



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

## **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG-Projekt "Digitale Sammlung Deutscher Kolonialismus"**

### **Schantung**

**Gaedertz, Alfred**

**Berlin, 1902**

**urn:nbn:de:gbv:46:1-15008**

6.)

# Schantung.



Vortrag

von

A. Gaedertz, ✓

Kgl. Baurat,

Direktor der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft.



Der nachstehende Vortrag des Herrn Kgl. Baurat Gaedertz wurde am 14. April 1902 in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft gehalten.

Meine hochverehrten Damen und Herren!

Der sehr verehrte Herr Präsident unserer Abteilung hat mir die Ehre erwiesen, mich aufzufordern, vor dieser Versammlung über Schantung zu sprechen. Meine zuerst aufgetauchten Bedenken, ob es ratsam sei, dies in den letzten Jahren so viel beackerte Feld auch meinerseits noch einmal umzugraben, schwanden insofern etwas, als ich mir sagen durfte, dass meine im Jahre 1898 unternommene Erkundungsreise, sowie meine jetzige Stellung mir Gelegenheit boten, mehr von der Provinz Schantung und dem Hinterlande unseres Pachtgebietes Kiautschou zu sehen und in Erfahrung zu bringen, als es anderen Reisenden möglich wurde. Als Frucht dieser Reise war ausser einem eingehenden Berichte eine Karte entstanden, welche im östlichen Teile der Provinz die früher nur punktiert wiedergegebene Hydrographie des Landes festlegte und von Weih sien aus westlich sich auf die Karten des berühmten Altmeisters der chinesischen Geologie, des Herrn Freiherrn von Richthofen, stützte.

Es wird mir schwer werden, in den knappen Raum eines Vortrages all' das Interessante über das Innere Schantungs zusammenzudrängen, was das Selbsterlebte auf die Zunge bringen möchte, weil ich nicht allein auf den Hauptstrassen geblieben bin, sondern auch abseits der grossen Wege auf von Reisenden selten oder gar nicht benutzten Pfaden Neues zu sehen suchte.

Ich werde mich befeissigen, Ihre Zeit nicht zu sehr in Anspruch] zu nehmen und deswegen über das Deutsche Schutzgebiet Kiautschou, welches in diesen Versammlungen schon besprochen wurde, nicht sprechen.

Vorausschickend muss ich Ihnen einige Vergleichszahlen geben, welche Ihnen ein Bild über das Gebiet der Provinz Schantung bieten mögen.

Schantung, eine der nordöstlichen des 18 Provinzen umfassenden alten Reiches der Mitte, wobei die an der Peripherie liegenden Länder der Mandschurei, Mongolei und Thibet etc. ausgenommen sind, bedeckt eine Fläche von 168000 qkm, ist also etwas kleiner als die Hälfte des Königreichs Preussen, aber grösser als die deutschen Südstaaten, zuzüglich der Rheinprovinz.

Ein zu Beginn des vorigen Jahrhunderts angestellter Census ergab rund 29 Millionen Einwohner; die Chinese Custom Reports nahmen in ihrem ersten Berichte vom Jahre 1881 die gleiche Zahl wie im Jahre 1812 mit 29 Millionen an, so dass also in den siebenzig Jahren eine Zunahme nicht in Berechnung gekommen war, was wohl stillschweigend auf die furchtbaren Metzeleien des Taiping-Aufstandes, welcher von 1852 bis 1865 wütete und dessen Lebenskraft erst im Jahre 1864 mit dem Falle von Nanking erstickt wurde, sowie auf andere Ursachen, von denen ich den Durchbruch des Hwangho nach Norden anführe, zurückgeführt wurde. Es wird zugegeben, dass die Bevölkerung trotz aller Unglücksfälle, Krankheiten und Auswanderung etc. stark zugenommen hat. Man darf daher füglich die Einwohnerzahl niedrig auf 35 Millionen schätzen, was im grossen Mittel einer Einheitskopffziffer von 210 pro qkm entsprechen würde.

Nun ist aber, wie Sie aus der grossen Karte ersehen, etwa ein Viertel der Provinz sehr gebirgiges Land, das nur spärlich bevölkert ist; zieht man dies in Betracht, so ergibt sich eine Einwohnerzahl von über 250 pro qkm, welche Zahl dem dichtbevölkerten Sachsen oder Belgien entspricht.

Die Breite der Provinz Schantung von Ost nach West beträgt etwa 700 km, die Länge von Nord nach Süd etwa 425 km.

Schantung stellt ein, wie schon erwähnt, dichtbevölkertes und auf das Intensivste bebautes Land dar; in der Ebene sind nur die Flussläufe und die von den Ueberschwemmungen zunächst betroffenen und mit Sand bedeckten Gelände von der Bebauung ausgenommen. Dagegen ist weit in die Gebirgsthäler hinauf den Felsen jede kleine Terrasse, und wäre sie nur einige Quadratmeter gross, zum Anbau von Getreide etc. abgerungen. Namentlich von Wehsien ab folgen die Dörfer sich in kurzen Abständen; nahe den Städten und als Regel jenseits des Hwangho ist der Horizont so von Dörfern besetzt, dass man glauben möchte, eine Wandeldekoration zu sehen, in welche nur einige hellere Dächer oder besonders hervorragende Bäume eine Abwechslung bringen; so habe ich häufig ringsum bis zu 21 Dörfern gezählt. Bei dieser Art der Ansiedlung und den geringen Lebensbedürfnissen ist es zu verstehen, wenn Reisende die Bevölkerung als äusserst arm geschildert haben; dieselben haben dabei aber nicht berücksichtigt, dass die Verkehrswege fehlen, um den Absatz des über den eigenen Lebensbedarf hinaus Erzeugten zu ermöglichen. Nur hochwertige Güter sind für das Innere des Landes noch transportfähig zu nennen. Ausserdem ist die geringe Zahl der Ausfuhrhäfen in Betracht zu ziehen, denn ausser dem einzigen Vertragshafen Schantung's, Tschifu, gab es nur einige kleine Dschunkenhäfen. Es wird auch hier mit der Herstellung eines leichten Ausfuhrweges die Kaufkraft wachsen und damit die Wohlhabenheit zunehmen. Das beste Zeugnis dafür, welchem Bedürfnis die Schaffung eines Ausfuhrweges nachkommt, bietet das Interesse, welches jetzt schon nach eben eröffneter Bahn die lebhaften und intelligenten südchinesischen Kaufleute an der Entwicklung der Schantung-Eisenbahn durch Errichtung von Agenturen und Anlage von Lagerhäusern in den der Bahn nahe liegenden Städten und grossen Dörfern nehmen.

Einen wunderbaren Eindruck machte das Land auf mich, der ich nicht lange zuvor die Hochplateaux Kleinasiens und die reichen Niederungen Thraciens nebst den Gebirgstälern Macedoniens zu durchreiten Gelegenheit hatte, als ich von den die grosse Ebene begrenzenden Bergen aus das weite nordwärts sich erstreckende Gefilde überschauen konnte; zuerst kaum mit grünen Sprossen, alsdann in der Frühljahrspracht und schliesslich als goldenes Meer von Getreide, in welchem die zahllosen Dörfer wie Oasen liegen; vielfach ist mir dabei der Vergleich mit Teilen unserer norddeutschen Tiefebene aufgefallen.

Die Hauptverkehrsstrasse, welche den Osten Schantungs mit der Hauptstadt Tsinanfu verbindet, läuft von der grossen Kreisstadt Weihsien ab dem Fusse des Gebirges entlang, das hier in runden und weichen Formen sich darstellt; die höheren Gipfel sind vielfach mit Tempeln bekrönt. Weiter westlich hebt das Gebirge sich höher heraus, bis in der Gegend von Tschoutsun ein mächtiger Gebirgsstock, der Tschang-Pei-Schan, welcher bis zu 700 m relativer Höhe sich erhebt, in zackigen und schroffen Formen den Blick nach Westen hin abschliesst. Südlich öffnet sich ein tief eingeschnittenes, herrliches Thal, an dessen südlichem Ende die Stadt Poschan liegt. Steil abfallend steigen die Berge bis 400 m aus dem Thale heraus; höhere Kuppen überragen die wechselvolle Gebirgsscenerie; tief eingeschnittene Schluchten, durch welche kein Pfad geht, sondern nur das Wasser über glatte Kalksteine rauscht, ziehen das Auge an. Steile Kegel mit Kastellen und weitläufigen Schutzmauern verraten, dass hier die Einwohner der Thäler samt ihrem Vieh in den Bergen Schutz vor den räuberischen Angriffen feindlicher Horden gesucht haben. In dieser Gegend liegt durch zwei nach Westen hin sehr steil abfallende Bergzüge von dem Hauptthal des Hsiau-Fu-Ho getrennt, ein schönes Thal, in welchem emsiger Bergbau auf Kohle getrieben wird. Auf schmalen Saumpfaden, die meist kaum das Ausweichen gestatten, wird die gewonnene Kohle und auch Koks auf

dem Rücken von Maultieren in grossen Körben nach Poschan gebracht. Das Südende des genannten Thales wird von dem Doppelberge Hei-schan abgeschlossen, dessen östlicher Gipfel sich durch eine grosse Tempelanlage auszeichnet.

Selten habe ich lieblichere Bilder gesehen, als von den Höhen der diese Thäler umragenden Gipfel hernieder in die fruchtbaren, dank dem Wasserreichtum, im frischesten Grün prangenden Gefilde.

Der stark zerklüftete, aus Eruptivgesteinen wie Basalten etc. gebildete Tschang-Pei-Schan bietet ungemein reizvolle Bilder; seine stillen Thäler beherbergen Einsiedler und eine Unmenge grösserer und kleinerer Tempel, von denen ich später Ihnen einige im Bilde vorführen werde. Bedauerlicher Weise ist mir das Lichtbild des Innern des grössten Tempels mit seiner Götzenserie, die milde Himmelsmutter in der Mitte von unzähligen Motivfiguren umringt, die schrecklichen Fratzen der Götzen des Krieges und der Pestilenz an den äussersten Enden, nicht erhalten geblieben. Ein richtiges Schauinsland ist diese hohe, von schneidenden Winden umtoste Warte; nach Süden blickt man in die Gebirgswelt der dem Taischan vorgelagerten Bergzüge, nach Norden schweift das Auge über die endlose Ebene, in welcher man in der Nähe die scharf eingeschnittenen Furchen der Lössschluchten erblickt; an klaren Tagen soll das Meer sichtbar sein, was aber bei der Entfernung von etwa 110 km nur äusserst selten der Fall sein dürfte.

Sehr interessante Formen weist der nördliche Absturz des Kalkgebirges auf, als dessen Hauptgipfel namentlich der steile Hoschan (Feuerberg) anzusehen ist, welcher über dem Kohlenreviere von Putsun sich erhebt. Zwischen diesem und dem Tschang-Pei-Schan habe ich die ersten Reisfelder in Schantung gesehen und in deren Nähe eine idyllisch an eine alte Stadtmauer angelehnte Wassermühle, welche alte, lang entbehrte heimische Erinnerungen wachrief.

Die zwischen dieser Gegend und Tsinanfu liegende Tagesreise bot namentlich durch die tiefen, in vielfachen

Serpentinen in die Ebene eingeschnittenen Lössschluchten starkes Interesse. Sie gestatten mir hier wohl, eine kurze Charakteristik des Lösses zu geben, welcher ungeheuere Flächen in China bedeckt und den betreffenden Gebieten ein besonderes, stets wechselndes Gepräge verleiht.

Der Löss ist aus eckigen Sandkörnern und thonigen Teilen zusammengesetzt; ein leichter Eisengehalt im Thone ruft die braungelbe Farbe hervor. Der Löss ist sehr mürbe, aber doch so fest, dass er vertikal in hohen Wänden ansteht. Sehr feine Röhren durchziehen ihn mit zahlreichen, stets nach unten gehenden Verästelungen; die Röhren sind mit einer dünnen Schicht kohlensauren Kalkes bekleidet. Eine Schichtung ist nicht vorhanden, dagegen eine grosse Neigung zu vertikalen Zerklüftungen. Bänke kommen allerdings vor, aber nur beim Vorhandensein fester, mergeliger Konkretionen, deren Längsachse stets senkrecht ist.

Dieser Lössboden ist für den Ackerbau in hervorragender Weise geeignet: der Grund kann in einer Art Selbstdüngung gefunden werden. Freiherr von Richthofen hat in meisterhafter Weise diese Eigenschaften festgestellt. Die grosse Porösität mag veranlassen, dass der Löss die für die Pflanzen gedeihlichsten Gase, Ammoniak und Kohlensäure, weit mehr absorbiert, als andere Bodenarten. Die im Löss enthaltenen Salze müssen in dessen unteren Teilen in konzentrierter Weise auftreten. Tritt nun der Regen durch die senkrechten Röhren ein, so stellen die Wasserfäden die Verbindung in den kapillaren Röhren her und die unten vorhandenen, gelösten Teile ziehen nach der Oberfläche und den Wurzeln der Pflanzen. Ein Beweis hierfür mag darin gefunden werden, dass häufig Löss in dünner Schicht als Dünger auf die Aecker gebracht wird; ferner sprechen auch die Salzausblühungen auf Lössboden dafür.

Im Lössgebiet giebt es nur dort Quellen, wo der Löss dem Felsen auflagert.

Sie werden fragen, woher denn bei solcher Struktur des Bodens während der Regenzeit der schauerhafte Zu-

stand der Wege herrührt, von dem Sie vernommen haben. Auf den Strassen wird die Struktur des Lösses durch die Räder zerstört; der Löss wird damit zu einem kalkreichen Lehm, dessen Zähigkeit für die Tiere und Karren einen guten Grund abgibt, wennmöglich zu Hause zu bleiben. Die Räder sinken bis zur Achse ein; in der zähen Erde bleiben die Gleise. Bei der rasch erfolgenden Trocknung werden die Wege womöglich noch schlimmer, als im nassen Zustande, da die steinharten, engen und tiefen Furchen für die Füsse der Tiere geradezu gefährlich sind.

Nach dieser Abschweifung komme ich wieder zu meinem Thema zurück.

Vor der Annäherung an die Stadt Tsinanfu sieht man nördlich braune Segel über die Ebene schweben; das sind Boote auf dem Hsiau-Hsing-Ho, welcher Tsinanfu mit dem Meere verbindet. Die Nähe der Stadt verrät sich durch die dichte Folge reicher Dörfer und grosser Gärten, sowie namentlich durch den besseren Zustand der Strassen. Aeusserst charakteristisch für die Umgebung von Tsinanfu sind die vielen zerstreuten vulkanischen Kegel, welche bis zu 120 m sich über die Ebene erheben; sie bestehen aus dioritischem Gestein. Vornehmlich interessant ist der einzige dieser Kegel, welcher auf dem linken Ufer des Hwang-Ho liegt, dessen Flanken von ungeheueren Blöcken blauschwarzen Gesteins bedeckt sind, als wenn nach der Erhebung des Berges noch ein mächtiges Erdbeben den ganzen Berg in Stücke zersplittert hätte.

Die Hauptstadt der Provinz ist durch eine doppelte Umwallung geschützt; zwei klare Bergbäche fliessen durch die Stadt; der eine von ihnen bildet innerhalb der Stadt einen grossen Teich; beide bewässern nördlich der Stadt ein ausgedehntes Gartenterrain, das teils zu Lotuskulturen u. s. w. benutzt ist.

Die Stadt hat eine Einwohnerzahl von 350 bis 400 000, was noch als niedrige Schätzung angesehen werden darf; in

China giebt man nur die Zahl der Haushaltungen an und muss dann die Kopfzahl der Mitglieder schätzen. Mit Ausnahme der grossen Ost-West-Strasse, welche 4 bis 5 m zwischen den Randsteinen der erhöhten Trottoire misst, sind die anderen alle enge, teilweise nur 2,5 m breite Gassen. Die Strassen sind mit glatten Kalkfliesen bedeckt und kanalisiert. Reiche Läden säumen die Hauptstrassen ein. Der Yamen des Generalgouverneurs, wie auch die Häuser anderer hoher Beamten, machen sich durch ihre Lage in grossen Höfen kenntlich. Der Gebäudekomplex der katholischen Mission von Nord-Schantung mit einer schönen Kathedrale, Schule und Wohnungen umfasst einen bedeutenden Raum. Ausser dieser Mission arbeitet noch eine amerikanische Mission in dieser Stadt. Der Besuch bei dem ehrwürdigen Bischof, Msgr. de Marchi, welcher seit langen Jahren der Mission in China sein Leben gewidmet hat, war mir von hohem Interesse, um so mehr, als ich dort Bischof von Anzer traf.

Südlich der Stadt beginnt gleich der gebirgige Teil des Landes, welches in dem etwas über 1500 m hohen Taischan, dem heiligsten der fünf heiligen Berge Chinas, gipfelt. Herr von Hesse-Wartegg hat Ihnen in seinem vor zwei Jahren hier gehaltenen Vortrag diesen Teil eingehend beschrieben. Es war Ende Mai, als ich diese Gegend durchstriefte, auf welcher ich Blicke in die Berglandschaft und deren Thäler that, die mir heute noch unvergessen sind. Nach Westen schliessen niedrige Berggruppen mit höheren Kegeln durchsetzt, welche fast alle Türme und Schutzkastelle tragen, die Aussicht ab. Die Berge mit blühendem Heidekraut, die Thäler mit hohen, herrlich stehenden Saaten geben ein Bild, das wunderbar ergänzt wurde durch Ausblicke nach Westen, wo in blauer, zitternder Luft die endlose Ebene bis zum Horizont sich ausdehnte, nur unterbrochen durch die langen Linien der auf den Hwang-Ho-Deichen stehenden Bäume, sowie durch die in kleinen Wäldern verschwindenden, zahllosen Dörfer.

Gut erhaltene steinerne Brücken aus alter Zeit zieren die wichtige Strasse, welche den Süden der Provinz mit der Hauptstadt und den nördlichen Provinzen verbindet.

Westlich des Hwang-Ho und nachdem man den durch verschiedene Deichbrüche versandeten und weniger fruchtbaren Teil passiert hat, steigt das Land sanft an und fällt durch die ungemein dichte Bevölkerung auf. Grosse, ummauerte Städte, schöne Dörfer und gut erhaltene Tempel liegen an der grossen Strasse, auf welcher in bestimmten Entfernungen Wachttürme und Rasthäuser, meist zerfallen, sich befinden.

Die Dörfer auf diesem Marsche sind alle über die Ebene erhöht gebaut, um sie gegen die während der Regenzeit in unglaublicher Stärke fallenden Regennengen, die trotz des Lössbodens so rasch nicht abfliessen können, zu schützen.

Die am weitesten westlich gelegene Stadt meiner Reise, Te-Tschou, ist nur in geringer Entfernung vom Kaiser-Kanal erbaut und bietet durch ihre achtunggebietenden Mauern ein interessantes Bild; nur spärlich ausgebesserte Breschen sind mehrfach vorhanden; an anderen Stellen ist die Ziegelverkleidung von dem Lehmkerne losgelöst und abgerutscht. Die Städte dieses Landesteiles haben am meisten unter den wiederholten Stürmen des Taiping-Aufstandes zu leiden gehabt. Te-Tschou hat sich dank seiner Lage am Kanal langsam erholt; grosse Gebäude, welche man mir wie z. B. eine grosse Schule und Tempel als aus kaiserlicher Gnade gespendet bezeichnete, waren vor kurzem fertig geworden und glänzten mit ihren gelben Ziegeldächern durch das Laub der hohen Bäume fernhin. Andere Städte sind wie ausgestorben; kaum  $\frac{1}{10}$  der von den Mauern umschlossenen Fläche einzelner derselben ist bewohnt.

Nach diesem kurzen Eingehen auf das Land im allgemeinen muss ich Ihnen nunmehr von einigen grossen Werken der alten Chinesen erzählen. Es war eine berühmte Pflicht unter den alten Kaisern, die Wasserläufe zu bezähmen und auszubauen.

Im östlichen Schantung zwischen der Bucht von Kiautschou und dem Golf von Petschili liess um 960 unserer Zeitrechnung der Kaiser Sung-Tai-Tso einen die Flüsse Ta-Ku-Ho und Kiau-Ho verbindenden Kanal graben, der an den voll erhaltenen Stellen zwischen den Bermen heute noch etwa 25 m Breite hat. Die Absicht hierbei war, die gefährliche Umschiffung der Schantung-Vorgebirge, sowie die an diesen Küsten hausenden Seeräuber zu vermeiden. Der Kanal heisst Yuen-Liang-Ho, d. h. wörtlich die Wasserstrasse, welche gestattet, von ferne kommende Lebensmittel zu transportieren. Manche Reisende sind der Ansicht, dass früher in diesem Kanale Schleusen bestanden haben sollen; meiner Ansicht nach war er immer ein Niveaukanal und zwar aus folgenden Gründen: die Ausbildung seiner Böschungen ist ganz gleichmässig; nirgends zeigen sich Spuren alten Mauerwerks oder des bei chinesischen Wasserbauten so viel verwendeten mageren Betons; vom Scheitelpunkt bei Woa-Pu aus ist beiderseitig das Gefäll ein geringes; während der trockenen Jahreszeit war bei den äusserst geringen Wassermengen eine Schifffahrt nicht möglich; als Hauptpunkt ist aber anzusehen, dass die Küstenschifffahrt von Süden her erst mit dem Eintreten des S.W. Monsuns überhaupt beginnen kann, da die Dschunken gegen den fast regelmässig mit schwerer See verbundenen N.O.-Monsun nicht ankämpfen können.

Auch heute noch machen von Süden aus die Dschunken nur eine Fahrt mit dem S.W.-Monsun nach Norden und kehren dann mit dem N.O.-Monsun nach dem Heimatshafen zurück. Auf diese Weise gelangten die Schiffe zur Zeit der Wasserfülle nach den ersten starken Regen an den Kanal, konnten dann auf ihm in den Golf von Petschili und nach Tientsin gelangen und benützten zur Heimkehr die günstigen nördlichen Winde.

Das grösste Denkmal, das sich ein Chinesenkaiser errichtet hat, ist der Kaiserkanal, welcher von Kublai-Khan, dem ersten Mongolenkaiser, der um 1280 das Reich eroberte und

der die Residenz von Nan-King nach Peking verlegte, zwischen dem damaligen Laufe des Hwang-Ho und Tientsin während der Jahre 1289 bis 1292 mit etwa 900 km Länge hergestellt wurde, um den gefährlichen Weg um die Ostspitze Schantung herum für die den Tribut nach der Hauptstadt bringenden Schiffe zu vermeiden. Der Kanal trägt die Namen Yü-Ho = Kaiser-Kanal; Yün-Ho = Beförderungswasserstrasse und schliesslich Yün-Liang-Ho = Wasserweg zur Beförderung des Tributes. Mit der Erbauung des Kanals wurden naturgemäss die östlich des Kanals liegenden Teile der aus den Bergen von Schansi kommenden Flüsse trocken gelegt. Die Betten dieser ehemaligen Flüsse, wie z. B. des Tu-Hei-Ho, des Tsau-Wang-Ho etc. dienen heute als Uebereiche des Kaiser-Kanals und regeln den durch den Zufluss der Bergströme gestiegenen Wasserstand im Kanal. Ein Eingehen auf die hierfür erdachten sinnreichen Vorrichtungen würde hier zu weit führen. Der Kaiser-Kanal ist in Sektionen von je 70 Li = rund 35 km geteilt; die Strecke Tientsin—Te-Tschou zählt neun solcher Abschnitte. Als Normalbreite wird 25 m angegeben bei 3 m Wassertiefe. Die gewöhnlichen Lastboote laden 24 t, die grössten bis zu 60 t. Te-Tschou bezieht seine Steine auf dem Kanal von Süden her; von Tientsin kommt die Haupteinfuhr.

Eine Schöpfung neueren Datums ist ein teilweise künstlicher Kanal, welcher vor 15 Jahren begonnen, Tsinanfu mit dem kleinen, am Golf von Petschili gelegenen Dschunkenhafen Yang-Kia-Kou verbindet. Dieser, Hsiau-Hsing-Ho genannte Kanal geht von einem dicht bei Tsinanfu und Lokou, dem Hwangho-Hafen der Provinzialhauptstadt, gelegenen Punkte aus in nordöstlicher Richtung und vereinigt sich dann mit dem Hsiau-Tsing-Ho, welcher von der Südseite des Tschang-Pei-Schan herkommt. In seinem künstlichen Teile ist der Kanal mit regelmässigem, 12 m breitem Wasserspiegel und über die Bermen 2,5 m erhöhten Hochwasserdeichen ausgebaut. Die Haupttransporte geschehen mittelst 1,5 t ladender kleiner Boote.

Sie werden sich vielleicht entsinnen, dass in der letzten Zeit in der Presse verschiedentlich davon gesprochen wurde, dass mittelst dieses Kanals der Schantung-Eisenbahn Konkurrenz gemacht werden sollte. Wenngleich die Wasserstrasse sich wohl ausbauen liesse, so ist doch eine ernstliche Konkurrenz schon deswegen nicht zu fürchten, weil sie allwinterlich auf längere Zeit zufriert und weil das sehr flache Wasser an der Mündung des Hsiau-Tsing-Ho, sowie die fortwährend zunehmende Verschlickung der Küstenstrecke zwischen der Hwang-Ho-Mündung und Lai-Tschou-Fu nur ganz kleinen Dampfern und Dschunken den Zugang gestattet.

Bisher ging der Handel mit dem Inneren fast ausschliesslich über Tschifu, von welchem Platze aus kleine Dampfer von etwa 300 t die Waren auf die Aussenreede von Yang-Kia-Kou brachten; hier wurde umgeladen, um dann im Hsiau-Tsing-Ho eine nochmalige Umladung zu erfahren; vor Tsinanfu wurde dann das Boot nochmals erleichtert, um bis zum Kopfe des Kanals zu gehen, von dem aus der Schubkarren in seine Rechte trat. Es ist begreiflich, dass Anstrengungen gemacht werden, um die unbequeme Konkurrenz der Eisenbahn zu entkräften, denn ein bedeutender Teil der Einfuhr über Tschifu wird nunmehr einen anderen Weg nehmen. Die folgende kleine Tabelle zeigt die nach den „Returns of Trade & Trade Reports of the Imperial Maritime Customs“ zusammengestellten Werte der Ein- und Ausfuhr aus dem Vertragshafen der Provinz Schantung.

## Handel von Tschifu.

	1897	1898	1899	1900
	in Millionen Mark.			
Einfuhr:				
fremder Produkte	30	46	38,8	35,03
einheim. „	10	12,75	17,66	17,61
	40	58,75	56,46	52,64
Ausfuhr:	20	24,2	32,5	32,9
Umsatz:	60	83	89	85,5

Im Jahre 1893 hatte der Umsatz des genannten Vertragshafens nur 34 Millionen Mark betragen.

Eine Aufzählung der Wasserstrassen Schantungs wäre ohne die Erwähnung des zweitgrössten Strömes Chinas nicht vollständig.

Der Hwang-Ho hat bei einem Flussgebiet von 1 200 000 qkm eine Länge von etwa 4700 km. In geschichtlicher Zeit, etwa um 1071, hat dieser Strom seine Wassermassen in den Golf von Petschili ergossen; er bahnte sich dann seinen Weg von Kai-Föng-Fu nach Osten, wo noch heute ungeheure Sandbänke vor der Küste seine Ablagerungen zeigen. Im Jahre 1851 erlitten die Deiche bei dem östlich von Kai-Föng-Fu gelegenen Lung-Mönn-Kou Schaden; dieser wurde bei den schon beginnenden Wirren des Taiping-Aufstandes nur spärlich ausgebessert, so dass die Hochflut des Jahres 1853 die Deiche zerstörte und der Strom sich endgültig seinen Weg nach Norden bahnte. Die Fluten nahmen den Weg zum Ta-Tsing-Ho, erweiterten und vertieften sein Bett, nahmen die bestehenden Brücken mit sich und schufen Millionen von Menschen ein schreckliches Grab. Nicht mit Unrecht trägt der Hwang-Ho den Namen Chinas Kummer, vergeht doch fast kein Jahr, in welchem nicht an dieser oder jener Stelle ein oder mehrere Deichbrüche eintreten, in deren Folge das Land dann kilometerweit unter Wasser gesetzt wird. Dabei sind die Deiche beiderseitig doppelt und fast durchweg stark gebaut; an gefährdeten Stellen schützen mächtige Buhnen den Stromdeich; der Fehler der Deiche wie der Schutzbauten ist das leichte Material; nur in der Nähe Tsinanfu's ist der Deichfuss mit Steinen geschützt.

---

Die Bevölkerung des Landes, welche wie schon zu Anfang erwähnt, eine sehr dichte ist, unterscheidet sich von den Südchinesen hauptsächlich durch den kräftigeren Wuchs. Die Bewohner Schantungs sind äusserst arbeitsame Leute; von früh bis spät sind sie auf den Feldern und halten diese

in einer für unsere Begriffe erstaunlichen Weise von Unkraut rein. Die ganze Familie, mit Ausnahme der ältesten, schwer beweglichen Mitglieder, lebt auf dem Felde. Durch die Sorgfalt bei der Bebauung und die intensive Düngung werden schöne Ernten an Getreiden und Feldfrüchten erzielt, sofern der Himmel ein Einsehen hat und der Regen nicht monatelang ausbleibt. Tritt solch ein Fall ein, so werden allgemeine Gebete angeordnet, auf Wochen wird ein grosses Fasten befohlen, während welcher Zeit nirgends geschlachtet wird. Aus den Tempeln schallt der Lärm der grossen Gongs und Trommeln, sowie der Klang der geschlagenen Glocken.

Im Juni setzen im nördlichen Schantung die ersten Regen ein, welche meist drei bis vier Tage dauern; vorher fallen nur strichweise kürzere Regen. Zu Anfang Juli beginnt dann die richtige Regenzeit, während welcher unglaubliche Mengen Wassers herniederstürzen; dies dauert bis Ende August oder Anfang September mit geringen Unterbrechungen.

Während des Regens ist das Land wie ausgestorben; die Wege sind grundlos; die Strassen sind tot; das lärmende Getöse, das Geschrei der ihre Waren anbietenden Verkäufer ist verstummt. Der Chinese hat keine dem Regen trotze Kleidung; namentlich sein in Filzsohlen endigendes Schuhzeug hält nicht dicht. Die aus geöltem Papier bestehenden Regenschirme widerstehen keinem schweren Regen. Die Bauern tragen sogenannte Schutzmäntel, welche aus verschiedenen sich überdeckenden Lagen Stroh bestehen; wasserdicht sind diese nur zu Anfang eines Regens.

Zur Regenzeit sind denn auch sonst gut gehaltene Herbergen nicht mehr im stande; bei Eintritt der Regenzeit reist niemand mehr, da es ihm blühen kann, dass er infolge von Ueberschwemmungen und der grossenteils fährelosen Flüsse auf Wochen an einen Platz gebunden ist. In den sogenannten Herrenstuben wird dann manchmal zu dieser Zeit der Aufbau eines interessanten Kuchens begonnen, welcher nur das Ende des Regens abwartet, um auf

das Feld versetzt und später seiner düngenden Thätigkeit zugeführt zu werden.

Abergläubisch ist die Bevölkerung, aber der Aberglaube entbehrt häufig nicht einer bemerkenswerten Ironie; so z. B. wenn man an einem Dorfeingang einen völlig zugemauerten Tempel sieht und auf die Frage nach dem Grunde zur Antwort erhält, der betreffende Götze habe in Verruf gethan werden müssen, weil er nicht habe regnen lassen oder weil man trotz der Bitte um seine Unterstützung, Räuber nicht gefangen habe.

Das Ansehen der Priester und der Mönche vor allem ist kein hohes; ein chinesisches Sprüchwort warnt vor dem Betreten eines Tempels ohne Begleitung, denn der Priester könnte einen umbringen.

Das allgemeine Misstrauen unter einander wird durch den Spruch gekennzeichnet: Sieh nicht zu zweit in einen Brunnen, der andere könnte Dich hineinstossen. Jeder Dollar wird scharf untersucht und dann gestempelt. Am Hwang-Ho wird erzählt, dass häufig bei Deichbrüchen die sich rettenden Bewohner des nächst dem Hauptdeich gelegenen Geländes die Anwohner des zweiten Deiches an der Sicherung desselben hindern und es häufig zu Kämpfen kommt, denn warum soll es diesen besser gehen, als den anderen.

Barmherzigkeit kennt der Chinese nicht; es fällt dem fremden Reisenden auf, dass niemand in China einem Verletzten oder Kranken beispringt; er lässt denselben ruhig liegen und geht seines Weges, da er sonst von den Verwandten des Verunglückten verantwortlich gemacht werden und in endlose Scherereien verwickelt werden könnte. Einem Ertrinkenden hilft der Chinese nicht; es möchte ein böser Geist sein, der nur ins Verderben lockt. Ist man gezwungen, während der Nacht zu reisen und gerät dabei in ein Loch, so heisst es: anständige Leute reisen nicht bei Nacht, da geht nur der Räuber aus. Nach dem Wege zu fragen, trägt einem fast regelmässig eine falsche Antwort ein,

was namentlich nahe dem Quartier nach langem Tagesmarsche dem Reisenden empörend erscheint. Solche Irreleitungen sind nun allerdings auch in unserem civilisierten Lande nicht ausgeschlossen; damit muss man sich in einem solchen Falle trösten.

Zur Erleichterung des Reisens tragen die häufig über die Wege gezogenen tiefen Gräben nicht gerade bei. Die Bauern thun dies aus verschiedenen Gründen. Einmal sind es die Anlieger, welche dem Nachbar das Vergnügen machen wollen, die Karren über seine schön stehenden Felder fahren zu sehen, da man ihnen selbst es auch schon so gemacht hat. Ein anderes Mal haben die Karrenbauern sich, um einer tiefen Pfütze oder einem besonders schlechten Teile des Weges auszuweichen, ihren Weg durch den benachbarten Acker gesucht; als Gegenzug zieht der Bauer eine Reihe von Gräben, welche in seinem Felde beginnend bis weit in den Weg hineinreichen. Wieder in einem anderen Falle soll das Loch dazu dienen, die Anlieger zu bereichern, denn sie müssen zu Hülfe gerufen werden, um die Tiere und den Karren aus der schlimmen Lage zu befreien.

Noch wesentlich schlimmer aber sind die in den Flussbetten bei den Furten gegrabenen Löcher, in welche man unfehlbar einsinkt, da der leichte Sand keine Tragkraft besitzt: die Leute stehen ruhig dabei und sehen zu; auf die sicheren Vorwürfe erfolgt die Antwort, warum man nicht ihre Fähre benutzt habe. Solche Menschenfallen findet man auch an wenig bereisten Stellen oder wo der Weg mit der Zeit eine andere Richtung genommen hat.

Die Gerechtigkeit verlangt es, nach Aufzählung verschiedener negativer Eigenschaften, auch von den positiven die besten anzuführen. In Sparsamkeit, Fleiss, Geduld und Ausdauer leistet der Chinese Ausgezeichnetes; nicht zu vergessen sind der gesunde Menschenverstand und die scharf zugespitzte, nach europäischer Ansicht sich ins Kleinliche verzweigende Höflichkeit sowie schliesslich der Familiensinn, der in der Ahnenanbetung seine Spitze findet; ich glaube die Ueber-

setzung des betreffenden chinesischen Begriffs würde mit dem Worte Ehrerbietung besser gelöst werden; diese Art der Bezeichnung würde dem Europäer und nicht zuletzt denen, welche im Orient lange Jahre gelebt haben, das Verständnis der chinesischen Auffassung wesentlich erleichtern.

Namentlich die Höflichkeit ist eine völlige Wissenschaft. Selbst für den während langer Jahre mit Orientalen verkehrenden Europäer ist das Erlernen der chinesischen Höflichkeit fast aussichtslos, denn irgendwo macht er einen Schritt zu wenig, geht nicht bis zur richtigen Thürschwelle mit dem Besucher oder legt z. B. beim Mahle die Essstäbchen auf den Teller statt auf den Tisch, womit er, wenn nicht zeitig belehrt, die Tafel aufhebt.

Die Unterhaltung zwischen zwei Vertretern der herrschenden chinesischen Religionen, der confucianischen und der buddhistischen, ist zu bekannt, als dass ich sie hier noch zu erzählen brauchte.

Aus der blumenreichen Sprache- und Redeweise will ich Ihnen nur ein Beispiel vorführen; so sagt ein hoher chinesischer Beamter in einem Schreiben an einen hochstehenden Europäer, nachdem der letztere ihm seine Photographie übersandt hatte: „Ihre würdigen Züge erinnern mich an die Erhabenheit des Taischan-Berges und sternflimmernde Redeb Blüten strömen aus der Spitze Ihres Schreibpinsels“.

Ich bitte Sie nun, mir noch zu gestatten, in kurzen Linien den Lauf der Eisenbahnen, wie er im Deutsch-Chinesischen Staatsvertrage vom 6. März 1898 festgelegt und wie er in der Ausführung gedacht ist, Ihnen vorzuführen. Das durch den genannten Vertrag bestimmte Eisenbahnnetz umfasst das gleichschenklige Dreieck Tsingtau—Tsinanfu—Itschoufu—Kaumi, welches eine Gesamtlänge von 1100 bis 1200 Kilometer hat. Es wird Ihnen bekannt sein, dass seit dem 14. Juni 1899 einer deutschen Gesellschaft die Konzession zum Bau der Linie Tsingtau—Tsinanfu mit der Zweigbahn Tschangtien—Poschan erteilt worden ist. Die

Länge dieser mit der Normalspur von 1,435 m zu erbauenden Linie beträgt rund 450 Kilometer.

Der Bau der Linie erfolgt im allgemeinen nach den Vorschriften der Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen; für die Konstruktion der Brücken und des Betriebsmaterials an Lokomotiven und Wagen der verschiedenen Arten sind die von der Königlich Preussischen Staatseisenbahnverwaltung festgestellten Bedingungen massgebend gewesen.

Das Gleis ist mit Stahlschienen von 30 kg Gewicht pro lfd. m auf je 50 kg wiegenden flusseisernen Schwellen hergestellt.

Die eisernen Brücken mit gleichfalls eisernem Belag sind in Weiten von 1 bis 40 m zur Ausführung gekommen; die grossen Flüsse machten eine Reihe längerer Brücken notwendig, so sind allein auf der 74 km langen ersten Teilstrecke Tsingtau—Kiautschou neben vielen kleineren Oeffnungen vier grosse Brücken mit 210 m, 240 m, 145 m und 180 m Gesamtlichtweite und Trägern von 30 m mit Fahrbahn unten vorhanden. Weiterhin sind mehrere Brücken von 100 m Lichtweite, sowie die grossen Strombrücken des Weiho und Yünho mit 270 und 210 m, des Miho mit 210 m und des Tseho mit 400 m zu erwähnen. Die letztgenannte Brücke kommt mit Oeffnungen von 40 m Lichtweite und Fahrbahn oben zur Ausführung.

Die Lokomotiven sind neben Tendermaschinen von 30 und 53 ts Dienstgewicht schwere  $\frac{3}{5}$  gekuppelte Lokomotiven für gemischte Züge von 55,2 ts Dienstgewicht mit dreiachsigen Tendern von 33 ts Dienstgewicht; die Geschwindigkeit der schweren Maschinen kann bis 60 km pro Stunde betragen. Diese Lokomotiven sind derartig konstruiert worden, dass sie bei den vorhandenen leichten Steigungen Kohlenzüge bis zu 600 ts Ladegewicht ohne Vorspann schleppen können.

Die Personenwagen sind nach dem System der Durchgangswagen gebaut, um leichter eine Kontrolle der Reisenden ausüben zu können und namentlich um das bei den nord-

chinesischen Bahnen früher blühende Geschäft des blinden Reisens und des Fahrkartenaustausches mit anderen Wagen desselben Zuges möglichst zu verhindern. Diese Wagen sind vierachsig mit Drehgestellen; die Kastenlänge derselben beträgt 12,2 m; durch die volle Ausnutzung des Ladeprofiles haben die Personenwagen erheblich mehr Luftraum erhalten und sind ausserdem für die heisse Jahreszeit mit Lüftungs-klappen über den Fenstern und Deckenventilatoren ausgerüstet. Gegen die Sonnenstrahlung schützen Jalousieen, welche innerhalb der Fenster aufgezogen oder niedergelassen werden können; ausserdem sind die Dächer der Personenwagen doppelt. Für den Winter sind sämtliche Personenwagen mit von der Lokomotive aus bedienter Dampfheizung versehen, da an eine Ofenheizung, wegen der leichten Zugänglichkeit und der damit verbundenen steten Feuersgefahr, nicht zu denken war.

Die Lokomotiven und Personenwagen sind sämtlich mit einer von der Lokomotive aus bedienten Luftdruckbremse nach dem System Schleifer ausgerüstet, während die Güterwagen mit der gewöhnlichen Handbremse versehen sind.

Die Güterwagen sind möglichst einheitlich ausgeführt; die Tragfähigkeit ist für alle Wagen zu 15 ts bestimmt; der rascheren Herstellung wegen sind die bewährten Typen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen, teilweise mit kleinen Abänderungen, verwendet worden.

Das Betriebsmaterial der Bahn besteht aus 4 Rangierlokomotiven, 6 Tenderlokomotiven und 14 schweren Maschinen mit Tender, 79 Personen- und Gepäckwagen und 660 Güterwagen der verschiedenen Kategorien.

Mit Ausnahme des aus Korea und Amerika stammenden Bauholzes, sowie der an Ort und Stelle gewonnenen Baumaterialien, wie Steine und Fettkalk ist das sämtliche Eisenbahnmaterial aus Deutschland bezogen worden.

Im Herbst 1899 wurde der Bau an zwei Punkten, bei Tsingtau und Kiautschou begonnen; am 23. September 1899 eröffnete Se. Königl. Hoheit Prinz Heinrich von Preussen

bei Kiautschou die Arbeiten mit den bei den ersten Spatenstichen gesprochenen Worten: „Nach dem Inneren des Landes, nach dem Meere und nach der neuen deutschen Heimat Tsingtau“.

Im Dezember 1899 brachen lokale Unruhen aus, welche man damals als von den fremdenfeindlichen Litteraten der grösseren Orte geschürt betrachtete; dieselben wurden durch das thatkräftige Einschreiten des Generalgouverneurs der Provinz Yuan-Schi-Kai, dem heutigen Vizekönig von Petschili, beigelegt. Der Bauleiter der Eisenbahn, Baurat Hildebrand, vereinbarte alsdann mit dem Generalgouverneur und dem heutigen Kaiserlich Chinesischen Gesandten in Berlin, Sr. Excellenz Yü-Tschang, die Massnahmen zur Weiterführung der Arbeiten und zum Schutze der Bahn. Daraufhin wurden die Arbeiten wieder aufgenommen und schritten rüstig vorwärts, bis angesichts des Ende Juni 1900 im Norden ausgebrochenen Aufstandes der Generalgouverneur eine Gewähr für die Sicherheit der Gesellschaftsbeamten nicht mehr übernehmen zu können glaubte; auf die diesbezügliche Mitteilung hin wurden die sämtlichen Ingenieure der Eisenbahn- sowie der Bergbau-Gesellschaft in das Schutzgebiet zurückgezogen, um dort auf das Energischste an der raschen Fertigstellung der Strecke Tsingtau-Kiautschou mitzuwirken, so dass es gelang, trotz der über 1500 m langen eisernen Brücken dieser Strecke, am 8. April 1901 dieselbe dem Betriebe zu übergeben. Es ist hauptsächlich dem Einsehen des Generalgouverneurs Yuan-Schi-Kai und der zielbewussten Geschäftsführung des verstorbenen Gouverneurs von Kiautschou, Kap. z. S. Jaeschke, zu danken, dass die mannigfachen Versuche, das Boxertum in Schantung grosswachsen zu lassen, nur auf verhältnismässig schwache Unthaten beschränkt blieben, bei welchen aber keinem Europäer etwas zu Leide geschah.

In schwerer Zeit haben die deutschen Ingenieure draussen voll ihre Pflicht erfüllt und die ihnen anvertraute Arbeit gefördert, voran Herr Baurat Hildebrand, der an Ort und Stelle befindliche Betriebs- und Bauleiter der Gesellschaft.

Bei Gelegenheit der Eröffnung der Strecke Tsingtau-Kiautschou wurden der Eisenbahn von Seiten der Beamten und der Gilden zahlreiche Glückwunschtafeln gewidmet, sowie zum Besten des zusammengeströmten Volkes während drei Tagen Theater gespielt. Von den charakteristischen Inschriften der Glückwunschehänge aus farbiger Seide und Tuch seien hier nur einige wiedergegeben:

„Friede und Glück dem Reiche der Mitte und dem Auslande“.

„Weit übertrifft die Eisenbahn die Leitern beim Bergsteigen und die Schiffe“.

„Volk und Litteraten tanzen vor Freude“.

„Die fünf Metalle zirkulieren“.

„Sie (d. h. die Eisenbahn) spendet Wohlthaten der Menge des schwarzhaarigen Volkes“.

„Der Gewinn breitet sich aus über das Ostreich“.

„Jeder findet seinen Platz“.

„Täglicher Fortschritt ohne Ende“.

„Land und Meer sind wie durch Ströme verbunden“.

„Von jenseits des Meeres fliegen die Kasch“.

„Der Profit strömt neu in die Banken“.

Im Oktober 1900 konnten die Arbeiten wieder westlich von Kiautschou aufgenommen werden; zerstört war verhältnismässig wenig an den erst begonnenen Bauten; die Hauptstörung hatte in der Unterbrechung der vor allem wichtigen, endgiltigen Festlegung der Linie im Inneren gelegen; die Vorarbeiten und die Pläne für eine bedeutende Strecke waren vernichtet; in angestrengter Arbeit musste dies wieder nachgeholt werden.

Sehr bezeichnend für die Macht, welche die Behörden über das Volk haben, ist der Umstand, dass die verlassenen Häuser der Bergbaubeamten in Fangtse, einem Orte 15 km südlich von Weihsien, bei dem Wiederbeginn der Arbeiten in dem Zustande wieder aufgefunden wurden, wie sie bei der Flucht geblieben waren.

Am 8. September 1901 wurde die Bahn bis Kaumi (100 Km) eröffnet; am 1. Dezember 1901 bis Tschangling (128 Km); am 26. Dezember 1901 bis Tsoschan (141 Km); am 20. März 1902 bis Nanliu (150 Km). Bei der Eröffnung vom 1. Dezember 1901 handelte es sich um die Strecke, auf welcher die am meisten aufsässigen Dörfer lagen; die Vorsteher dieser Dörfer, welche die Fahrt im Eröffnungszuge mitmachten und den sie nur zögernd bestiegen hatten, sprachen auch von den Unruhen des Jahres 1900 und sagten, sie hätten nun eingesehen, dass alles eitel Lüge gewesen wäre, was ihnen von den den Feldern etc. durch die Eisenbahn zugefügten Schaden vorgeplaudert worden wäre; ihre Angriffe von damals könnten sie nur bedauern.

Am 1. April 1902 war das Gleis bei 170 km angelangt.

Am 1. Juni wird hoffentlich die erste Hauptstrecke der Linie, d. h. bis Weihsien eröffnet werden können, so dass alsdann von den etwa 450 km der ganzen Linie 184 km dem Betriebe übergeben sind.

Bei 170 km liegt der Förderschacht der ersten deutschen Kohlengruben in Schantung, der bis zur Hälfte seiner Tiefe abgeteuft ist. Bei 160 bis 170 m hofft man das Hauptflöz zu erreichen und im Herbst dieses Jahres die erste Kohle zu fördern; damit ist dann ein grosser Schritt vorwärts geschehen, um die heutige Abhängigkeit Tsingtaus von der dort herrschenden japanischen Kohle aufzuheben.

Westlich von Weihsien befinden sich bereits über 80 km der Linie im Bau, von welchen im Herbst 57 km zur Eröffnung kommen sollen. Programmgemäss soll im April 1903 die Stadt Tschoutsun erreicht werden; es verbleiben dann noch etwa 150 km der Haupt- und Zweiglinie bis Mitte 1904 fertigzustellen.

Bis zu diesem Zeitpunkt giebt es noch manche Schwierigkeiten zu überwinden und ein tüchtiges Mass Arbeit zu vollbringen, um die Bahn und die bergmännischen Arbeiten im Hauptkohlengebiet des Landes, dem Reviere von Poschan und Putsun, so zu fördern, dass die dort zu gewinnende beste

Kohle, welche ohne Uebertreibung einer mittleren Cardiff-Kohle gleichzuachten ist, nach Tsingtau gebracht werden kann.

Bei der freundlichen Stimmung der leitenden Beamten des Landes und der demgemäss auch günstigen Gesinnung und Haltung des Volkes, welches bei der Bahn einen ungewohnten Verdienst findet und in mancherlei Stellungen mit der Eisenbahn verbunden ist, steht es zu hoffen, dass ein Umschwung zu einer feindlichen Stimmung den neuen Er-rungenschaften gegenüber schwerer Platz greift, als dies früher bei dem falschen Gerüchten und Einflüsterungen der gebildeten Kreise nur allzu zugänglichen Volke möglich war. Absolute Ruhe nun zu prophezeien wäre ein schlechter Dienst; China hat noch niemand ausgekannt und ich darf wohl sagen, dass gerade die grössten Chinakenner am meisten sich bewusst sein werden, in vielen Fragen vor einem Rätsel zu stehen, welches noch lange nicht dadurch gelöst wird, dass man zugiebt, welch' ungeheuere Lebenskraft in einem solchen 400 Millionen Volke trotz seiner scheinbaren Erstarrung im Kasten- und Formenwesen steckt. Sicher werden noch Unruhen kommen, aber ein dem Volke nützlich grosses Unternehmen, das von der Bevölkerung des Landes selbst schon als solches erkannt ist, hat wesentlich grössere Aussichten unbehelligt zu bleiben, als dies bei kleinen lokalen Versuchen der Fall wäre.

Mut gehört zu jeder Unternehmung und vornehmlich im Ausland vielfach unbekanntem Verhältnissen gegenüber; diejenigen, die draussen wägen und dann wagen, haben hohe Güter zu wahren; sie tragen das deutsche Panier hinaus und haben es häufig in gefährdeteren Lagen zu schützen, als den zu Hause Gebliebenen je zukommt.

Der Lohn einer derartigen Arbeit ist aber auch ein hoher der idealen Werte wegen, welche erzielt werden; die praktischen Ergebnisse werden kommen, sowie die grösseren Handelsstädte an die Bahn angeschlossen sind. Durch den Verkehr erst werden aber dem Volke neue Verbindungen

erschlossen. Die Bedürfnislosigkeit des Volkes wird bis zu einem gewissen Grade verschwinden; es wird sehen, dass seine Arbeit lohnend ist, und mit dem Gewinn steigt auch die Einfuhr zu unserer und auch anderer Gunsten. Die Gefahr, dass je Schantung nach Deutschland das überreiche Korn und andere Feldfrüchte exportieren wird, besteht nicht, denn in China giebt es nur zu viele Abnehmer dafür. Auch die Befürchtung, dass die Kohle je der unsrigen Konkurrenz machen könnte, ist nicht aufrecht zu erhalten, wenn man die ungeheuren Lager ansieht, welche an Chinas Küsten alljährlich aufgebraucht werden, und dabei bedenkt, dass unsere westfälische wie auch die Ruhrkohle beim Transport durch die Tropen grossen Gefahren ausgesetzt ist und daher nur noch ungerne in grösseren Ladungen nach dem Osten verfrachtet wird.

Tsingtau mit seiner neu erstandenen Stadt, dem grossen Hafen, welcher eine Fläche von 293 ha, also grösser als der Berliner Tiergarten besitzt, ist ein Beispiel deutschen Unternehmungsgeistes, welches erfreulicherweise auch von vielen uns wenig günstig gesinnten Ausländern mit einem Anflug von Neid anerkannt worden ist. Wo Licht ist, kann auch der Schatten nicht fehlen; die Kinderkrankheiten bleiben bei einer solchen Schöpfung nicht aus; schwache Existenzen, die des leichten Erwerbs wegen ohne genügende Hilfsmittel dachten, draussen eine Goldgrube zu finden, gehen ein, tragen aber damit zur Gesundheit des Ganzen bei. Wir dürfen der zielbewussten Leitung der Kolonie durch die Kaiserliche Marine den höchsten Dank zollen für das, was ihr jetziger Gouverneur, Kap. z. S. Truppel und seine Vorgänger in einer so kurzen Zeit erreicht haben, und für die Unterstützung, welche sie den grossen dort an der Arbeit befindlichen Unternehmungen haben angedeihen lassen.

Ich will Ihre Zeit mit der Ausführung der grossen kolonialen Gesichtspunkte, wie sie bei der Regelung der dortigen Verhältnisse eingeführt wurden, nicht weiter in Anspruch nehmen.

Hongkong, an der grossen Strasse nach Japan gelegen, besteht schon fünfzig Jahre und hat lange Jahre ein gar kümmerliches Dasein gefristet; Shanghai hat lange gebraucht, um sich zu seiner heutigen Höhe zu erheben, und hat das nur dem Handel auf dem Yangtse und seiner Lage dicht an dessen Mündung zu verdanken.

Mit dem Hafen, der Bahn und der Kohle sind die Grundbedingungen gegeben, auf denen die Zukunft der Kolonie aufzubauen ist, so dass gehofft werden darf, dass bei weiterer stetiger Arbeit Tsingtau sich zu einer Station an der Küste Ostasiens entwickeln wird, welche, abseits der grossen Dampferstrassen gelegen, allerdings wohl nie mit den beiden grossen Häfen Hongkong und Shanghai in Wettbewerb treten wird, aber als einziger grosser Hafen des Nordens, der immer eisfrei und mit dem Hinterlande durch eine lebenskräftige Bahn verbunden ist, berufen sein wird, sich zu einem Platze zu entwickeln, welcher nicht allein dem Handel grosse Vorteile bietet, sondern auch den dort angelegten grossen deutschen Kapitalien mit der Zeit zu erwartende reiche Früchte gewährleisten wird.

Nur in kurzen Worten will ich noch darauf hinweisen, dass das im Jahre 1899 mit der Kaiserlich Chinesischen Regierung vereinbarte vorläufige Abkommen eines deutsch-englischen Syndikats den Bau einer Nord-Süd-Linie von Tientsin über Tsinanfu nach dem Yangtse in Aussicht genommen hat; diese Linie läuft in ihrem nördlichen Teile mit der Bahn Peking—Paotingfu—Kaiföngfu—Hankau parallel und durchzieht weiter südlich einen sehr dicht bevölkerten Teil der Provinz Schantung. Von anderen in Betracht gezogenen Projekten zu sprechen ist die Zeit noch nicht gekommen.

Ich fürchte, Ihre Zeit schon zu lange in Anspruch genommen zu haben, und hoffe, dass meine Ausführungen bei Ihnen ein weiteres Interesse für die Zukunft unseres Kiautschou-Gebietes und seines Hinterlandes erweckt haben werden.

In diesem Kreise darf ich Ihrer vollen Zustimmung sicher sein, wenn ich der Hoffnung Ausdruck gebe, dass unsere Kolonie immerdar blühen und gedeihen möge, dem Deutschen Reiche zur Ehre und zum Nutzen.

Der Vorsitzende, Prinz von Arenberg, wies nach dem Schlusse des Vortrages kurz auf die Hauptausführungen des Redners hin und erteilte sodann dem Geheimen Regierungsrat, Herrn Professor Dr. Freiherrn von Richthofen das Wort zu den nachstehenden Bemerkungen:

Meine hochgeehrten Damen und Herren!

Ich vermag kaum in gebührender Weise dem Wunsche des Herrn Vorsitzenden nachzukommen, welcher es selbst so meisterhaft versteht, den Vorträgen dieser Abende ein dankendes Nachwort folgen zu lassen. Ich bin vor langen Jahren, im Jahre 1869, in Schantung gereist. Damals gab es noch nicht bequeme photographische Reiseapparate, und ich konnte keine Bilder mitbringen, sondern nur Beobachtungen und Kartenaufnahmen. Ob aber das, was ich beobachtete, für die Menschheit Interesse haben würde, erschien sehr fraglich; die dortigen Gegenden waren weit abgelegen, und niemand kümmerte sich um die Einzelheiten so ferner Länder. Immerhin hatte ich damals das Glück, auf die Bedeutung hinzuweisen, welche Kiautschou haben könnte, wenn es zu einem maritimen Ausgangspunkt für Eisenbahnen gemacht würde; aber nur mit Zagen durfte ich mich der Hoffnung hingeben, dass seine Erschliessung einmal dem Deutschen Reiche zufallen würde.

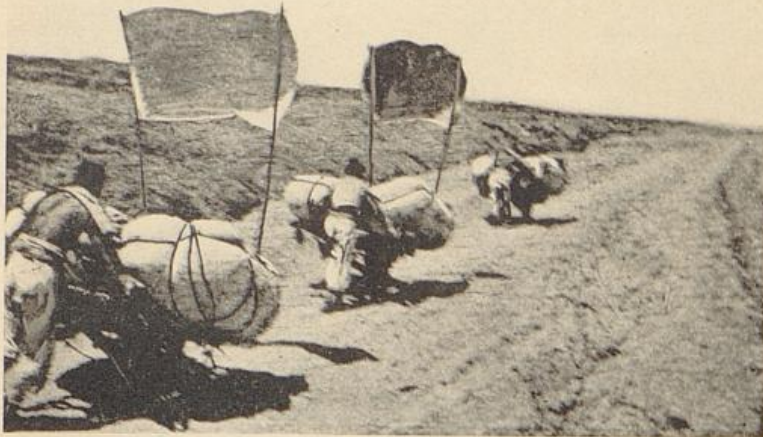
Die Reise des Herrn Baurat Gaedertz kennzeichnet die Aenderung der Verhältnisse. Nachdem unser Kaiser seine mächtige Hand auf Kiautschou gelegt hatte, war der Bau einer Eisenbahn die erste Bedingung für das Erblühen des Platzes; ohne sie wäre dessen gedeihliche koloniale Entwicklung unmöglich. Derjenige, der zuerst für die Untersuchung

einer geeigneten Eisenbahnlinie ausgeschickt wurde, war Herr Baurat Gaedertz, und er hat sich dieser Aufgabe vorzüglich erledigt, denn er hat seine Pläne mit Geschick und Umsicht entworfen und von dem Gesichtspunkt des praktischen Nutzens ausgearbeitet. Wenn ich Sie bitte, sich dem vom Herrn Vorsitzenden ausgesprochenen Danke an den Herrn Vortragenden anzuschliessen, dürfen wir wohl auch in Uebereinstimmung mit dessen Aeusserungen dem Danke Ausdruck geben, den wir dem Reichs-Marine-Amt schuldig sind dafür, dass es die ihm von Seiner Majestät übertragene schöne Aufgabe in grosser Weise erfasst und Stadt und Hafen von Tsingtau so wunderbar angelegt und auszubauen begonnen hat, wie es die vorgeführten Bilder zeigen. Sie erzählen uns von den Fortschritten der Eisenbahn und führen uns Landschaften des Inneren vor. Wir ersehen auch aus ihnen, welch' stattliche Häuser die Chinesen in der deutschen Kolonie bewohnen.

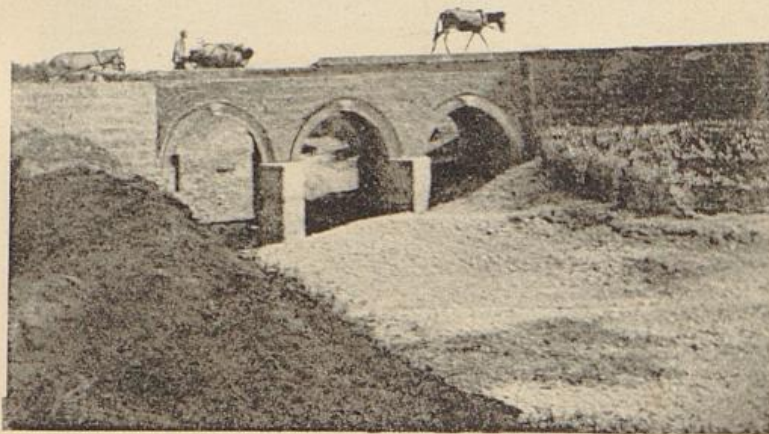
Noch eins möchte ich erwähnen: Herr Baurat Gaedertz hat über seine Erfahrungen mit den Chinesen berichtet; ich kann seiner Ansicht nur beipflichten, dass das Urteil über das Volk sich bessert, je eingehender man es kennen lernt; man gewahrt erst allmählich neben manchen unangenehmen auch seine vielfachen guten Seiten.

Ich schliesse hiermit und bringe Herrn Baurat Gaedertz auch meinerseits den wärmsten Dank für seine heutigen Ausführungen dar.

4/200



Segelnde Schubkarren.

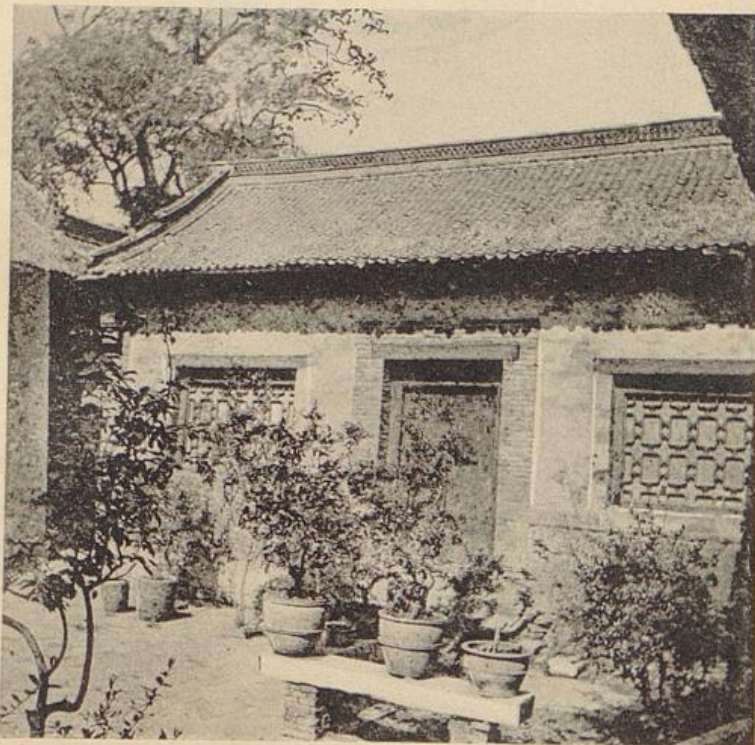


Chinesische Brücke.  
Schubkarren mit Maultier-Vorspann.

Bibliothek der  
Leschalle in Bremen



Chinesische Karren vor der Herberge in Tinkou.



Haus eines Mandarins in Poschan.

Bibliothek der  
Leschalle in Bremen



5

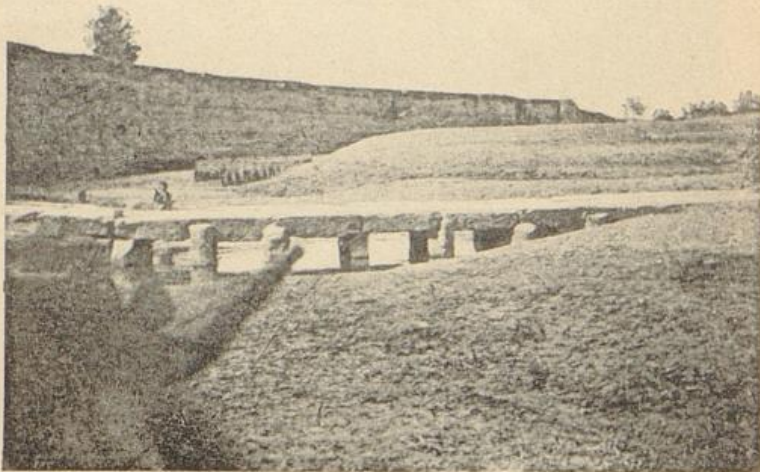
Tschang-Pei-Schan. Inneres des Tempels Te-Lung-Tscheng-Tschunga.



6

Tschang-Pei-Schan. Plattform des obersten Tempels.

Bibliothek der  
Leschalle in Bremen



Lössschlucht mit Brücke über den Pai-Yang-Ho.



Lössschlucht des Pa-Lao-Ho.

Bibliothek der  
Leschalle in Bremen



Stadtmauer von Tsinanfu mit Wasserauslass.



Hof einer Herberge im westlichen Schantung.

Bibliothek der  
Leschalle in Bremen



Stadtmauer von Te-Tschou am Kaiserkanal.

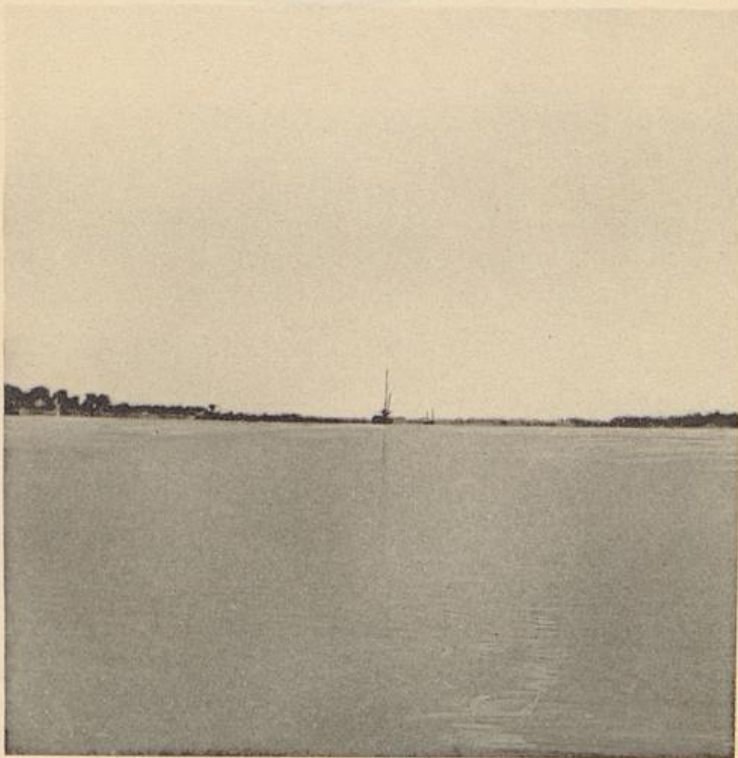


Kaiserkanal bei Te-Tschou.

Bibliothek der  
Leschalle in Bremen



Kanal Hsiau-Hsing-Ho bei Hsiu-Kia-Tse.

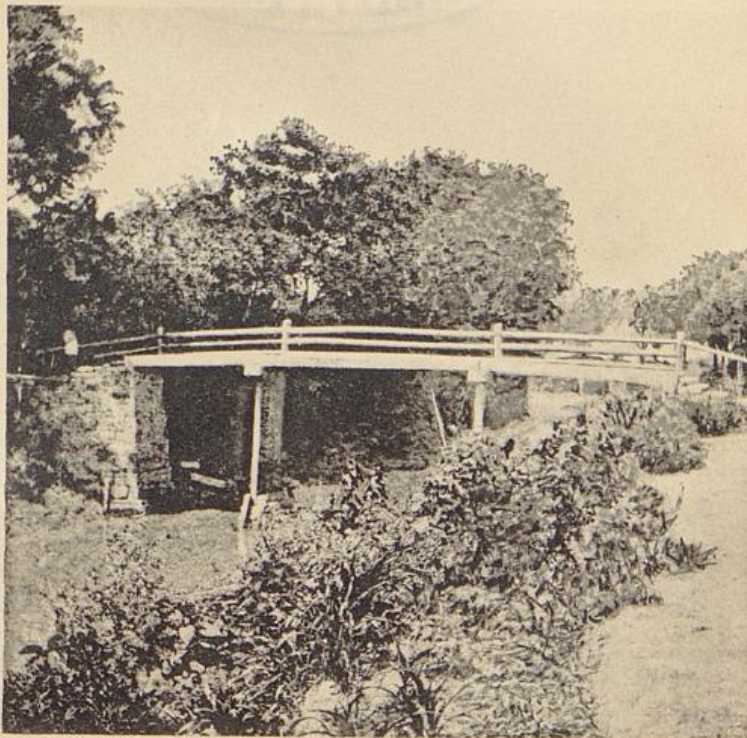


Hwang-Ho.

Bibliothek der  
Leschalle in Bremen



Ufer des Hwang-Ho.

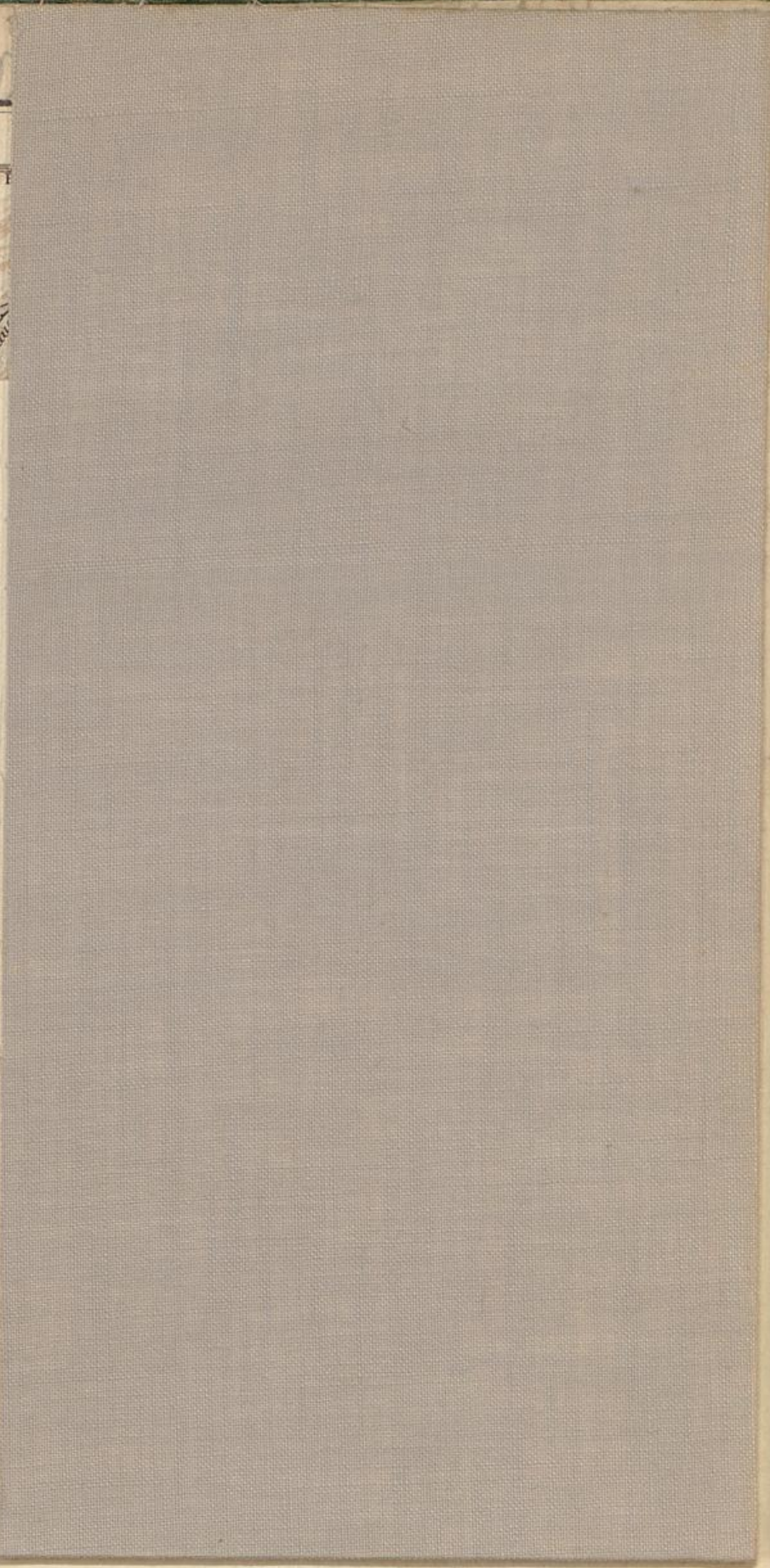


Brücke über den Si-Ka-Wei-Creek.  
(Pfeiler aus einer Steinplatte mit überliegendem Steinbalken.)

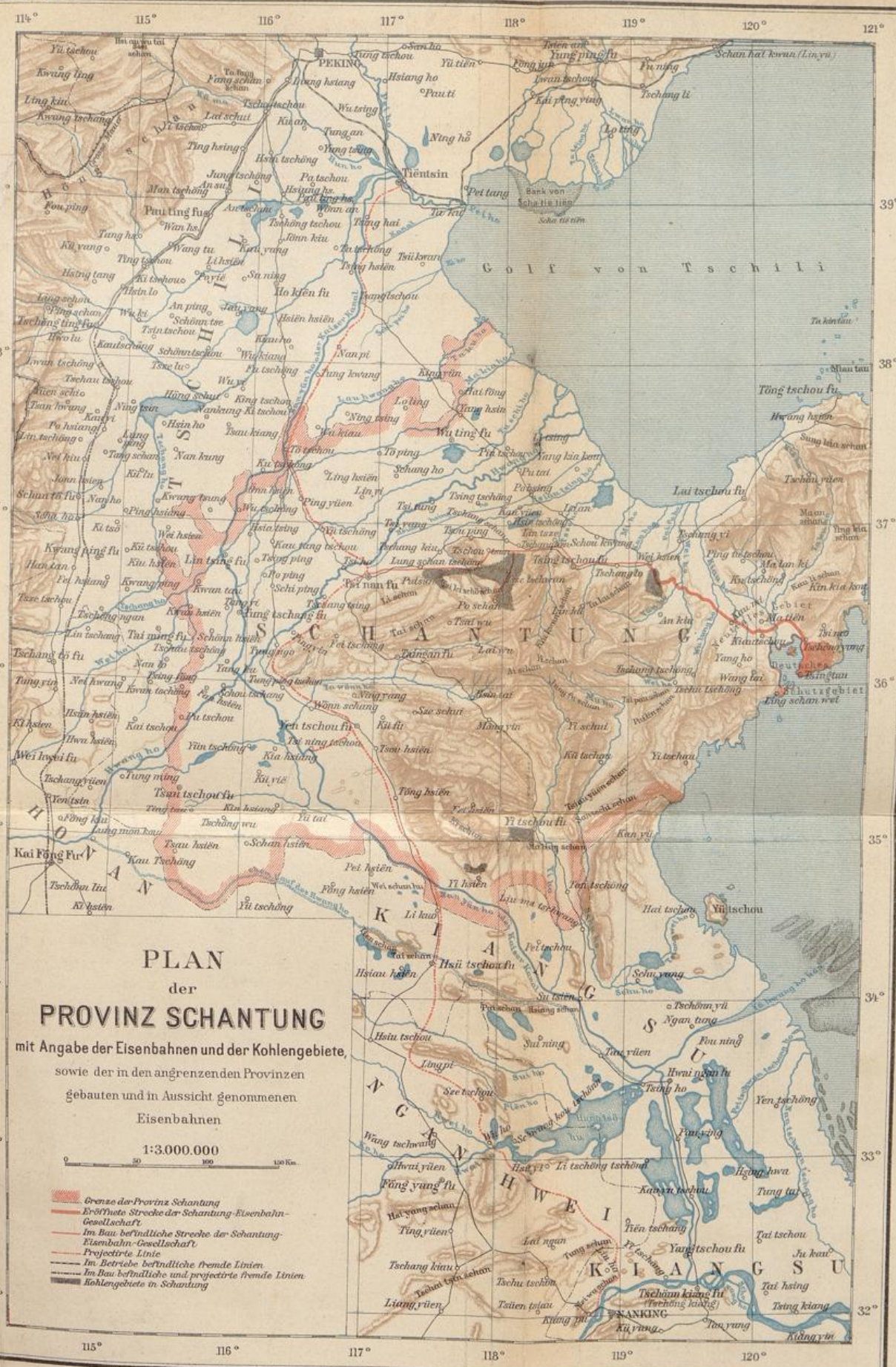
Bibliothek der  
Leschalle in Bremen

2. Er 60 114

114°



1868



**PLAN**  
der  
**PROVINZ SCHANTUNG**  
mit Angabe der Eisenbahnen und der Kohlengebiete,  
sowie der in den angrenzenden Provinzen  
gebauten und in Aussicht genommenen  
Eisenbahnen

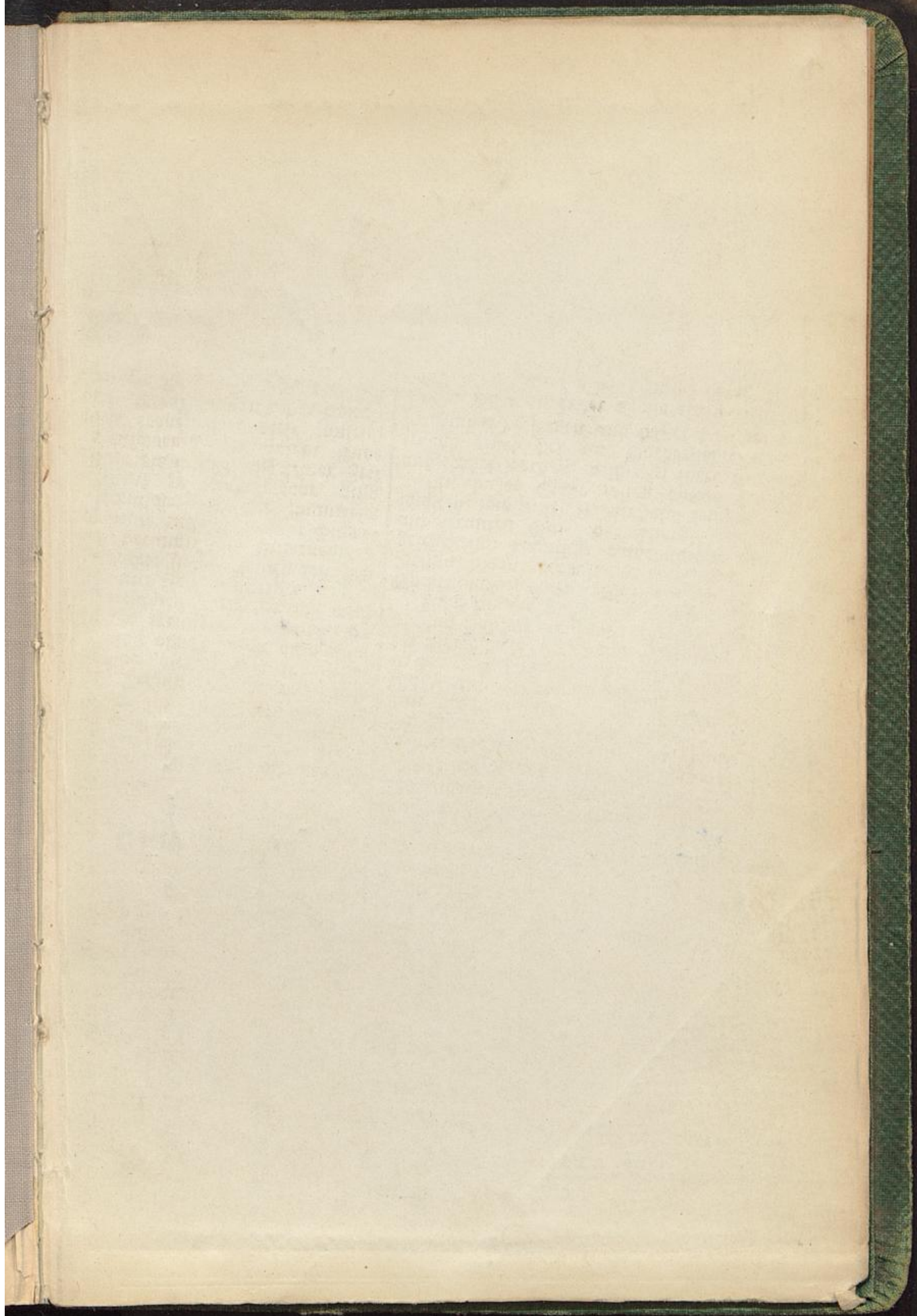
1:3.000.000

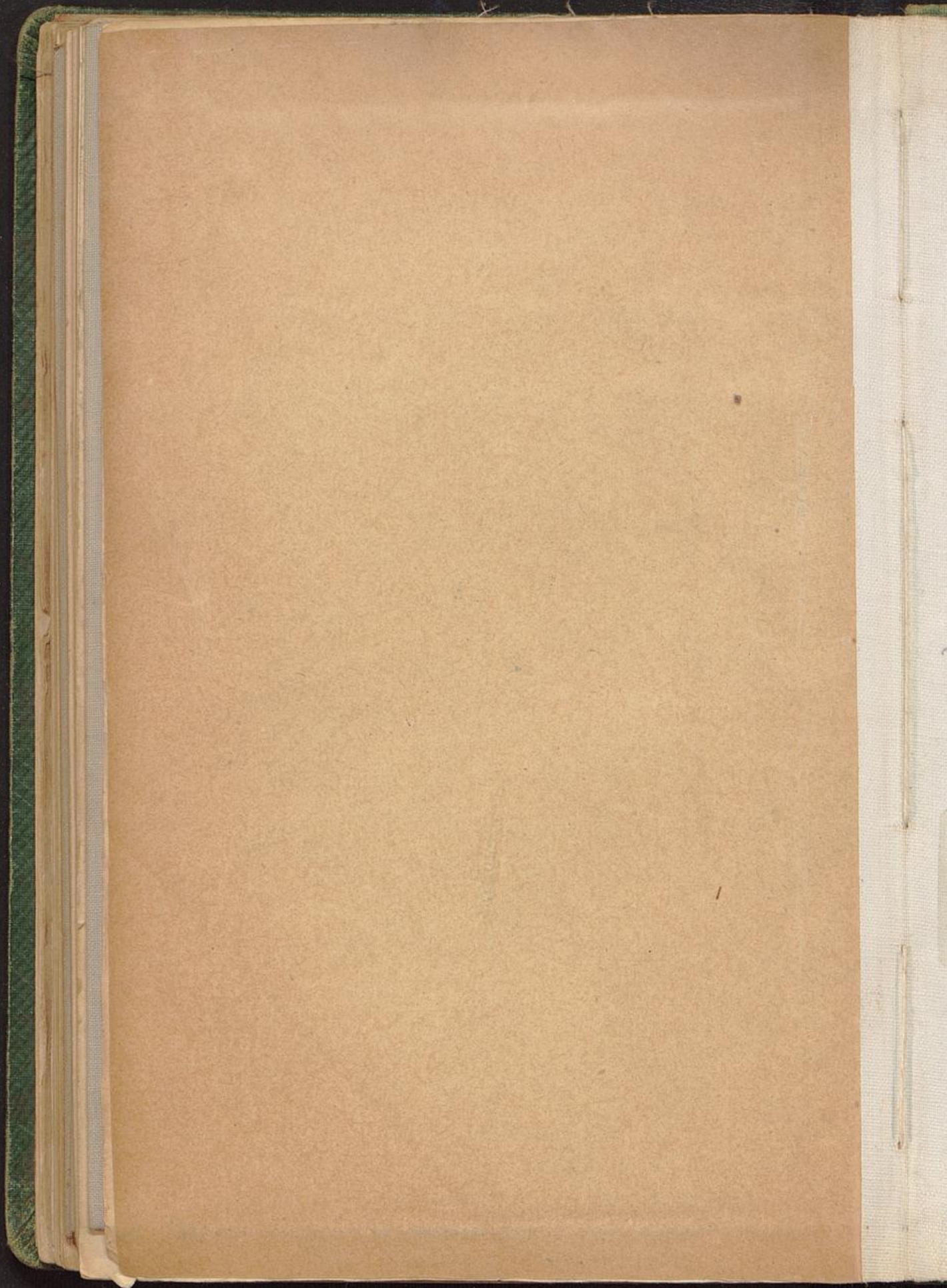
0 50 100 150 Km.

- Grenze der Provinz Schantung
- Eröffnete Strecke der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft
- Im Bau befindliche Strecke der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft
- Projectirte Linie
- Im Betriebe befindliche fremde Linien
- Im Bau befindliche und projectirte fremde Linien
- Kohlengebiete in Schantung

Lithogr. u. Druck v. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) Berlin

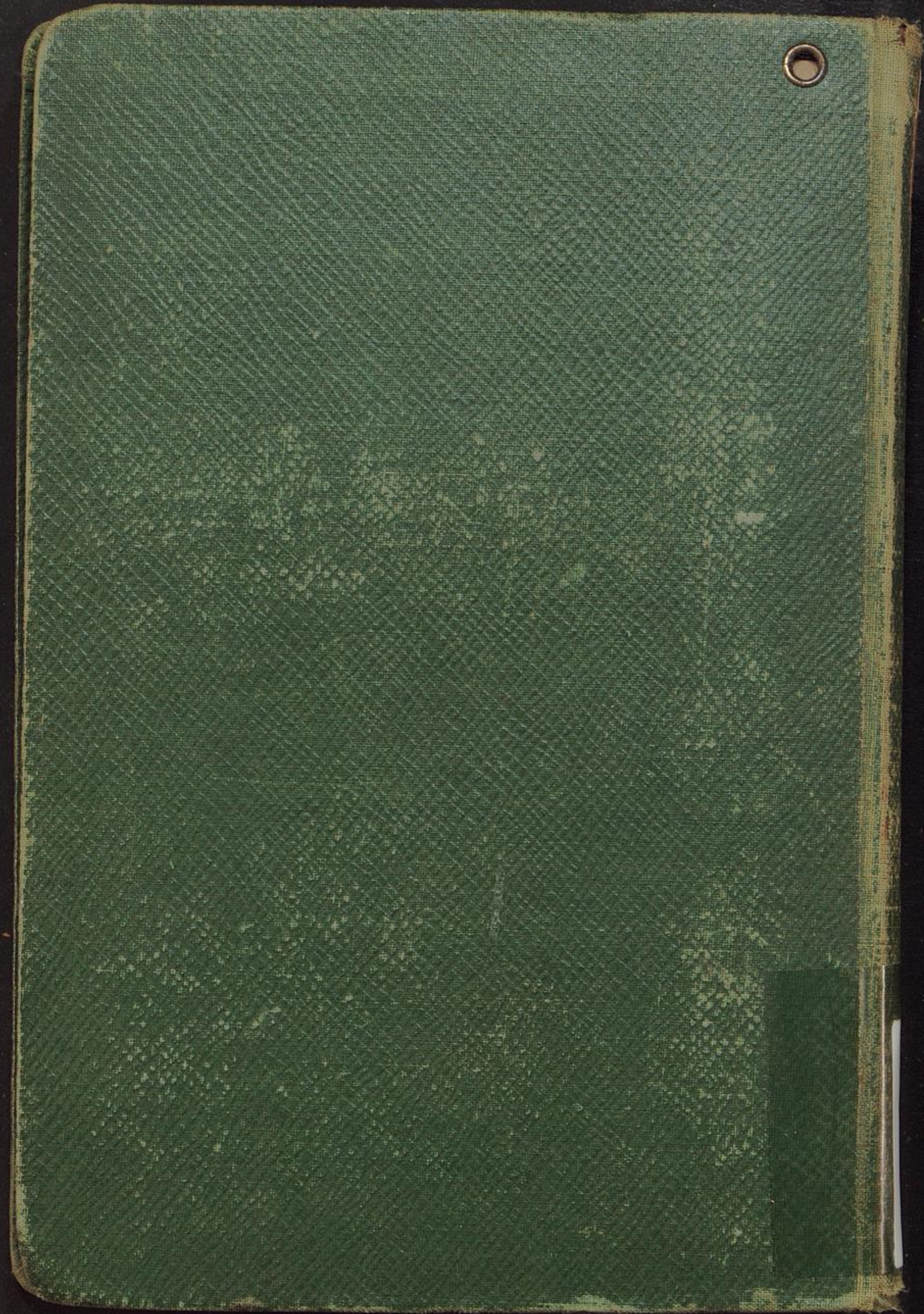
Bibliothek der  
Leschalle in Bremen





2 Evb  
b

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen



F  
c  
56

FC  
0568  
-6