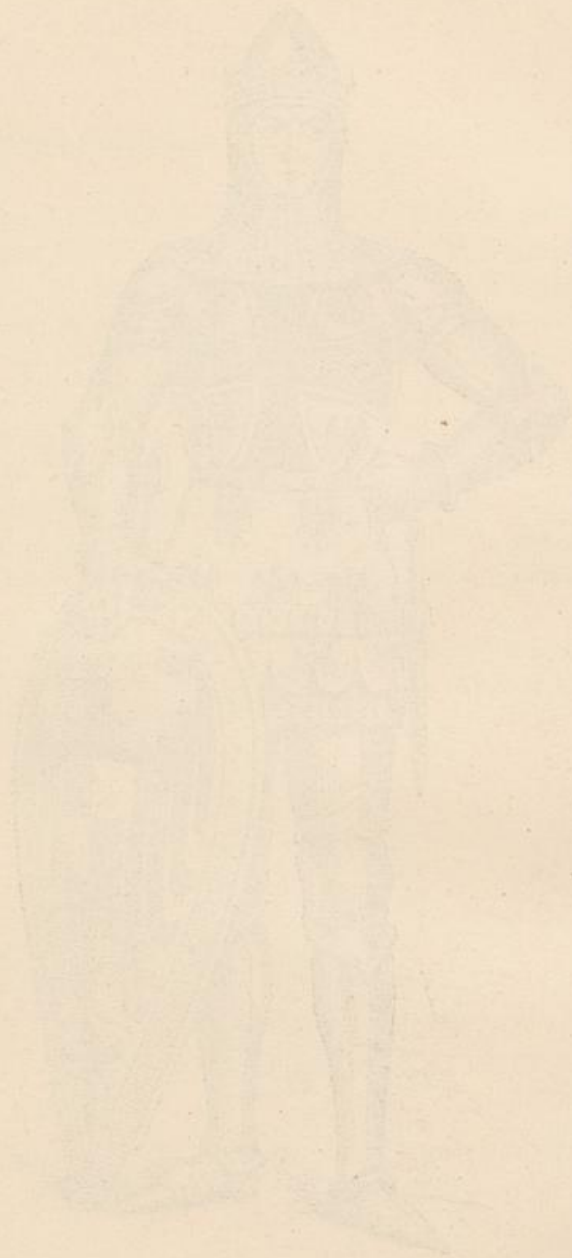
So wachse, blühe und gedeihe denn, Kiautschou in freier Entwicklung, zum Nutzen des Mutterlandes, und den Völkern Ostasiens ein lebendiges Zeichen deutscher Kraft und Tüchtigkeit!





„Wöge Enem, mit dem wir zu Hün haben werden,
klar sein, das der Kräfte Mischel pinnen mit dem
Kaiserkler geschmückten Besitz fast auf dem Boden
gestalt fort, um dem, der ihn im Besitz anzeigt,
im für allemal diesen Besitz zu gewahren.“

Dieser Brief Kaiser Wilhelm II 16. Aug. 1897.



[Faint, illegible text, likely bleed-through from the reverse side of the page.]

95
100
105
110
115
120



Karte von China

Empfehlenswerte Werke

aus dem Verlage

von

Schall & Grund

Hofbuchhändler

Sr. Majestät des Kaisers und Königs * Sr. Kgl. Hoheit des Herzogs Carl in Bayern

Verein der Bücherfreunde

Berlin W. 62

Schall & Grund — Hofbuchhändler
Sr. Majestät des Kaisers und Königs = Sr. Kgl. Hoheit des Herzogs Carl in Bayern
Verein der Bücherfreunde

Unser Heldenkaiser

Festschrift

zum

100 jährigen Geburtstage Kaiser Wilhelms
des Grossen

von

Dr. Wilhelm Oncken

Geh. Hofrat und ord. Universitätsprofessor in Siegen

17. Auflage

25 Vollbilder 209 Textbilder und Initialen

37 bisher noch nicht veröffentlichte Briefe in getrennem Abdruck 25 Facsimiles

Bilderschmuck

unter Leitung des

Prof. W. Röse Vorsteher der chalcograph. Abteilung der Reichsdruckerei zu Berlin

unter Berücksichtigung

der Kunstschätze des Hohenzollern-Museums und der Königl. Schlösser

Briefe aus dem Königlichen Haus-Archive und dem Königlichen Staats-Archive

Umfang 344 Seiten — Vornehmste Ausstattung

Preis in elegantem Prachteinband 5 Mark

Die Festschrift erschien auf Anregung Sr. Majestät des Kaisers

Seine Majestät der Kaiser hat selbst drei Beiträge für die Festschrift gegeben: das Geleitwort, einen Brief (Seite 185) und das Schlussbild „Dem Andenken Kaiser Wilhelms des Großen“

Verein der Bücherfreunde

Vorstand

Martin Greif Hermann Heiberg

Ernst von Wolzogen



Die Geschäftsleitung

Schall & Grund

Hofbuchhändler Sr. Maj. d. Kaisers u. Königs
Sr. Königl. Hoheit des Herzogs Carl in Bayern
Berlin W 62, Kurfürstenstr. 128

Satzungen

Zweck

Der „Verein der Bücherfreunde“ bezweckt die Vereinigung aller Freunde einer guten, gediegenen literarischen Unterhaltung und stellt sich zur Aufgabe, seinen Mitgliedern eine Reihe hervorragender Werke der zeitgenössischen deutschen Literatur — nicht Uebersetzungen — zum billigsten Preise zugänglich zu machen.

Beitritt

Mitglied kann jedermann werden; auch Damen sowie Ausländer. Ausgeschlossen sind nur: Leihbibliotheken und zu geschäftlichen Zwecken betriebene Lesezirkel.

Der Eintritt kann jederzeit geschehen, verpflichtet aber für mindestens ein Vereinsjahr, das jeweils am 1. Oktober beginnt. Die schon erschienenen Bände werden alsdann nachgeliefert.

Der Austritt muß zwei Monate vor Ablauf des Jahrgangs angemeldet werden.

Anmeldungen nimmt jede Buchhandlung entgegen und vermittelt auch die Zusendung der Veröffentlichungen.

Erscheinungsweise

Es erscheinen im Laufe des Jahres in regelmäßigen Zwischenräumen acht in sich abgeschlossene Werke, zusammen mindestens 150 Druckbogen zu je 16 Seiten stark. Sie bestehen zum größeren Teil in unterhaltender, belletristischer, zum andern in allgemein-verständlich-wissenschaftlicher Literatur.

Die Bestimmung der Reihenfolge und etwaige Änderungen hierin behält sich die Geschäftsleitung vor.

Beitrag

Der vierteljährliche Beitrag beläuft sich auf 3 Mk. 75 Pf. (= 2 fl. 52 kr. oder 5 fr.) für die geheftete Ausgabe — voranzubehalten — und auf 4 Mk. 50 Pf. (= 2 fl. 79 kr. oder 6 fr.) für die gebundene Ausgabe. Der Beitritt verpflichtet jedoch für das ganze Jahr.

Weitere Zahlungen sind nicht zu leisten.

Die Veröffentlichungen werden einzeln auch an Nichtmitglieder abgegeben; jedoch nur zu erhöhten „Einzelpreisen“.

Inhalt des siebenten Jahrgangs, Oktober 1897 bis September 1898

Arthur Achleitner, Der Hirsch von Göttingen, historischer Roman. Einzelpreis geheftet Mk. 4.—; gebunden Mk. 5.—

Hippolyt Haas, Prof. Dr., Der Bergmeister von Grund, Erzählung. Einzelpreis geheftet Mk. 4.—; gebunden Mk. 5.—

J. W. Otto Richter, Prof. Dr. (Otto von Solmen), Thilo von Wardenberg. Zeit- und Charaktergemälde aus der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Einzelpreis geheftet Mk. 5.—; gebunden Mk. 6.—

Richard Bredenbrücker, Kein Sommer ohne Wetter — Warum der Hauser der Wabi nimmer zugeht. Novellen. Einzelpreis geheftet Mk. 4.—; gebunden Mk. 5.—

W. v. Dünheim, Wie ich Schriftsteller wurde und was ich dann schrieb. Humoresken. Einzelpreis geheftet Mk. 4.—; gebd. Mk. 5.—

H. Orschiedt, Prof., Aus der Werkstätte der Natur

Hermann Heiberg, Grevinde, Roman

Johannes Ziegler, Augenblicksbilder, Novellen

Jeder Jahrgang bringt acht in sich abgeschlossene, elegant gebundene Bände zum Preise von vierteljährlich **4 Mark 50 Pfennig**, jeder Band demnach für Mitglieder nur **2 Mark 25 Pfennig**.

Die bisher erschienenen sechs Jahrgänge können jederzeit für je **18 Mark** nachbezogen werden; auch können 8 Bände aus verschiedenen Jahrgängen nach eigener Wahl zusammengestellt und zum Preise von **18 Mark** bezogen werden.

Inhaltsverzeichnis der Jahrgänge 1—6 auf der nächsten Seite

Inhalts=Verzeichnis

der bisher erschienenen sechs Jahrgänge

mit Angabe der Einzelpreise

Erster Jahrgang 1891/92

- Todsünden.** Roman von Hermann Heiberg. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75
- Aus Mitleid und andere Novellen** von Alexander Baron von Roberts. geh. Mf. 5.50; geb. Mf. 6.25.
- Seelenanalysen.** Novellen von Max Nordau. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75.
- Aus Urdas Born.** Schildernngen und Betrachtungen im Lichte der heutigen Lebensforschung von Dr. Theodor Jaensch. geh. Mf. 5.75; geb. Mf. 4.50.
- Carriere.** Roman von Olga Wohlbrück. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75.
- Fliegender Sommer.** Geschichten von Ludwig Ganghofer. geh. Mf. 5.50; geb. Mf. 6.25.
- Zwei reiche Frauen.** Roman von Ad. v. Eschen. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75.
- Vom grünen Wasser.** Seegeschichten und Schilderungen von Johannes Ziegler. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75.

Zweiter Jahrgang 1892/93

- Das Leben auf der Walze.** Roman von Wolfgang Kirchbach. Mit 10 Vollbildern auf Kupferdruckpapier von Georg Koch. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75.
- Töte sie!** Roman von Balduin Grollier. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75.
- Aus der Sturm- und Drangperiode der Erde.** Skizzen aus der Entwicklungsgeschichte unseres Planeten. Von Prof. Dr. B. Haas. I. Teil. Mit 55 Abbildungen. geh. Mf. 4.—; geb. Mf. 4.75.
- Pfarrer Streccius.** Roman von E. Eschricht. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75.
- Der Telamone.** Roman von Fedor von Zobeltitz. Mit 77 Zeichnungen von Friedrich Stahl. geh. Mf. 6.—; geb. Mf. 6.75.
- Kallia Kypris.** Aus Alt-Syrafus. Roman von A. Schneegans. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75.
- Das Sternenzelt** von Prof. Dr. Carl Titus. Mit 70 Abbildungen im Text und drei doppelseitigen Karten. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75.
- Norddeutsche Erzähler.** Novellen von Hermann Heiberg und Konrad Telmann: Das Schicksal auf Moorheide — Ruggiero, der Brigant. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75.

Dritter Jahrgang 1893/94

- Hancicka, das Chodenmädchen.** Kulturbild aus dem böhmisch-bayerischen Waldgebirge. Von Maximilian Schmidt. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75.
- Norddeutsche Erzähler.** Novellen von Wilhelm Jensen (Miflorentinische Tage), Heinrich Seidel (Die silberne Verlobung), Julius Stinde (Martins-hagen, eine Erzählung abseits der Heerstraße). geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75.
- Johann von Schwarzenberg.** Ein Lebens- und Geschichtsbild aus dem 15. und 16. Jahrhundert. Von Johannes Renatus. geh. Mf. 4.—; geb. Mf. 4.75.
- Aus der Sturm- und Drangperiode der Erde.** Skizzen aus der Entwicklungsgeschichte unseres Planeten. Von Prof. Dr. B. Haas. Zweiter in sich abgeschlossener Teil mit 165 Abbildungen. geh. Mf. 4.—; geb. Mf. 4.75.
- Neuland: Ein Sammelbuch moderner Prosa-dichtung.** Mit Beiträgen namhafter Schriftsteller; herausgegeben von Dr. Casar Fleischlen. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 5.75.
- Die Geisterseher.** Humoristischer Roman von Fritz Mautbner. geh. Mf. 4.—; geb. Mf. 4.75.
- Fahnenpredigten für das deutsche Haus.** Ungehaltene Reden eines Ungehaltene. Von Otto v. Lejncr. geh. Mf. 4.—; geb. Mf. 4.75.

Aus dem Hergentessel der Zeit. Frauenschuld und Frauengröße. Von Luise Westkirch. geh. Mf. 6.—; geb. Mf. 7.—.

Vierter Jahrgang 1894/95

- Der Scharffenstein.** Roman von Anton Freiber v. Perfall. geh. Mf. 4.—; geb. Mf. 5.—.
- Die jüngeren Prinzen.** Historischer Roman von A. von der Elbe. geh. Mf. 4.—; geb. Mf. 5.—.
- Deutschlands Kolonien, ihre Gestaltung, Entwicklung und Hilfsquellen.** Von Hauptmann Rochus Schmidt.
- Band I. Ostafrika.** Mit über 100 Bildern und 25 Originalzeichnungen von Hellar ewe nebst einer Karte. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 6.—.
- Band II. Westafrika und Südsee.** Mit 150 Bildern und 6 Karten. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 6.—.
- Der Pfortnersohn von St. Veit.** Roman von Otto Elster. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 4.—.
- Gewissensqualen.** Zwei Novellen. Von Gerhard von Amyntor. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 4.—.
- Streifzüge in Toscana, an der Riviera und in der Provence.** Von Victor Ottmann. Mit 125 Bildern. geh. Mf. 6.—; geb. Mf. 7.—.
- Fröhlich Gejaid.** Jagdgeschichten von Arthur Achleitner. geh. Mf. 4.—; geb. Mf. 5.—.

Fünfter Jahrgang 1895/96

- Die rote Tinktur.** Eine kuriose Geschichte von Richard Nordhausen. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 6.—.
- Palle.** Historischer Roman. Von Gregor Samarow (Oskar Meding). geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 6.—.
- Jahreszeichen der Feder.** Allerlei Humoresken von Paul von Schönthan. geh. Mf. 3.—.
- Das Sabinergut.** Roman von Eduard Bertz. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 6.—.
- Geschichten und Lieder der Afrikaner.** Von A. Seidel, Sekretär der deutschen Kolonialgesellschaft. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 6.—.
- Aus meinem Zettelkasten.** Sprüche aus dem Leben für das Leben. Von Otto von Lejncr. geh. Mf. 4.—; geb. Mf. 5.—.
- Aus der Kumpelkammer der Weltgeschichte.** Von Euf. v. Adlersfeld-Balkeström. geh. Mf. 4.—; geb. Mf. 5.—.
- Medizinische Streiflichter.** Von Dr. Arthur Sperling. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 4.—.

Sechster Jahrgang 1896/97

- Die Krone.** Romantische Erzählung von Anton Freiber von Perfall. geh. Mf. 4.—; geb. Mf. 5.—.
- Anatolische Ausflüge.** Reisebilder von C. Freiber von der Goltz-Pascha, Preuß. Generalleutnant, Ottoman, Marschall a. D. Mit 57 Bildern und 18 Karten. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 6.—.
- Im grünen Tann.** Schwarzwald-Novellen von Arthur Achleitner. geh. Mf. 4.—; geb. Mf. 5.—.
- Goldene Worte der Hohenzollern.** Von A. Seidel. Mit 20 Porträts in Holzschnitt. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 6.—.
- Aus bewegten Zeiten.** Novellen und Skizzen von A. von Boguslawski, Generalleutnant 3. D. geh. Mf. 4.—; geb. Mf. 5.—.
- Glücksfinder.** Roman von Valeska Gräfin Bethusy-Huc (Moriz von Reichenbach). geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 4.—.
- Ceylon.** Von Professor Dr. Emil Schmidt (Leipzig). Mit 39 Bildern und 1 Karte. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 6.—.
- Aus der Mappe eines Veteranen.** Von Friedr. Freiber v. Dincklage-Campe, Generalleutnant 3. D. geh. Mf. 5.—; geb. Mf. 6.—.

Schall & Grund — Hofbuchhändler
Sr. Majestät des Kaisers und Königs * Sr. Kgl. Hoh. des Herzogs Carl in Bayern
Verein der Bücherfreunde

Krieg und Sieg 1870=71

Kriegsgeschichte

Umfang 750 Seiten mit 600 Bildern und vielen Karten. Format: Prachtwerk-Quart.
Preis 6 Mark * Prachteinband mit reicher Goldpressung * Preis 6 Mark

Krieg und Sieg 1870=71

Kulturgeschichte

Umfang 540 Seiten mit 408 Bildern vielen Karten

Preis 6 Mark * Prachteinband mit reicher Goldpressung * Preis 6 Mark

„Krieg und Sieg“ ist bestimmt, der vaterländische Hauschatz zu werden.

Ein ähnliches großartiges Werk zu so billigem Preise existiert in der ganzen Welt nicht zum zweitenmal.

Jeder Band ist vollständig in sich abgeschlossen

Mitarbeiter

Dr. Ahmann, Titularbischof von Philadelphia, kathol. Feldprobt der Armee — W. Bigge, Major im Großen Generalstabe — A. v. Boguslawski, General-Leut., Etc. — G. Cardinal v. Widdern, Oberst — von Elpons, General-Major z. D. — Erbe, Postlat — M. Eger, Oberst-Leut. — Prof. Dr. Th. Flathe — Freyberg, Hofmaler und Professor — Freytag, Seminar-Oberlehrer — Dr. Frommel, Oberhofprediger und Militäroberpfarrer a. D., Ober-Consistorialrat † — Fhr. C. von der Goltz-Pascha, Preuß. General-Leut., Ottoman. Marschall a. D., Etc. — A. von Heinleth, General d. Inf., Etc. † — A. von Holleben, General d. Inf., Etc. — König, Hauptmann a. D. — Kühne, Rittmeister im Garde-Train-Bataillon — H. v. Kretschman, General d. Inf., Etc. — Dr. Krocke, Oberstabsarzt — Fhr. von Langemann und Erlencamp, Oberst und Brigadier — Liebenow, Geh. Reg. Rat, Prof. — Liebert, Oberst, Komm. d. Grenadier-Regts. Nr. 12 — Mackensen, Oberstleutnant und Komm. des 1. Leib-Hus.-Regts. Nr. 1 — von Massow, Generalmajor z. D. und Geh. Kriegsrat — von Müller, Generalleutnant z. D. — Nitschmann, Generalleutnant z. D. — F. Oberholzer, General-Leut., Etc. — von Ompteda, Baron, Schloßhauptmann von Montabaur und Kgl. Kammerherr — Dr. A. v. Pfister, General-Major — Prof. Dr. F. v. Pflugk-Bartung — Ludwig Pietsch, Professor — A. Stenzel, Kapitän zur See — Anton von Werner, Professor — Wille, Generalmajor z. D.

Anerkennungsschreiben von

Se. Majestät der Kaiser und König	Se. Königliche Hoheit der Prinz Leopold von Bayern
Ihre Majestät die Kaiserin und Königin	Se. Durchlaucht der Fürst von Bismarck
Se. Königliche Hoheit der Prinzregent von Bayern	Se. Durchlaucht der Reichskanzler, Fürst zu Hohenlohe-Waldenburg-Schillingsfürst
Se. Majestät der König von Sachsen	Se. Durchlaucht der Fürst zu Hohenlohe-Langenburg, Kaiserl. Statthalter v. Elsaß-Lothringen
Se. Majestät der König von Württemberg	Se. Excellenz der Generaloberst d. Kav. Graf von Waldersee
Se. Königliche Hoheit der Großherzog von Baden	
Se. Königliche Hoheit der Regent von Braunschweig, Prinz Albrecht von Preußen	
Se. Hoheit der Regent von Mecklenburg-Schwerin Herzog Johann Albrecht	

Schall & Grund — Hofbuchhändler

Sr. Majestät des Kaisers und Königs * Sr. Kgl. Hoh. des Herzogs Carl in Bayern
Verein der Bücherfreunde

Die
Heere und Flotten
der Gegenwart

herausgegeben von **C. von Zepelin** Generalmajor a. D.

Erschienen ist

Band I Deutschland

Landheer:
Generalleutnant z. D. **von Boguslawski**
Seemacht:

Kontreadmiral z. D. **Aschenborn**

Anhang:

Das internationale rote Kreuz
von **U. v. Strank** Major z. D.

Umfang über 700 Seiten einschließlich 16 Tafeln
in Buntdruck und 22 Tafeln in Schwarzdruck,
mit 52 Abbildungen im Text, einer großen Karte
und zwei Hafenplänen

Prachteinband mit reicher Goldpressung
Preis: 15 Mark

**Band II Groß-
britannien u. Irland**

Landheer: * * * Oberstleutnant vom
Kgl. Großbritannischen Generalstabe

Seemacht: Kapitän zur See a. D. **Stenzel**

Umfang über 700 Seiten, einschließlich 21 Tafeln
in Buntdruck, 52 Tafeln in Schwarzdruck und
95 Abbildungen im Text, nebst einer Karte von
England und 5 Hafenplänen

Prachteinband mit reicher Goldpressung
Preis: 15 Mark

In Vorbereitung befindet sich

Band III Rußland

Landheer: { Rittmeister a. D. **von Drygalski**
Generalmajor a. D. **von Zepelin**
Seemacht: Vizeadmiral à la suite **Batsch**

Das Werk ist zugleich ein **Les- und Nachschlagebuch**. Für jede Armee und jede Flotte ist ein Spezialkenner gewählt. Das Programm ist auf das sorgfältigste ausgearbeitet, alles bis zum Leben in der Kaserne, im Krankenhause und bis zur Kriegsindustrie ist berücksichtigt.

Zahlreiche Abbildungen, die eigens nach der Natur und dem Leben, zum Teil mit hoher Genehmigung aufgenommen sind, erleichtern Verständnis und Anschauung.

Für die anderen europäischen Länder sind folgende Autoren gewonnen: Hauptmann im Kgl. Norweg. Generalstabe **Abildgaard**, **H. Albertall** in Konstantinopel, Mitarbeiter der Lbbell'schen Jahrbücher, Vizeadmiral **Batsch**, Rittmeister **v. Drygalski**, Zehr. **v. d. Goltz**, Preuß. Generalleutnant, Kaiserl. Ottoman. Marschall a. D., Oberstleutnant **Hepke**, Korvettenkapitän Ritter **v. Jedina**, N. u. N. Generalmajor **v. Kählig** in Graz, Generalmajor **Krahmer**, Oberstleutnant **R. v. Mach**, Vizeadmiral **Paschen**, Hauptmann **Rhazen**, Major Zehr. **v. Steinäcker**, Hauptmann **L. H. Tingsten** vom Königl. Schwed. Generalstabe, Generalmajor **R. Wille**, Generalmajor a. D. **v. Zepelin**.

Die Bände erscheinen in Zwischenräumen von etwa vier Monaten.

Schall & Grund — Hofbuchhändler
Sr. Majestät des Kaisers und Königs * Sr. Kgl. Hoh. des Herzogs Carl in Bayern
Verein der Bücherfreunde

Die
Bibliothek der Länderkunde


herausgegeben

Dr. A. Kirchhoff
o. ö. Professor der Erdkunde an der Universität
Halle-Wittenberg

von

Rudolf Fißner
Chefredakteur

Als erster Band der „Bibliothek der Länderkunde“ ist erschienen:

 **Antarktis** 

von **Dr. Karl Fricker**

Der Prachtband kostet nur 5 Mk.

Zum ersten Male wird hier dem deutschen Volke, der gebildeten Welt, eine eingehende, erschöpfende Abhandlung des Südpolargebietes von berufener Seite gegeben, zum ersten Male ein bildliches und kartographisches Anschauungsmaterial vereinigt, wie es noch nirgendwo an anderer Stelle geboten worden ist, ein Erfolg, wie er nur durch ein einmütiges Zusammenwirken aller an dem Werke thätigen Kräfte erzielt werden konnte.

Die „Bibliothek der Länderkunde“ stellt sich die Aufgabe, in einer stattlichen Reihe von Bänden unsere

heutige Kenntnis der Erde

dem deutschen Volke darzustellen.

Für die „Bibliothek der Länderkunde“ sind die hervorragendsten Gelehrten als Mitarbeiter gewonnen worden, deren Namen für eine glückliche und erfolgreiche Durchführung des großen Unternehmens bürgen.

Jeder einzelne Band wird nach einheitlicher Anlage eine selbständige Monographie eines Ländergebietes enthalten und

ein in sich abgeschlossenes Ganze bilden.

Die „Bibliothek der Länderkunde“ soll die so lange klaffende Lücke in unserer geographischen Literatur schließen:

sie ist ein länderkundliches Werk, welches sich nicht nur an die Fachgelehrten, sondern an die ganzen gebildeten Kreise des deutschen Volkes wendet.

Als zweiter Band befindet sich „Madagaskar“ von Prof. Dr. Conrad Keller in Vorbereitung

Schall & Grund — Hofbuchhändler

Sr. Majestät des Kaisers und Königs * Sr. Kgl. Hoh. des Herzogs Carl in Bayern
Verein der Bücherfreunde

Vom Vorstand des Deutschen Kriegerbundes warm empfohlen:

Der Kleine Kamerad

Lieder- und Handbuch für alte und junge Soldaten

Im Auftrage des „Kaiser-Wilhelm-Dank, Verein der Soldatenfreunde,“
gesammelt und bearbeitet von dessen Geschäftsführer

Rob. Gersbach

— Preis 25 Pfennige —

„Der Kleine Kamerad“ enthält außer 200 sorgfältig ausgewählten Vaterlands-, Volks- und Soldatenliedern 6 Lieder für besondere Gelegenheiten, 10 Gebote für alte und junge Soldaten, einen Krieger-salamander, Hohenzollernworte und Wahlsprüche, Soldatensprüche für alle Tage des Monats, 10 volkswirtschaftliche Gebote, einen entsprechenden Bilderschmuck u. s. w. und ist in kleinem Taschenformat erschienen.

Festklänge für das Deutsche Haus

von Heinrich von Wedel

Gedichtsammlung

Mit allerhöchster Genehmigung: Portrait Ihrer Majestät der Kaiserin

Umfang 6 Bogen

Eine Gravüre

Vornehmste Ausstattung

Prachtvoller Einband in Celluloid nach einer Zeichnung von Adolf Hildebrandt

Preis 6 Mark

Als bleibendes Andenken von stets wachsendem Werte ist das Werk für jeden Deutschen unschätzbar

Unsere Weltausstellung

Eine Beschreibung der Columbianischen Weltausstellung in Chicago 1893

Mit über 1000 der besten, aus 15 000 Meisterwerken der Photographie
sorgfältig ausgewählten Illustrationen

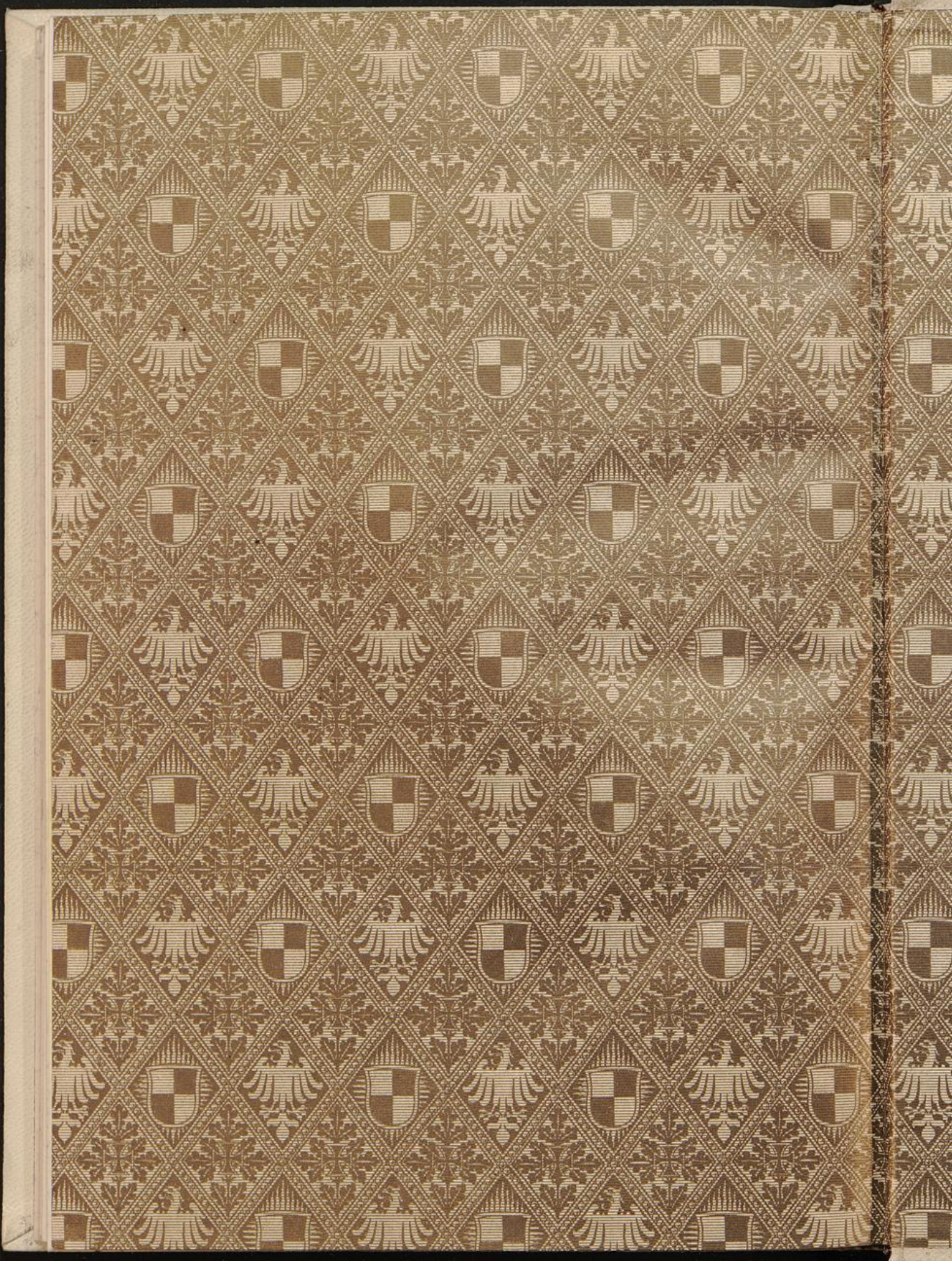
Die von den Behörden der Weltausstellung autorisierte und zur Benutzung der offiziellen Abbildungen kontraktlich
berechtigte deutsche Originalausgabe

570 Seiten — Großfolioformat — Prachtwerk

Elegant in Leder gebunden 50 Mark oder in 36 Lieferungen zu je 1 Mark

Druck von H. S. Hermann in Berlin.







Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Staats- und Uni.-Bibliothek Bremen

4650 00 475 022 5



VEREINIGTE DRUCKEREIEN
BREMEN



KIAU-TSCHOU



02
G
8353