

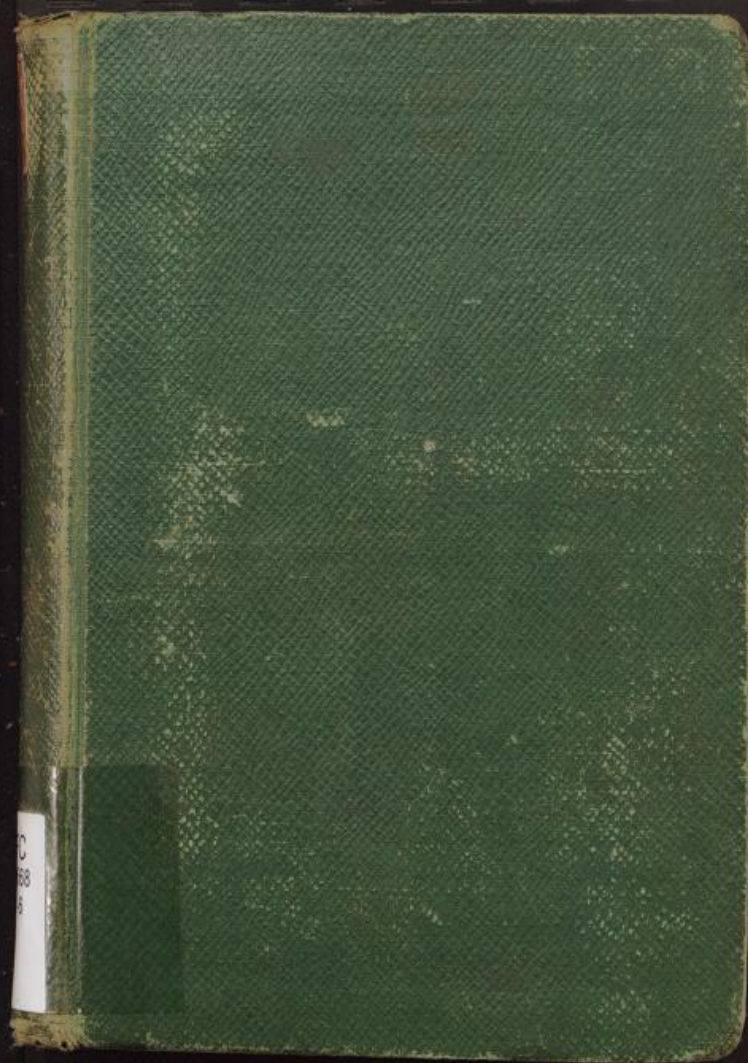


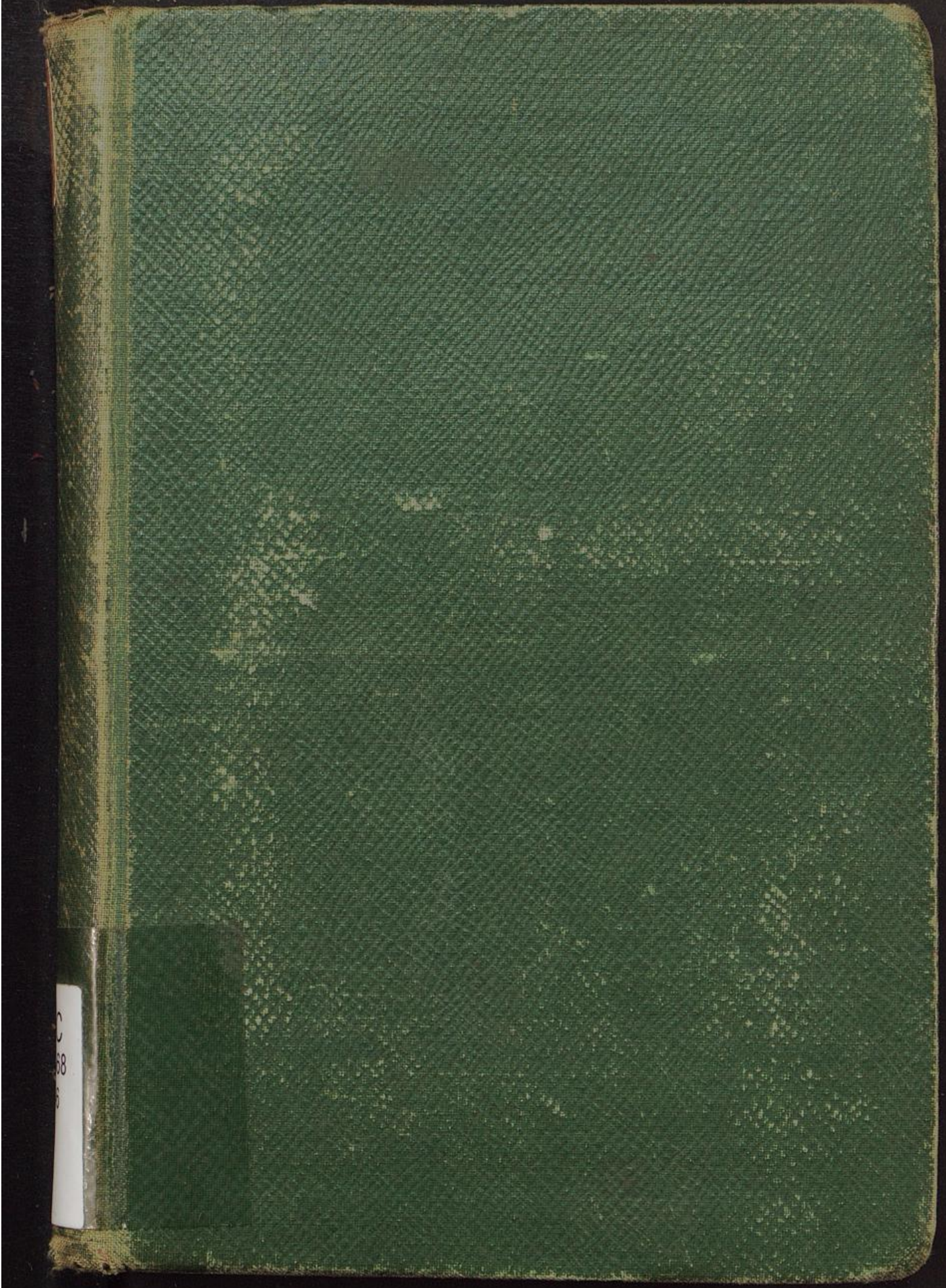
Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

## **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

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

**1901/1902**



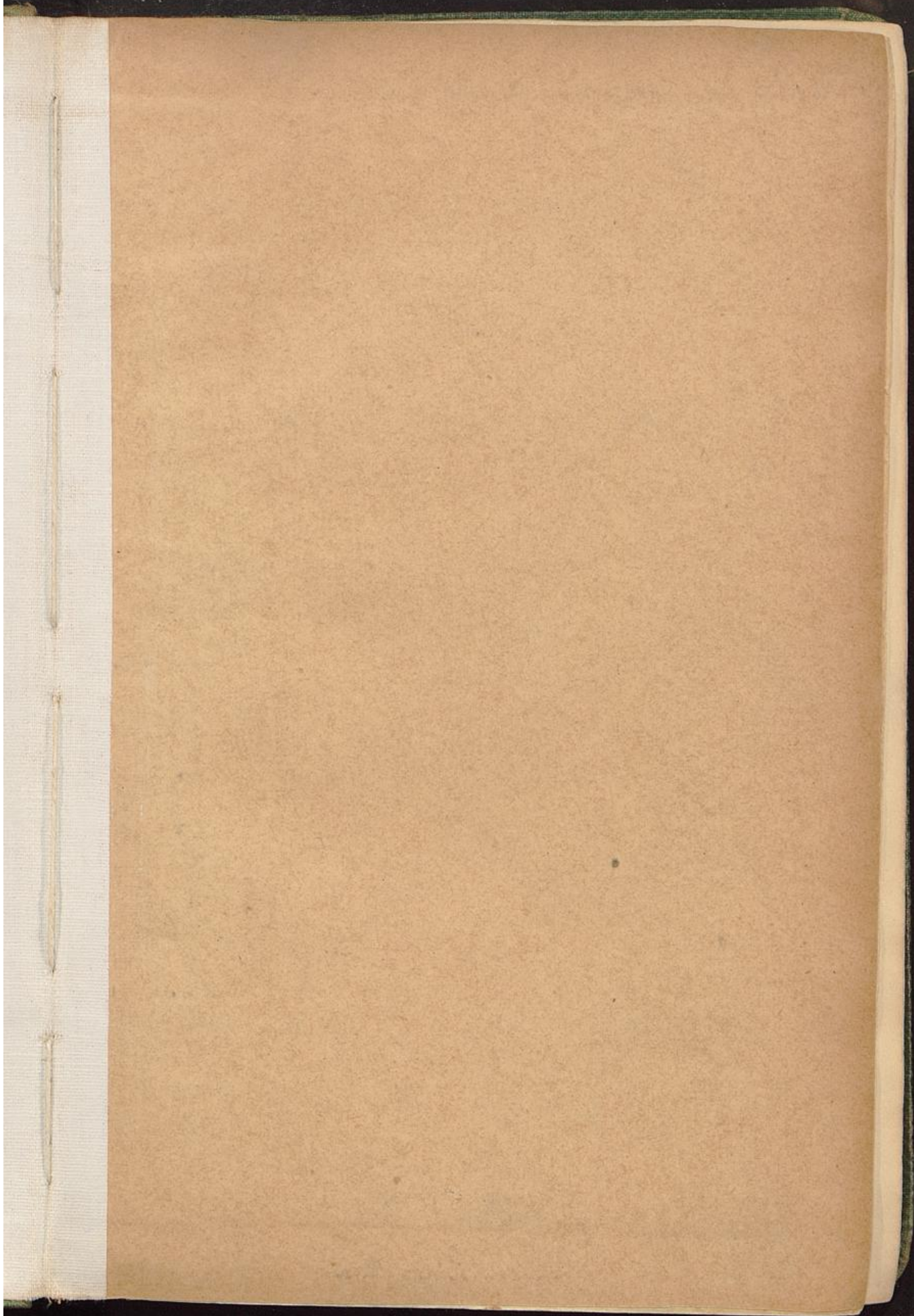


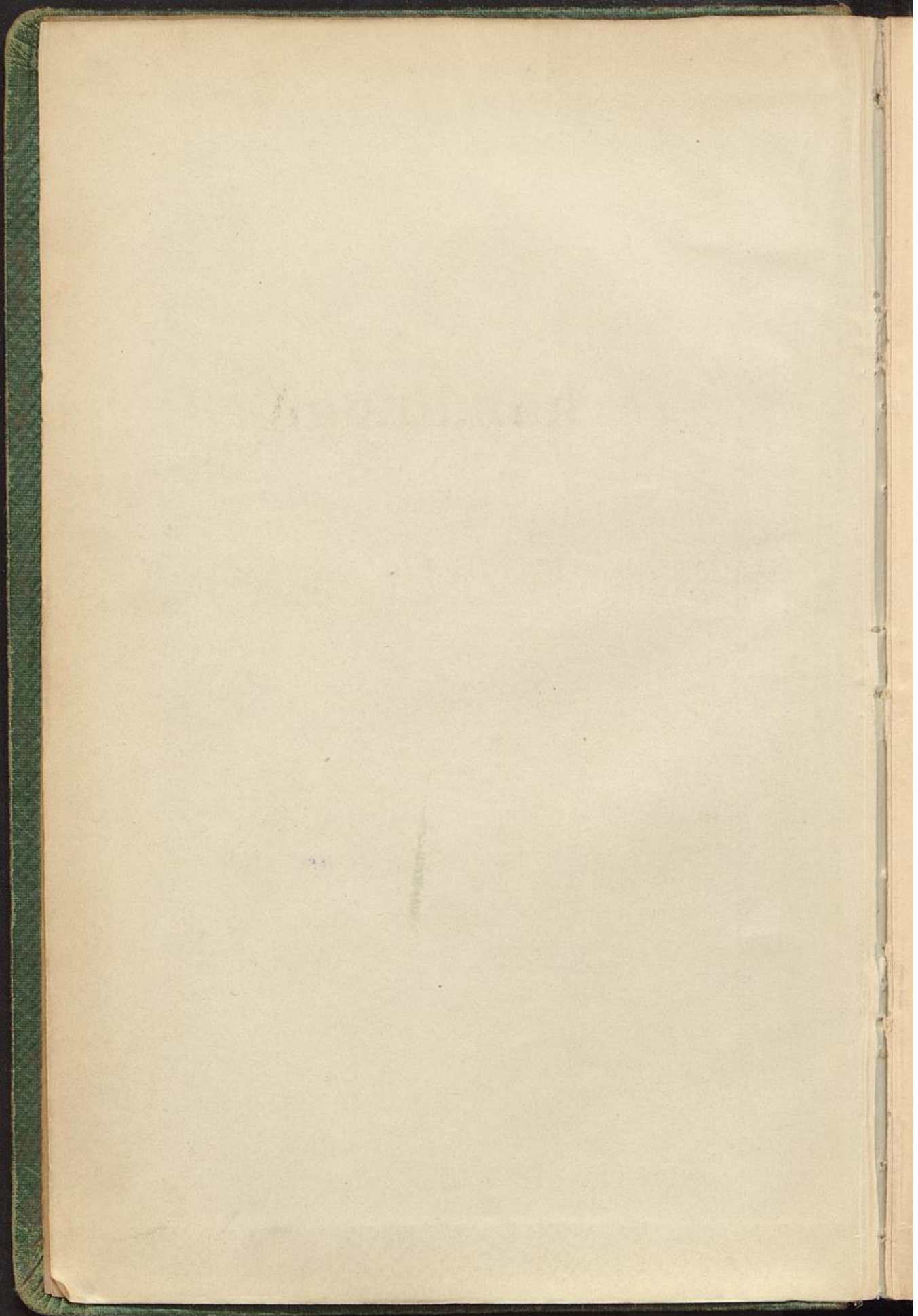
C  
68  
6

2 Ev 6 b enthält

Resten auf Seite: 20  
50 78 134 und 10  
Zufuhr in 1 Resten und  
Zufuhr.

Fc 568





Deutsche Kolonialgesellschaft

---

# Verhandlungen

der

## Abteilung Berlin-Charlottenburg

1901/1902.

Band VI.



Berlin 1902

Verlag von Dietrich Reimer  
(Ernst Vohsen).

Deutsche Kolonialgesellschaft

Verhandlungen

Abteilung Berlin-Charlottenburg

1901-1902

Band VI

Fc 0568-6

~~34F 996~~



Fc568

Verlag von J. Neumann, Neudamm

Der Vorstand der Abteilung Berlin-Charlottenburg der deutschen Kolonial-Gesellschaft setzt sich zusammen aus den Herren:

- Der I. Vorsitzende: Prinz von Arenberg, M. d. R. u. d. A.-H.  
 Der stellvertretende Vorsitzende: Kontre-Admiral z. D. Strauch.  
 Der II. stellvertretende Vorsitzende: von Pommer-Esche, Wirkl. Geh. Reg.-Rat und Ober-Präsident a. D., Excellenz.  
 Der Schriftführer: Emil Selberg.  
 Der stellvertretende Schriftführer: Konsul Wallich.  
 Der Schatzmeister: Direktor Riecken.  
 Der stellvertretende Schatzmeister: Arthur Schmidt-Lorenzen  
 Bormann, Geh. Ober-Reg.-Rat z. D.  
 Fritz Friedländer.  
 Dr. Hammacher, M. d. R. u. d. A.-H.  
 Dr. Herzog, Staatssekretär a. D., Excellenz.  
 Imberg, Rechtsanwalt.  
 von Kettler, Generalleutnant, Excellenz.  
 G. Kollm, Ingenieur-Hauptmann a. D.  
 Kraetke, Staatssekretär im Reichspostamt, Excellenz.  
 Jul. Pintsch, Kommerzienrat.  
 Dr. Schön, Hilfsarbeiter im Kaiserl. Gesundheitsamt.  
 Simons, Major.  
 W. Staudt.  
 Stücklen, Fabrikbesitzer.  
 Ernst Vohsen, Konsul a. D.

Zur Erwerbung der Mitgliedschaft der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft wolle man sich an den Schriftführer Herrn Emil Selberg, Berlin NW. 40, Roonstr. 9, wenden, der das Weitere veranlasst.

Der Jahresbeitrag beträgt minimal M. 9.—.

Sämtliche Mitglieder erhalten die 52 mal im Jahre erscheinende Deutsche Kolonialzeitung und haben das Recht zur Teilnahme an allen Vorträgen und Veranstaltungen der Abteilung.



## Inhaltsverzeichnis.

	Seite
1) <b>Persien und die Deutschen Interessen</b> , von Dr. Paul Rohrbach. Mit einer Karte . . . . .	1
2) <b>Die Landungsverhältnisse an der Küste Deutsch-Südwestafrikas</b> , von Ortloff, Wasserbauinspektor. Mit 3 Kartenskizzen . . . . .	22
3) <b>Meine Reise durch Süd-Schoa, Galla und die Somal-Länder</b> , von Carlo Freiherr von Erlanger. Mit einer Karte . .	54
4) <b>Die Kongo-Akte und der Freihandel</b> , von Christian von Bornhaupt . . . . .	80
5) <b>Steuer- und Finanzwesen Chinas an Hand der Geschichte</b> , von Otto Messing . . . . .	110
6) <b>Schantung</b> , von A. Gaedertz, Kgl. Baurat. Mit einer Karte und 21 Lichtdruckbildern . . . . .	136



7)

Persien  
und  
die Deutschen Interessen



Vortrag  
von  
Dr. Paul Rohrbach ✓



Der nachstehende Vortrag des Herrn Dr. Paul Rohrbach wurde am 19. November 1901 in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft gehalten.

Hochverehrte Versammlung!

Gestatten Sie mir, ohne Aufenthalt mitten in die Dinge hineinzugehen und damit zu beginnen, dass ich Ihnen einen kurzen Ueberblick über den Charakter des gesamten Kulturgebiets gebe, von dem Persien ja nur ein Teil ist, nämlich des Gebiets, das man Vorderasien nennen kann, und das die Halbinsel Anatolien, das Hochland von Armenien, Kurdistan und Trans-Kaukasien, ferner Syrien, Mesopotamien, Babylonien, Persien, Afghanistan und Belutschistan umfasst, dazu ganz Iran und Turan. Dieses Gebiet trägt einen einheitlichen Kulturcharakter, der seinerseits wieder durch die einheitlichen geographischen und klimatischen Verhältnisse bedingt ist. Der Charakter der vorderasiatischen Bodenkultur — und auf dieser baut sich ja alles andere auf — ist der, dass Ackerbau in der Regel nur möglich ist, wo es künstliche Bewässerung vermittelt fließenden oder sonst dem Boden entzogenen Wassers giebt. Es giebt auch Strecken — und sie sind zum Teil nicht klein —, wo auch Ackerbau auf Regenfall hin möglich ist; so z. B. ganz Nordmesopotamien, wo Hunderte von alten Tells ein Beweis dafür sind, dass im Altertum dort eine dichte Besiedelung existiert hat, und ich habe noch auf meiner letzten Reise vor etwa einem Jahre selbst mitten in der sogenannten Wüste die Gersten- saaten der Beduinen gesehen, die sie dort pflanzen, um

etwas Kraftfutter für ihre Pferde zu haben, und die auf nichts anderes hin wachsen, als auf den Regen. Alles, was dort einheimisch ist, bezeugt, dass auf dieser Zone, die sich etwa zwei Tagereisen vom Fusse der dem hohen Taurus vorgelagerten Stufe nach Süden erstreckt, überall genug Regen fällt, um heute so gut wie im Altertum das ganze Land unter den Pflug für Gerste, Weizen, Baumwolle u. s. w. zu nehmen. Ebenso giebt es in Syrien weite Strecken, wo Ackerbaukultur auf Regen hin ohne zu grosses Risiko möglich ist. Aber diese Territorien verschwinden an räumlicher Ausdehnung gegenüber denen, wo ohne fliessendes Wasser nichts wächst, weder Baum noch Strauch, noch Gras, noch vollends Getreide. Der Grund dafür ist der geringe Regenfall, der die Erde während 5, 6, 7, ja stellenweise 8 Monaten des Jahres vollständig trocken lässt.

Geht man von dieser vorderasiatischen Region nach Osten weiter auf das innerasiatische Hochland, so wird das Land noch trockener, und von Kultur kann überhaupt nicht mehr die Rede sein. In Ost- und Südasiens, an den Ufern des Stillen und Indischen Ozeans, kommt man dann in die Zone der Monsune und der mit ihnen verbundenen grossen Regengüsse, die die üppige Vegetation, die Fruchtbarkeit und dichte Bevölkerung Indiens und Chinas erzeugen.

Lassen Sie sich nach diesen kurzen Vorbemerkungen ein Bild Irans, wie es sich dem Reisenden beim Ritt durchs Land darstellt, vorführen. Es wird Ihnen allen bekannt sein, dass es ein gewaltiges Hochland ist, ein Hochland, wo der Anstieg von keiner Seite her weniger beträgt als 1300 m, ja meistens mehr. Die grossen Städte des Innern liegen alle zwischen 1300 und 1600 m Höhe, also auf der Höhe der Gipfel unserer deutschen Mittelgebirge. Das ganze iranische Plateau zerfällt in eine grosse Anzahl ringsum von Gebirgszügen umwallter Mulden. Einige sind nur eine Stunde lang und eine halbe breit; einzelne, wie die grosse persische Salzwüste, messen viele, viele Tagereisen in die Länge und Breite. Alle diese Mulden haben aber die ge-

meinsame Eigentümlichkeit, dass sie abflusslose Gebiete darstellen; nur an wenigen Stellen kommt Wasser von der Innenseite der das Hochland umwallenden Randketten her bis ins Meer. So durchbricht nach Norden das Sefid Rud das Gebirge und mündet in den Kaspi, durch sein Thal führt der Zugang von der Kaspischen Seite her nach Iran hinauf. (Auch die beiden afghanischen Flüsse Tedjen und Murghab entspringen auf dem Hochland, durchbrechen die Randkette und verlaufen sich in der turanischen Wüste.) Im äussersten Südosten kommen die Dijala und der Karun von jenseits der Randketten und münden in den Tigris resp. in das Mündungsdelta des Schatt-el-Arab. Von den Flüssen, die in den Persischen Golf gehen, entspringt keiner auf der Innenseite der Randketten auf dem wirklichen Plateau. Keiner von den Flüssen Irans, mit Ausnahme eines kleinen Stückes vom Unterlauf des Karun, ist schiffbar. (Im Osten wird nur das Thal des Kabulstromes in Afghanistan zum Meere hin entwässert.) Fast das ganze Innere Irans ist also so gut wie abflusslos.

Die Folge dieser Verhältnisse ist, dass der Verwitterungsschutt der Gebirge, der durch die Einflüsse der zur Regenzeit stark angeschwollenen Flüsse (und überhaupt der Athmosphärien) allmählich von der Masse der anstehenden Erhebungen her abgetragen wird, nicht ins Meer fortgeführt werden kann, sondern auf dem Hochlande liegen bleibt und diese Mulden allmählich füllt. Die Flüsse verlaufen sich nach längerem oder kürzerem Lauf gewöhnlich in einem Salzsumpf, in einer Salzwüste oder in einem Salzsee. Sie schleppen alles, was sie an Abtragungsmaterial fortbringen, so weit mit sich, als sie können; das grobe Material bleibt am Fuss der Berge liegen, das feinere wird weiter in die Ebenen hinausgeführt, aber alles bleibt auf dem Hochlande selbst liegen, und so entsteht ein Bild, das man sofort auf den ersten Blick beim Hindurchreiten durchs Land erkennt. Die Gebirge stecken überhaupt zu drei Vierteln in ungeheuren Schuttmassen, und was man von ihnen sieht,

sind meist nur ihre Kämme und Gipfel. Allmählich nivelliert sich auf diese Weise das ganze Innere des Landes; die Gebirge werden immer niedriger, und die Mulden werden immer höher hinauf angefüllt. An einzelnen Stellen ist es geradezu frappant, wie isolierte Felsgipfel, Felsgrate oder eine Kette solcher Erscheinungen wie Inseln aus dem Meere aus den Schuttablagerungen herausragen, und zwischen ihnen liegen dann die endlosen, Tagereisen weiten Mulden. Kommt man einmal an den Fuss des Gebirges, so sieht man, wie das Material immer gröber und gröber wird, und wenn man auf die Grate hinaufklimmt, so geht der Weg über Halden von geborstenen und zersprungenen Gesteinstrümmern von der Grösse eines Menschenkopfes bis zu Haushöhe.

Unter diesen Umständen ist es ausserordentlich schwierig, die zur Durchführung des Ackerbaues nötige Wassermenge zu gewinnen. (Wie gesagt, auf den Regenfall kann man nur in ganz verschwindenden Stücken Persiens die Kultur bauen, z. B. in den Landschaften Gilan und Masenderan. Dieses Gebiet repräsentiert den schmalen Küstenstrich am Südufer des Kaspischen Meeres. Die über das Meer herwehenden Winde werden vom Elbrusgebirge aufgefangen und lassen an seinem Fuss ihre Feuchtigkeit fallen. Gilan und Masenderan sind daher ungesund, aber freilich von der Natur prädestiniert zu immensen Reisplantagen, und die kleine Provinz Gilan ist in dem Katalog der Steuerleistungen der persischen Provinzen die dritte.) (An der ersten Stelle steht Aserbeidschan im Westen, mit der Hauptstadt Tebriz; an der zweiten Fars, die alte Persis; die dritte ist dann Gilan, ungefähr nur  $\frac{1}{30}$  so gross wie Fars!)

Im Innern des Landes ist die Kultur darauf angewiesen, das Wasser zunächst den Flüssen zu entnehmen. Die grösste und fruchtbarste Ebene des Landes westlich von der grossen Wüste, die fast ganz Iran von Norden nach Süden durchzieht, ist die Ebene von Pasargadae und Persepolis längs der beiden Flüsse Polvar und Kur. Sie ist mit ihren Verzweigungen in die Gebirge hinein vielleicht so gross wie

das Herzogtum Braunschweig und kann fast in ihrer ganzen Ausdehnung vom Polvar und Kur und ihren Zuflüssen bewässert werden. Infolgedessen ist dieses Stück Land von jeher das Herz des Persis und der Ursitz der persischen Grossmonarchie der Achaemeniden gewesen. Hier ist die Macht der persischen Stämme politisch so weit gediehen, anders ausgedrückt, ihre Menschenzahl ist so weit gewachsen, dass sie den Kampf mit den Medern, die weiter nach Norden wohnten und über viel unfruchtbarere, wenn auch über viel grössere Gebiete verfügten, aufnehmen konnten.

Von ganz Iran ist noch nicht der zwanzigste Teil unter Kultur, und ich glaube nicht, dass man selbst mit äusserster Ausnutzung alles vorhandenen Wassers den zehnten Teil des Landes kulturfähig machen könnte. Daher ist auch das Bild dieser riesigen Ländermasse, die mehrfach so gross ist als das Deutsche Reich, wenn man es auf der Karte vor sich sieht, so sehr irreführend; denn es ist eben in Wirklichkeit nur so viel Land da, wie Wasser da ist; das übrige Areal könnte ebensogut nicht existieren. Sie finden auch im ganzen Orient, dass nicht der Besitz des Landes das Entscheidende ist, sondern der Besitz des Wassers. Ein lehrreiches Beispiel im Kleinen ist der Hauran, jenes Gebirge im Ost-Jordanlande, aus dem eine grosse Anzahl starker, wasserreicher Bäche westwärts, südwärts, ostwärts und nordwärts ringsum in das ebene Land abfliesst und zum grossen Teil die Fruchtbarkeit des Ost-Jordanlandes, der alten Landschaften Gilead, Basan u. s. w., bedingt. Das Gebirge befindet sich in der Hand der eine muhammedanische Sekte bildenden kriegerischen und der Pforte wenig unterthanen Drusen, und diese Leute, die im Gebirge sitzen, sind die Herren des Wassers. Die Bauern ringsum, denen das Land gehört, können mit diesem ihrem Land, so fruchtbar es ist, sobald es zu trinken bekommt, gar nichts anfangen, wenn sie nicht das Wasser vorerst den Drusenchefs im Gebirge abkaufen, und die fordern so viel Geld dafür, dass den „Besitzern“ des Bodens nur ein schmales Plus über die in den

Acker hineingesteckten Gelder und ihre Arbeit hinaus bleibt. So steht es um diese Verhältnisse aber an den meisten Stellen des Orients überhaupt. Wer nicht dort die Obmacht ausübt, wo das Wasser herkommt, kann auch drei oder zehn Tagereisen weiter nach unten, wenn es sich nicht etwa um mächtige Ströme handelt wie den Euphrat und Tigris, zu nichts kommen, wenn er sich nicht mit den Machthabern über das Wasser in den Bergen verständigt. —

// Aus der Umgebung von Persepolis, aus der noch Ruinen der alten Königsstadt emporragen, die ich besucht habe, und die in mir einen der unvergesslichsten Eindrücke meines Lebens hinterlassen haben, ist die Königsmacht des alten Persiens gekommen. Wenn man vom Süden, vom Golf auf der Strasse von Buschir nach Persepolis, die ich gezogen bin, heraufkommt, kreuzt man eine Reihe jener langen muldenförmigen Thäler zwischen den einzelnen Ketten des Randgebirges; sie alle zusammen machen vielleicht noch nicht einmal so viel Ackerland aus wie die Ebene von Murghab bei Pasargadae und Persepolis. In jeder dieser Fruchtebenen der alten Persis finden sich aber Ruinen aus der klassischen Zeit der Sassaniden und der Achaemeniden; nach den Sassaniden ist wenig Hervorragendes mehr gebaut worden und kein neues Land mehr in Kultur genommen worden.

Da nun aber das fließende, in Bächen und Flüssen vorhandene Wasser nur ein bescheidenes Areal zu bewässern erlaubt und an vielen Stellen überhaupt gar nichts davon zu haben ist, sobald es am meisten darauf ankommt, nämlich in der heissen Jahreszeit, wo die Ernte das meiste Wasser braucht, so hat man zu einem äusserst schwierigen, so komplizierten und so viel Arbeit erfordernden System der Wasserbeschaffung gegriffen, dass man es mit eigenen Augen gesehen haben muss, um zu glauben, dass um so geringer Wasserquantitäten willen so immense Arbeiten vollführt werden. Das ist das System der sogenannten Kanats oder, wie es von den türkischredenden Stämmen genannt wird: Karés. Ich muss etwas weiter ausholen, um die Art dieser Kanats deutlich zu machen.

Da, wie ich vorhin schilderte, die Gebirge hoch hinauf in einen Mantel von Schutt gewickelt sind, so sickert alles auffallende oder durch die Schneefälle entstehende Wasser mit grosser Geschwindigkeit durch den lockeren Schutt hindurch bis auf den unzerriebenen Felskern des Gebirges in der Tiefe, oder doch bis auf so dichte Schichten, dass es im wesentlichen nicht mehr tiefer eindringt. Dort unten ist das Wasser zu haben, dort liegt es, und von dort fliesst es in unterirdischen Adern bis zu den tieflegendsten Punkten jener geschilderten Mulden fort. Dort bildet es dann, zu Tage tretend, einen Salzsee oder einen Salzsumpf.

Wie soll man nun das Wasser aus seiner Tiefe am Fuss der Berge heraufholen? Dazu gräbt man ein System von Brunnen an denjenigen Stellen, die sich durch die Erfahrung als die vorteilhaftesten herausgestellt haben, wo man in nicht allzu grosser Tiefe bis auf den festen Grund kommt, auf dem sich das Wasser sammelt. Dort gräbt man, sagen wir 20 Brunnen oder auch 10 oder 3, je nachdem, und diese werden gewöhnlich unter einander durch quer getriebene Stollen verbunden. Sie sind manchmal sehr tief, bis über 100, ja bis zu 200 Meter. Wenn man in einen solchen Schacht hineinsteigt, so gelangt man in der Tiefe zum Wasser und kann dann durch die Quergänge zu den anderen unterirdischen Wasserkammern gelangen. Dieses Wasser herauszupumpen, ist unmöglich, weil die Tiefe grösser ist, als dass die Luftsäule der zu hebenden Wassersäule das Gleichgewicht halten könnte, andererseits aber die Technik nicht so weit vorgeschritten ist, um an Dampfpumpen und dergleichen zu denken. Es wird also von der Wasserkammer aus ein unterirdischer Gang dorthin gegraben, wo das Wasser zu Tage treten soll, und da das Reservoir höher liegt als die unteren Teile der Ebene, so wird der Stollen mit einer Neigung geführt, die geringer ist als die Neigung des darüber sich erstreckenden und allmählich abfallenden Terrains, aber noch gross genug, um den Fall des Wassers zu ermöglichen. Das Wasser tritt kilometerweit, oft stundenweit von der Stelle,

wo die Brunnen liegen, zu Tage, und man führt es so weit wie möglich unterirdisch, um eine Verdunstung während der immensen Sommerhitze zu verhindern. Wo das nicht angeht, deckt man die zu Tage tretenden Teile des Kanals mit Steinplatten zu.

## Lieber Leser!

Bücher sind theuer und leiden beim Gebrauch weit mehr als du denkst. Du meinst zwar, dich ginge diese Bemerkung nichts an, aber denke einmal nach:

Läßt du die entliehenen Bücher nie in andere Hände — namentlich in Kinderhände — kommen?

Liesest du sie nie auf dem Weg? in der Straßenbahn? bei der Arbeit? beim Essen?

Liesest du nie mit ungewaschenen oder feuchten Händen?

Berührst du die Papierflächen nicht vielfach überflüssig mit den Händen, hältst z. B. das Blatt, das du wenden willst, schon lange vorher zwischen den Fingern? oder legst die flachen Hände auf das Buch?

Seuchtest du nie die Finger an, um die Blätter bequemer wenden zu können?

Bist du dir einer von diesen übeln Angewohnheiten bewußt, so stelle sie schleunigst ab, denn sorgfältige Leser hält das Buch wohl achtzig und mehr aus, Leser von solchen Gewohnheiten keine vierzig!

Eine eifrig benutzte Bibliothek braucht jährlich, auch wenn ihr Material sehr geschont wird, bis zu fünfzehn vom Hundert ihres Anschaffungswerthes zum Ersatz verdorbener Bücher. Für die Lesehalle in Bremen macht das im Jahr Tausende aus, und je mehr zum Ersatz verbraucht wird, je weniger kann für die Vermehrung ausgegeben werden. Wenn du nun unsere Bücher so achtlos behandelst, daß sie keine vierzig Verleihungen aushalten — was, geehrter Leser, wird die Folge sein? Du hast rechnen gelernt: rechne einmal nach!

Und wer soll die Kosten tragen?

Wo es sich also um solche Schwierigkeiten handelt, um Wasser zu beschaffen, wo der Landbau unter solchen Ver-

er ungefähr durch einen  
ner der wasserreichsten,  
der Ebene von Kaserun,  
das, etwa 40 Sekunden-  
Kanal fließen, wo er  
40 sl Wasser bedeuten,  
sissern kann, denn man  
ligen Zufluss von 1 l  
eine Bewässerung von  
emlich kleines Dorf zu  
üssen, zu der Hunderte  
ht haben. Stellen Sie  
e eines solchen unter-  
15 Schritt Oeffnungen  
Wasser gegraben sind,  
unten häufig zugedeckt  
on oben zu verhindern!  
um die Erde hinaus-  
ird, und weil zweitens  
st nicht Luft haben.  
zwei oder drei Jahre  
en. Um ein besonders  
asse zu geben, die mit  
aden ist, will ich hier  
die am Südfuss des  
Tiefe von 100 m unter  
ithin jenseits der Stadt  
rieselung der dortigen

2 Ex 6 b

Da, wie ich vorhin schilderte, die Gebirge hoch hinauf in einen Mantel von Schutt gewickelt sind, so sickert alles auffallende oder durch die Schneefälle entstehende Wasser mit grosser Geschwindigkeit durch den lockeren Schutt hindurch bis auf den unzerriebenen Felskern des Gebirges in der Tiefe, oder doch bis zu den wesentlichen nicht mehr Wasser zu haben, die unterirdischen Adern geschilderten Mulden tretend, einen Salzsee

Wie soll man Fuss der Berge heraus von Brunnen an den fahrung als die vorte in nicht allzu grosser auf dem sich das W wir 20 Brunnen oder werden gewöhnlich Stollen verbunden. 100, ja bis zu 200 Schacht hineinsteigt, und kann dann durch irdischen Wasserkam zupumpen, ist unmöglich die Luftsäule der zu halten könnte, ande vorgeschritten ist, un denken. Es wird als irdischer Gang dort treten soll, und da die Teile der Ebene, so führt, die geringer ist streckenden und alle gross genug, um den Fall des Wassers zu ermöglichen. Das Wasser tritt kilometerweit, oft stundenweit von der Stelle,

wo die Brunnen liegen, zu Tage, und man führt es so weit wie möglich unterirdisch, um eine Verdunstung während der immensen Sommerhitze zu verhindern. Wo das nicht angeht, deckt man die zu Tage tretenden Teile des Kanals mit Steinplatten zu.

Ich habe gemessen, wie viel Wasser ungefähr durch einen grossen Kanat geht, und fand, dass einer der wasserreichsten, den es in der ganzen Persis giebt, in der Ebene von Kaserun, halbwegs zwischen Buschir und Schiras, etwa 40 Sekundenliter Wasser liefert, d. h. durch den Kanal fliessen, wo er zu Tage tritt, in der Sekunde 40 l. 40 sl Wasser bedeuten, dass man damit ungefähr 40 ha bewässern kann, denn man braucht für den Hektar einen ständigen Zufluss von 1 l Wasser. Um nun diese 40 sl oder eine Bewässerung von 40 ha, d. h. den Bedarf für ein ziemlich kleines Dorf zu schaffen, hat man eine Arbeit machen müssen, zu der Hunderte von Menschen jahrzehntelang gebraucht haben. Stellen Sie sich vor, dass auf der ganzen Länge eines solchen unterirdischen Kanals ungefähr alle 10 bis 15 Schritt Oeffnungen von der Erdoberfläche bis auf das Wasser gegraben sind, die man oben oder auch weiter nach unten häufig zugedeckt hat, um ein Hineinfallen der Erde von oben zu verhindern! Diese Oeffnungen sind notwendig, um die Erde hinauszubefördern, die unten ausgegraben wird, und weil zweitens die Leute, die unten arbeiten, sonst nicht Luft haben. Ueberdies wird durch die Löcher alle zwei oder drei Jahre eingestiegen, um den Kanal zu reinigen. Um ein besonders frappantes Beispiel von der Arbeitsmasse zu geben, die mit der Herstellung grosser Kanats verbunden ist, will ich hier nur noch bemerken, dass Kanats, die am Südfuss des Elbrusgebirges angelegt sind, in einer Tiefe von 100 m unter der Stadt Teheran durchgehen und weithin jenseits der Stadt in der Ebene zur Befruchtung und Berieselung der dortigen Felder zu Tage treten!

Wo es sich also um solche Schwierigkeiten handelt, um Wasser zu beschaffen, wo der Landbau unter solchen Ver-

2 Ev 6 b

hältnissen nur deshalb doch noch betrieben wird und lohnt, weil die menschliche Arbeitskraft immens billig ist, da werden Sie sich sagen können, dass mit aller Energie, mit aller Kultur und moderner Bewässerungstechnik doch eben keine Verdrei- oder Vervierfachung der Kultur des Landes und seiner Einwohnerzahl möglich ist, wenn nicht unter dem Einfluss europäischer Mächte (sei es politischer, sei es kapitalistischer) in Persien zu dem Mittel gegriffen wird, dessen sich Russland in seinen turanischen Besitzungen bedient. Dort in Turkestan ist, wenigstens solange nicht die kolossalen Ströme Syr Darja und Amu Darja durch sehr kostspielige Arbeiten in den Dienst der Landeskultur gestellt sind, das fließende Wasserquantum auch ein sehr beschränktes, und die Einwohnerzahl könnte, wenn alles Wasser in Turkestan verwandt würde, um Weizen zu bauen, nicht erheblich über den jetzigen Bestand steigen. Aus diesem Grunde nun bemühen sich die Russen, das ganze Bodenquantum womöglich auf den Anbau kostbarer Nutzpflanzen zu verwenden, in erster Linie Baumwolle. Sie entziehen also den Boden dem Getreidebau, um einen höheren Ertrag aus ihm herauszuwirtschaften. So haben sie es erreicht, dass in Turan, das bei der russischen Invasion kaum so viel Baumwolle erzeugte, dass die eigenen Bedürfnisse damit gedeckt waren, jetzt genug Baumwolle wächst, um die Hälfte des Bedarfes der ganzen russischen Industrie zu bestreiten.

Dass man mit anscheinend sehr grossen Wassermassen doch noch nicht so sehr viel machen kann, dafür erlaube ich mir Ihnen ein Beispiel anzuführen. Im Flusse Syr Darja gehen zur trockenen Jahreszeit unter der Brücke von Chodschent 6- bis 700 000 sl Wasser durch. D. h. man kann mit dem Syr Darja 6- bis 700 000 ha Land unter Baumwollen- oder Getreidekultur bringen; Reis erfordert natürlich sehr viel mehr Wasser. Das sind 6- bis 7000 qkm, d. h. so viel wie eins der ganz kleinen deutschen Fürstentümer. Mehr kommt selbst beim ganzen Syr Darja nicht heraus! Beim Amu Darja würde es allerdings ein Vielfaches davon

sein, vielleicht das Zehnfache, vielleicht auch noch mehr. Gerade jetzt sind die Russen übrigens an der Arbeit, an der Stelle, wo sich der Syr Darja unterhalb Chodschent nach Norden wendet, einen Kanal nach Westen zu bauen, um die sogenannte Hungersteppe zu bewässern. Wenn ihnen das geglückt ist — die Sache ist auf einen Kostenaufwand von 100 Millionen Rubel oder 215 Millionen Mark berechnet —, dann werden sie allerdings so viel Baumwolle produzieren können, dass das ganze festländische Europa seinen Baumwollenbedarf aus Turan zu decken in der Lage sein wird.

Den gegenwärtigen Kulturzustand Persiens müssen Sie sich so denken, dass abseits von den grossen Routen, die durch das Land führen, die Bevölkerung und der Anbau im ganzen stärker sind, als längs der grossen Verkehrswege. Hier giebt es zwar Poststationen und Karawanserais, d. h. Rasthäuser für die Karawanen, aber wenig Dörfer, und viel benutzbares und bewässertes Land liegt an den Strassen unbaut. Warum? Weil die Leute zu sehr vor den Requisitionen und Kontributionen Angst haben, denen sie bei Truppendurchzügen, bei Regierungspostsendungen, fürstlichen Reisen und dergleichen ausgesetzt sind. Namentlich wenn Truppen marschieren, so bedeutet das in der Regel eine starke Verarmung der Gegend, durch die der Marsch geht. Um dem aus dem Wege zu gehen, ziehen sich die Leute von der grossen Heerstrasse zurück. Der beste gegenwärtige Kenner Persiens, der in Teheran lebende und im persischen Ministerium des Innern etwa das Amt eines vortragenden Rats bekleidende Engländer Houtum-Schindler, auf den manches von dem was ich Ihnen erzähle, zurückgeht, so weit es nicht auf meinen eigenen Wahrnehmungen im Lande beruht, ist auch hierfür mein Gewährsmann. Houtum-Schindler schlägt die jetzige Einwohnerschaft Persiens auf 7—9 Millionen an und ist der Meinung, dass sie der letzteren Zahl näher käme als der ersteren, d. h. dass sie nicht unerheblich mehr betrage, als in den gangbaren Lehr- und Handbüchern steht. Er beruft sich dafür auf die ihm zur Verfügung stehenden Steuerlisten,

die eine ziemlich genaue Kontrolle der Bevölkerung in den ansässigen Distrikten ermögliche. Ueber die Zahl der Iliats, d. h. der wandernden Nomaden, kann freilich auch er seiner eigenen Angabe nach keine ganz einwandfreie Auskunft geben.

Persien, wie es heute ist, beruht zum grösseren Teil auf Ackerbaukultur. Es wird das gebaut, was gegessen wird, also in Gilan z. B. Reis, in anderen Gebieten Weizen, Gerste u. dgl., und überall sehr viel Früchte, die, getrocknet, einen Hauptbestandteil der Nahrung abgeben. An kostbaren Plantagenprodukten für die Ausfuhr giebt es vorläufig im Grunde nur Seide und Opium (von seinen Industrie-Erzeugnissen soll hier nicht geredet werden). Wenn nun in dieser Beziehung eine radikale Aenderung erfolgt, d. h. wenn man alle Flecken kulturfähigen Landes benutzen wollte, um Baumwolle, Oelgewächse und ähnliche Nutzpflanzen auf ihnen zu erzeugen, das Getreide aber, das die Bevölkerung braucht, importiert würde, dann natürlich könnte Persien eine sehr viel dichtere Bevölkerung ernähren, als es heute hat, denn wo nichts als Baumwolle gebaut wird, da verdienen die Leute das Vielfache von dem, was sie beim Weizenbau erarbeiten, und natürlich könnten dann auch dreimal so viel Menschen im Lande leben als heute. Sie würden Baumwolle verkaufen und Brot kaufen, wie heute schon die Sarten im russischen Turkestan. Meist deshalb baut Russland die Eisenbahn von Orenburg nach Taschkent, um die Weizeneinfuhr dorthin so weit zu steigern, dass auch der letzte Fetzen anbaufähigen Bodens statt Brotkorn Baumwolle erzeugt.

Eine Wendung der persischen Landeskultur, wie die angedeutete, würde eine vollständige Aufschliessung mindestens aller Hauptregionen des Landes durch Eisenbahnen bedingen. — Aber so leicht es ist, innerhalb Persiens auf der Hochfläche Bahnen zu bauen, so schwierig ist es, bis dorthin heraufzukommen. Vom Westen des persischen Golfs, von Buschir aus nach dem Plateau hinauf, kann überhaupt keine Eisenbahn gebaut werden, weil die Menge und Steilheit der hintereinander aufsteigenden Randketten es unmöglich macht.

Die in Betracht kommenden Zugänge für Bahnen nach Persien sind folgende: Erstens längs dem Südrande des Kaspischen Meeres im Anschluss an das russische Eisenbahnnetz. Der Strang würde von Baku ausgehen und könnte durch die Lücke, durch die der Fluss Gürgen in den äussersten Südostwinkel des Kaspischen Meeres fliesst, nach Meschhed geführt werden. Zweitens von Aschabad an der transkaspischen Bahn nach Meschhed. Diese Linie ist bereits im Bau, und zwar sind die Thäler des Randgebirges so geartet, dass man, wenn auch mit grossen Kosten, so doch in nicht ganz unrentabler Weise auf das Hochland hinaufkommen kann. Bequemer sind die Zugänge von der afghanischen Seite her. Dort haben die Engländer bereits durch den Bau der Eisenbahn nach Quetta in Belutschistan das schwierigste Stück, die Ueberwindung der östlichen Ketten und Pässe, fertiggebracht; man könnte nördlich auf Kandahar oder in der südwestlichen Richtung durch die Landschaft Seistan weiter bauen. Ferner ist es möglich nach einer Angabe, die ich von einem russischen Militär erhalten habe, der die Route selbst bereist hat, eine Eisenbahnlinie sowohl von Bander Abbas an der Strasse von Ormus als auch von der Bucht von Tchaubar auf das Hochland hinaufzuführen. Die Zugänge zum Hochplateau sollen dort nicht solche Steigungen aufweisen, wie von Buschir aus. Ebenso ist es möglich, eine Eisenbahnlinie von Bagdad aus über Chanikin und durch die Zagrospässe nach Kirmanschah im alten Medien zu legen. Alles was über Herat führt, kommt ja vorläufig aus politischen Gründen nicht in Betracht. Wenn man mit der Eisenbahn auf dem Plateau ist, so existieren dann freilich keine Schwierigkeiten mehr. Zwei Herren von der deutschen Gesandtschaft in Teheran sind kürzlich auf vollständig ungebauten Strassen, einfach querfeldein, zu Wagen von Teheran nach Schiras gefahren, und mir begegnete, als ich dieselbe Tour zu Pferde machte, eine vierspännige, schwere Kutsche, die für den allerdings hohen Betrag von 800 Tomans — der Toman ungefähr zu 4 Mark — einen

Europäer von Teheran nach Schiras und von dort wieder zurückbringen sollte. Houtum-Schindler erzählte mir, dass man von Teheran nach Meschhed über das Hochland auf ganz ungebahnten Wegen fahren kann, und dass nur an einer einzigen Stelle, wo man bei einem Türkisenbergwerk vorbeikommt, der Wagen eine Stunde weit auf einer Seite gestützt werden müsse, damit er nicht in die Schächte falle. Ebenso wenig habe es grosse Schwierigkeiten, die Strasse von Kaswin, westlich von Teheran, nach Tabris fahrbar zu machen. Auf Tabris führt denn auch, und zwar von der russischen Grenze am Araxes aus, über das transkaukasische Hochland der einzige halbwegs bequeme Weg für eine Eisenbahn nach Persien.

Man hört und liest sowohl von russischer als auch von englischer Seite häufig von einem Projekt der Russen, einen Hafen am südlichen Meer, sei es Bander Abbas an der Strasse von Ormus oder ein anderer, zu erwerben. Ein solcher Hafen am Golf, wenn Persien sich geneigt zeigen sollte, ihn Russland unter irgend welchen Bedingungen einzuräumen, hätte für Russland erst dann Sinn und Wert, wenn es die Eisenbahn von Aschabad und Meschhed aus bis in die Landschaft Seistan vorgetrieben hat, nicht früher. Weshalb? Bitte, betrachten Sie sich die Verbindungslinien, wie sie durch Turan von Nordosten her und durch das Turkmenenland von Westen her sich den Grenzen Persiens, der Nordostprovinz Chorasán, nähern! Da führt die eine von den innerrussischen Aufmarschgebieten her längs des Kaukasus nach Baku, von da per Dampfer nach Krasnowodsk, von da nach Aschabad und von da über Meschhed hinein nach Seistan. Die zweite Linie kommt von Orenburg, geht durch die Kirgisensteppe nach Taschkent, über die grosse Brücke bei Tschardschui nach Merw und von Merw nach der afghanischen Grenze bis Kuschk. Hier sind also zwei von einander ganz unabhängige, sich nirgends kreuzende Verbindungslinien zwischen Iran und Russland vorhanden. Die eine verbindet das innere Russland, in erster Linie den Militärbezirk Moskau und den westsibirischen Militärbezirk,

mit Herat. Die zweite Linie führt nach Seistan. Es ist leicht zu erkennen, welchem Zweck diese beiden, zum Teil fertiggestellten, zum Teil noch im Bau begriffenen Stränge dienen sollen. Das grosse Becken von Herat, auch eine jener muldenförmigen Landschaften, die aber im Unterschied von den anderen Landschaften Persiens durch den Kabulfluss zum Indus hin entwässert wird, bildet eine vollkommen ausreichende Verpflegungsbasis für eine Operationsarmee von etwa zwei Armeekorps; dort ist an Getreide, an Zugtieren und allem was sonst zum Antritt des Vormarsches, zur Anlage von Depots, zur Sicherung der rückwärtigen Verbindungen u. s. w. notwendig ist, die Menge vorhanden. Mehr als zwei Armeekorps wird man allerdings nicht gut auf die Strasse, die im Thal des Murghab aufwärts auf Kabul führt, setzen können.

Eine zweite Operationsbasis für die Russen bildet die schon öfters genannte persische Landschaft Seistan, die an Fruchtbarkeit und Getreidereichthum, zum Teil auch an Bevölkerungsmenge, jedenfalls aber an Bebauungsfähigkeit, ein Seitenstück zu dem Becken von Herat bildet. Hier beginnt die zweite Aufmarschlinie der Russen durch Afghanistan gegen das Indusgebiet. Wenn die Meschhedbahn fertig ist, werden die Russen also in der Lage sein, sowohl in Herat als auch in Seistan je eine Armee zu konzentrieren und beide Heerabteilungen durch zwei von einander unabhängige rückwärtige Verbindungslinien mit allem Nötigen zu versorgen. Jede dieser beiden etwa gegen Indien auf den skizzierten Strassen angesetzten Operationsarmeen wäre für sich im stande, es mit den Kräften aufzunehmen, die die Engländer voraussichtlich zunächst an der Grenze Indiens, sei es bei Kandahar, sei es bei Kabul, sei es am Indus selbst, ihnen entgegenzustellen in der Lage sein werden. Sobald die Bahn bis Seistan gebaut ist, hätte es für Russland auch einen guten Sinn, an die Erwerbung eines Hafens an der Küste des persischen Golfes oder besser an den Ufern des Ozeans zu denken.

Wenn Sie nun fragen: was bieten sich uns Deutschen, d. h. unserem Handel, in Persien für Aussichten? so müssen Sie sich dieses Problem von zwei Seiten her ansehen: von Trapezunt und von Buschir her.

Die gegenwärtig bequemste Strasse nach Persien führt ja mit der russischen Eisenbahn erst quer durch Süd-Kaukasien, dann zu Schiff nach Rescht am Südufer des Kaspischen Meeres, und von dort auf einer guten, von den Russen gebauten Chaussee bis nach Teheran. Die Russen haben auf ihrer neuen Strasse einen Verkehr mit grossen, vierpferdigen Planwagen eingerichtet, auf denen eine Menge Waren befördert werden kann, aber dieser Zugang kommt für den Import europäischer Waren nicht in Betracht, weil die Russen für nach Persien bestimmte Güter in Batum einen Transitzoll in derselben Höhe wie für in Russland selbst eingeführte Artikel erheben. Diese Bedingung macht natürlich die Konkurrenz mit russischen Waren im Gebiet dieser Zufahrtstrasse ganz unmöglich.

Anders steht es, wenn man die Strasse über Trapezunt benutzt. Von Trapezunt bis Erzerum existiert eine gute türkische Chaussee. Von Erzerum bis Bajasid ist der Weg früher notdürftig für Artilleriesfahrzeuge fahrbar gemacht gewesen, jetzt total verfallen, aber ohne grossen Kostenaufwand bis zur Fahrbarkeit wieder auszubauen. Von Bajasid an sind mit Ausnahme der Uebergangsstrecke über das persische Grenzgebirge die natürlichen Hindernisse gering. Schon unter den jetzigen Verhältnissen kann die von Westen über Trapezunt kommende Wareneinfuhr z. B. in Tabris mit den russischen Fabrikaten gut konkurrieren. Sobald die Verbesserung der Strasse, selbst nur in der Türkei, irgendwie von einer kapitalkräftigen Persönlichkeit oder einer Vereinigung in die Hand genommen wird, würde die Einfuhr nach Tabris auf diesem Wege von Deutschland her mit Sicherheit eine sehr gewinnreiche werden. Der Tabriser Handel beträgt, beiläufig bemerkt, etwa 14 Millionen Mark; von diesen entfallen auf Russland trotz der Nachbarschaft

und der vorteilhaften Verkehrsbedingungen Persien gegenüber nicht mehr als 27 pCt. Der europäische Handel nach Tabris geht vorläufig nicht direkt, sondern durch Konstantinopeler Zwischenhändler; es handelt sich also darum, diese auszuschalten und den Tabriser Importeuren — in erster Linie europäischen und in zweiter auch kreditsicheren einheimischen Firmen — die deutschen Produkte direkt mit Uebergang Konstantinopels auf ihren Markt zu bringen. Es giebt in Tabris und Teheran holländische Firmen, die mir ihre grosse Bereitwilligkeit versichert haben, mit deutschen Industriellen vorzugsweise Geschäfte zu machen, und ich kann nur sehr raten, diese ausgestreckte Hand zu ergreifen.

Der zweite Zugangsweg für unsern Handel nach Persien führt durch den Golf. Als ich im Frühling d. J. dort war, erfolgte zum ersten Male seit 200 Jahren, seitdem die Engländer die Portugiesen und Holländer aus dem Golf hinausgeworfen haben, die Sprengung des britischen Handelsmonopols im persischen Golf und zwar durch die Russen. Eine russische, von der russischen Regierung subventionierte Gesellschaft, die von Odessa Dampfer nach Buschir, Basra u. s. w. schickt, war ins Leben getreten, und weil sie eben staatlich unterstützt wird, kann sie den Kampf mit dem englischen Prinzip aufnehmen, jede in den Golf eindringende Konkurrenz dadurch tot zu machen, dass man mit den Frachten so weit heruntergeht — bis auf die Hälfte des Selbstkostenpreises — bis dem Gegner der Atem ausgeht. Das kann man den Russen gegenüber, die doch subventioniert werden, nicht gut machen. Es ist also thatsächlich das englische Monopol im Golf zu Ende, und jetzt wäre es Zeit für eine deutsche Handelsgesellschaft, den Moment zu benutzen und sich Seite an Seite mit den Russen zu stellen. Wenn wir es nicht thun, so werden natürlich andere Leute diese günstige Gelegenheit benutzen, vielleicht die Holländer, vielleicht auch andere, um einen Anteil am persischen Golfhandel zu erringen, der allein in Buschir über 30 Millionen Mark Wert ist.

Persien ist kein armes Land, und es ist auch im Lande selbst gar nicht so wenig Geld vorhanden. Wesentlich um der unsicheren politischen Verhältnisse willen halten es die, die es besitzen, fest und geben es nicht heraus. Sobald die Möglichkeit geschaffen wäre, europäische industrielle Unternehmungen grösseren Stils ohne Furcht vor unvorhergesehenen Erpressungen u. dgl. im Lande einzuführen, würden mit einem Male auch bei den Eingeborenen eine Menge Barmittel vorhanden sein. Ich beziehe mich auch hier auf die Auskünfte Houtum-Schindlers und anderer Autoritäten in Teheran.

Zum Schluss noch ein kurzes Wort darüber, welche Folgen und welche Bedeutung die deutsche Bagdadbahn für Persien haben wird. Die Hauptfrage ist hier die, wo die Bagdadbahn enden wird. Da im Schatt-el-Arab eine Barre quer vor der Mündung liegt, über der nur 18 Fuss Wasser stehen, muss die Linie bis ans offene Meer geführt werden, d. h. bis zum Hafen von Kuwait. Hier wird der Umschlagsplatz sein, wo der Uebergang des Verkehrs vom Land- auf den Seeweg stattfindet. Wie wichtig dieser Umstand ist, wird man ermessen, wenn man bedenkt, dass der ganze Schnellverkehr nach Indien sich in Zukunft natürlich über die Bagdadbahn bewegen wird. Wenn sich also in Kuwait eine fremde europäische Macht, sagen wir England, festsetzt — man spricht ja davon, dass England nur unter der Bedingung seine Zustimmung zur Bagdadbahn geben will, dass es eine besondere finanzielle oder andere Kontrolle über das ganze Endstück der Bagdadbahn am Golf erhält — dann natürlich wird der wesentliche Gewinn von der Bagdadbahn für die Handelsbewegung im persischen Golf auch den Engländern zufallen, zum mindesten ihnen sehr schwer abzujagen sein. Bleibt dagegen Kuwait türkisch, ein unter keiner europäischen Kontrolle stehender Hafenplatz, dann sind unsere Chancen viel besser.

Die Bagdadbahn wird eine Abzweigung von Bagdad nach Chanikin an der persischen Grenze erhalten. Von dort

geht die grosse alte Handelsstrasse durch das Randgebirge nach Kirmanschah. Auf ihr bewegt sich sowohl ein starker Warenverkehr, als namentlich eine Menge persisch-schiitischer Pilger, die nach Kerbela in der Nähe des alten Babylon ziehen. Auch von daher ist also eine grosse Förderung unserer Bahninteressen zu erwarten. Unter all diesen Umständen wäre es für uns ein grosser Fehler, in Persien nichts weiter zu sehen, als einen Tummelplatz ausschliesslich russischer und englischer Interessen! In wirtschaftlicher Beziehung muss auch für uns Persien offene Thüren behalten.



---

Druck von Trowitzsch & Sohn in Berlin SW.

---

bulak Allyn T. Kokpatas Sachta T. Dörle  
Figuz  
Batpak Tamdy



Verlag des geographischen Instituts der Universität Bonn, Bonn



Staats- und  
Universitätsbibliothek Bremen

DFG

Bibliothek der  
Lesehalle in Bremen

21

# Die Landungsverhältnisse

an der Küste

## Deutsch-Südwestafrikas



Vortrag

von

Ortloff, ✓  
Wasserbauinspektor.



Der nachstehende Vortrag des Herrn Wasserbauinspektor Ortloff wurde am 14. Dezember 1901 in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Kolonialgesellschaft gehalten.

Meine Herren!

Etwas über 3 Jahre sind verflossen, seit die Expedition zur Erbauung einer Hafenanlage an unserer südwestafrikanischen Küste in Swakopmund landete. Swakopmund war von vornherein schon als Hafenplatz ausersehen; doch hatte ich auch den Auftrag, nach vielleicht günstigeren Landungsplätzen Umschau zu halten. Als solche konnte nur in Frage kommen im Norden von Swakopmund Cap Cross und südlich davon Walfischbay, Sandwichhafen und Lüderitzbucht. Nachdem für Unterkunft der Leute gesorgt und die Arbeitsstätten eingerichtet waren, machte ich mich auf den Weg nach dem Norden.

Die Küste besteht dort zum grössten Teil aus felsigem Terrain abwechselnd mit sandigem Boden. Ungefähr 15 km oberhalb Swakopmund liegt die Rockbay, eine Einbuchtung, die von Basalten eingefasst ist. Sie war seiner Zeit vom Hauptmann von François als ein günstiger Landungsplatz bezeichnet worden; ich kann dem nicht beistimmen. Es liegen derartig schroffe und grosse Riffbildungen vor derselben, dass die Brandung zu stark ist, um eine Landung zu ermöglichen. Es sind dieselben Verhältnisse wie an der etwa ungefähr 20 km weiter oben gelegenen Farilhaospitze. Auf halbem Wege bis Cap Cross kommen wir zur einzigen Wasserstelle am kleinen Omaruru. Es ist ein schmales Flüsschen, sehr tief in die umliegenden Felsmassen einge-

schnitten, an der Mündung ungefähr 130 m breit. Es zeigt sich hier in der Wüste eine Oase, die ihren Ursprung zwei Wassertümpeln verdankt, die  $1\frac{1}{2}$  m Durchmesser haben und 1 m tief sind. Man nennt das da drüben Trinkwasser; es ist aber keins. Wenn man es geniessen will, wird es abgekocht und bekommt einen Zusatz von Kaffee, um den Glauben zu erwecken, die braune Farbe rühre vom Kaffee und nicht von etwas anderem her. Man trinkt es aber doch und ist froh, dass man eine Stärkung hat. Leider ist diese Wasserstelle nicht im ganzen Jahr zugänglich, sodass man oft gezwungen ist, die ganze 120 km lange Strecke ohne diese Stärkung zurückzulegen, was besonders für Pferde und Ochsen unangenehm ist. Zwischen Klein-Omaruru und Gross-Omaruru fängt wieder die Dünenformation an, die wir an der ganzen Küste bemerken können; sie dehnt sich aus bis zu den rund 100 km von Swakopmund entfernt liegenden Lagunen.

Diese Lagunen sind eine für ganz Westafrika eigentümliche Küstenformation; ich möchte also etwas näher darauf eingehen. Zeigt sich an einer sonst regelmässigen Küstenlinie ein kleiner Vorsprung, so nimmt der Benguelastrom, der von Süden nach Norden unsere Küste bespült, diese Gelegenheit wahr, seine Sinkstoffe an dieser Stelle niederzulegen. Es bildet sich bald ein kleiner Haken, aus dem Haken wird eine Landzunge, und schliesslich wächst diese Landzunge an Breite, Höhe und Länge derartig an, dass zuletzt ein vollkommener Abschluss der Bucht stattfindet, die ehemalige Bucht zum Salzsee wird, und der Salzsee, da eine frische Wassermenge nicht zuströmt, durch die Verdunstung des Wassers zur Salzpfanne wird. Eine solche Salzpfanne macht einen eigenartigen Eindruck, wenn man sie zum ersten Male sieht; sie gleicht einem grossen Eisfeld; hell glitzern die Salzkrystalle drin wie Schnee; nur wenn man über diese Salzfläche hinwegreitet und der Gaul tritt durch die Salzdecke, sieht man die rote Mutterlauge der Bromide und Jodide.

In diese Lagunen sind die Guano-Inseln eingebettet, deren erste, Graves-Inland, die umfangreichste ist; sie um-

fasst ungefähr 1500 qm und ist 5 m hoch. Der Abbau des Guano findet bergmännisch statt, indem er mit Hacken und Spaten gelöst, in Säcke gefüllt und auf einer Schmalspurbahn nach dem 22 km weiter entfernt gelegenen Cap Cross befördert wird.

Vielleicht lohnt es sich, auf die Entwicklung von Cap Cross etwas näher einzugehen. Der Benguelafloss hat den Fischen Lebensbedingungen gegeben, die sonst in dieser Region nicht vorhanden sind; daher haben sie sich in grosser Menge und Mannigfaltigkeit dort eingefunden. Die Folge war, dass eine grosse Menge Seevögel sich dort hinzog und reiche Beute fand. Das legte den Schluss nahe, dass, ähnlich wie an der Westküste von Südamerika, auch hier diese Vögel gemeinsame Ablagerungsplätze für ihre Ernährungsprodukte hatten. Als nun der Wert des Guano bekannt wurde, rüstete zuerst die Capregierung Expeditionen aus, die die vorgelagerten Inseln bis über Lüderitzbucht hin auf Guano untersuchen sollten. Sie fanden reichlich Guano; nur war er nicht gleich verwendbar, weil er frisch war. Alle diese Expeditionen hatte auch ein gewisser Matthews mitgemacht, der im Jahre 1894 von Walfischbay aus die nördlich gelegeneren Teile daraufhin untersuchte. Von nur einem Hottentotten begleitet und einem Ochsen, der kleinere Tanks trug, die mit Süsswasser gefüllt waren, machte er sich auf den Weg. Diese Tanks wurden ca. alle 20 km an der Küste vergraben, um sich so den Rückweg zu sichern. Sie waren beinahe bis zum kleinen Omaruru gelangt, da ging der Wasservorrat zu Ende; sie wurden daher zur Umkehr gezwungen. Noch einmal wollten sie auf einem kleinen Berge Ausguck halten; da hatte das scharfe Auge des Hottentotten einen grünen Streifen am Horizonte bemerkt, und so gelangten sie zu Wasserpfützen und bald gestärkt erreichten sie nach zwei Tagen die Lagune. Matthews setzte sich mit Geldleuten in London in Verbindung und gründete eine Gesellschaft; er schloss mit der Kolonialgesellschaft einen Vertrag ab, dass allein der in London gegründeten Gesellschaft das

Recht zustehen sollte, 10 Jahre hindurch Guano dort zu gewinnen gegen ein jährliches Entgelt von 10 000 M. Die Gesellschaft ging tüchtig ans Werk; es wurden sogleich Häuser für 120 Weisse hingeschafft, eine eigene Bäckerei und Schlächtereie gegründet, Gleisanlagen bis in die entferntesten Gegenden gelegt, und da Trinkwasser nicht vorhanden war, auch Kondensatoren angelegt, die brauchbares Trinkwasser schaffen mussten. So geschah es, dass sie schon im folgenden Jahre den ersten Segler mit Guano befrachten konnten.

Mit diesem Erfolge der Gesellschaft trat zugleich eine Enttäuschung ein, indem vom Gouvernement in Windhoek eine Verfügung in Cap Cross anlangte, dass für jedes Robbenfell 1 M., für jede Tonne Guano 35 Mark an Steuern zu entrichten wären. Auf diese Weise ist dem Deutschen Reiche ein kleiner Anteil des Jahresgewinnes gesichert, der sich auf jährlich 200- bis 250 000 M. beläuft. Auf Beschwerden der Gesellschaft ist dieser Zoll auf ein Drittel des früheren ermässigt worden.

Die Landungsverhältnisse in Cap Cross sind leider nicht die besten; nur an wenig Tagen im Jahr kann dort Betrieb unterhalten werden. Deshalb werden vorzugsweise nur Segler, denen es auf ein paar Tage Liegezeit nicht ankommt, dort Ladung einnehmen. So liegen denn auch Segler von allen Nationen dort — selbst russische und schwedische Segler haben sich dort getroffen —, die 5 bis 6 Monate auf Ladung warten und doch noch nicht abgefertigt werden. Ich verweilte hierbei deshalb etwas länger, weil es erstens die einzige Einnahmequelle ist, die unsere Kolonie überhaupt besitzt, und weil es ferner der erste Ausfuhrartikel ist, der bergmännisch gewonnen wird, und das ist meines unmassgeblichen Erachtens erforderlich: wir müssen in unserer Kolonie Bergwerke schaffen, wenn sich die Kolonie leistungsfähig erhalten und pekuniär unabhängig vom Mutterlande ausbilden soll.

Weiter nach Norden durchzudringen war mir nicht möglich, da derartige Expeditionen sehr viel Zeit erfordern

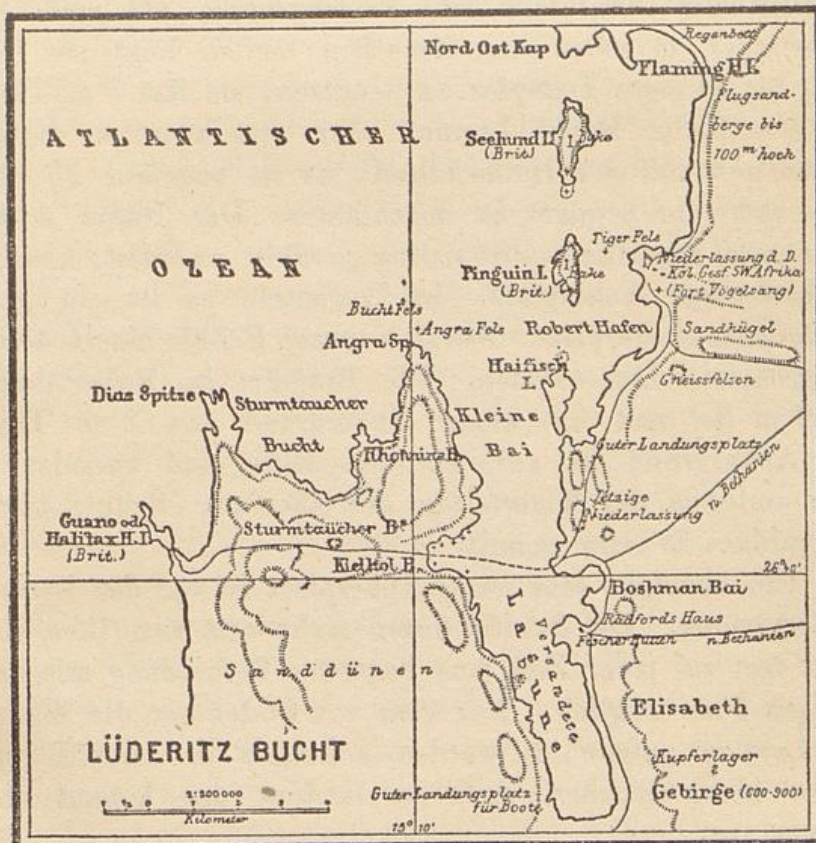
und ich nicht lange Zeit von meiner Baustelle fernbleiben konnte. Ich begab mich später nach dem Süden, nach unserm besten natürlichen Hafen, Lüderitzbucht.

Ich setze als bekannt voraus, dass Lüderitzbucht schon Ende des 15. Jahrhunderts den Portugiesen bekannt wurde; dass 1486 Bartholomäus Diaz auf seiner Fahrt nach den fabelhaften Ländern des Königs Johannes dort gelandet ist und auf dem nach ihm benannten Diazfelsen eine steinerne Wappensäule errichtete, die später nach dem Museum in Capstadt geschleppt wurde; jetzt ziert nur ein einfaches Holzkreuz diese Stelle. Ebenso ist bekannt, dass der Bremer Kaufmann Lüderitz im Jahre 1883 von dem Namahauptling Joseph Fredericks das Gelände bis zum Orange-Fluss erwarb. 1884 wurde es in deutschen Schutz gestellt. 1885 ging es in den Besitz der deutschen Kolonialgesellschaft über.

Lüderitz hatte sich eine Ansiedelung gebaut, die von Felsen umrahmt ist, einen sehr guten Landungsplatz bietet und auch in dem vorliegenden Robertshafen eine sehr gute Landestätte hat. Doch war es nicht möglich, die Waren, die Lüderitz heranbrachte, bequem nach dem Innern — und das war die Hauptsache — nach Keetmanshoop zu befördern. Jetzt sind an dieser Stelle nur einige traurige Mauerreste, und zerbrochene Bierflaschen zeugen von der ehemaligen Herrlichkeit.

Jetzt liegt die Niederlassung etwas südlicher, zwischen der Haifischinsel und der Lagune. Von hier aus ist auch bequemer Weg nach dem Innern. Zur Zeit sind ungefähr 12 Weisse dort; 6 oder 8 Häuser sind ausser den Schuppen vorhanden. Die Kolonialgesellschaft hat viel gethan, indem sie ein Pier hinausgebaut hat von der Landungsstelle, an dem Leichterboote bis zu  $2\frac{1}{2}$  und 3 m Tiefgang landen können. Es befindet sich ein Dampfkrahn dort und eine Dampfbarkasse; auch eine kleine Kohlenstation ist angelegt worden, die zu jeder Zeit mindestens 30 Tonnen Kohle abgeben kann. Die Trinkwasserverhältnisse waren früher sehr traurig; das Wasser musste von Capstadt aus beschafft werden. Auch darin hat die Kolonialgesellschaft Wandel geschaffen,

indem sie Kondensatoren angelegt hat, die jetzt das Liter Trinkwasser zu 4 Pfg. abgeben. Es sind zur Zeit Bohrversuche im Gange, ungefähr 4 bis 5 Wegestunden von Lüderitzbucht nach dem Inlande entfernt, um dort Brunnen zu schaffen; ich habe leider keine Nachricht, ob die Versuche mit Erfolg gekrönt sind. Sollte das der Fall sein, so ist es nur eine Frage der Zeit, dass auch dort eine Eisenbahn



gebaut werden muss, um die sehr guten Bergwerke usw. in Betrieb setzen zu können. Haben wir auch Trinkwasser in Lüderitzbucht, so halte ich diesen Hafen für den besten an unserer ganzen Westküste, überhaupt an der Westküste von Afrika.

Vielleicht lohnt es sich, wegen der späteren Entwicklung, auf die Schiffsverhältnisse etwas einzugehen.

Von Norden ist die ungefähr 10 km weite Einmündung deutlich zu erkennen an dem Nordostcap, von Süden an der Diazspitze, einem schroff vortretenden Felsen.  $4\frac{1}{2}$  km nach Nordosten liegt die Angraspitze. Beide umschliessen die Sturmvogelbay. Auch sie bietet einen guten Ankergrund bei 8 m Tiefe; sie ist gegen Süden und Südwesten geschützt, liegt dagegen frei gen Norden und Nordosten. 700 m nördlich liegt der Angrafels, eine Felsengruppe, die noch bei Hochwasser zu sehen ist. Zwischen beiden liegt die Einfahrt, für kleinere Dampfer zu benutzen; sie hat 7 m Tiefe. Die eigentliche Bucht beginnt aber erst zwischen diesem Angrafelsen und der Haifischinsel; sie ist ungefähr  $2\frac{1}{2}$  km breit und sehr bequem zu durchfahren. Der Name Angra pequena ist eigentlich nicht richtig gewählt; es heisst: kleiner, minderwertiger Ankerplatz. Im Gegenteil, es ist ein ganz vorzüglicher Ankerplatz; überall kommen Schiffe hinein, selbst von grösseren Dimensionen. Die Einfahrt im Robertshafen ist 12 m tief und hat einen Ankergrund von 8 m Tiefe. Der Ankergrund ist gut, einzelne Riffe sind vorgelagert; unter anderem der Tigerfelsen, der aber nur Schutz bietet und ruhiges Wasser schafft.

Ein ebenfalls sehr guter Ankerplatz ist vor der jetzigen Niederlassung. Die Schiffe liegen nicht weit vom Ufer, und es ist fast zu jeder Zeit eine bequeme Verbindung mit dem dortigen Pier möglich. Nur wenn von Süden her die Wasser der Lagune aufgewühlt werden, schwankt das Schiff, und es ist beschwerlicher, dort zu landen; das kommt aber seltener vor.

Zur Zeit ist für die einlaufenden Schiffe nur auf der Diazspitze ein kleines Kreuz errichtet und auf der Haifischinsel eine Pyramide, die aus Tanks gebildet ist, rot und weiss angestrichen. Die Pyramide ist aber doch bei klarem Wetter bis zu 10 Seemeilen weit zu sehen. Im nächsten Jahre wird eine systematische Befeuering in der Weise eingeführt, dass auf der Diazspitze ein Leuchtturm errichtet wird, der die ganze Einfahrt halbkreisförmig beleuchtet. Dann

soll von der Haifischinsel [ein Segmentfeuer in diesen Lichtkreis hineinleuchten, sodass Schiffe, die sich in diesen beiden Feuern halten, am Angrafelsen vorbei kommen und guten Ankergrund finden. Dann wird es möglich sein, dass Schiffe auch zur Nachtzeit einlaufen; jetzt warten sie entweder vor derselben oder werfen bei schlechterem Wetter in der Hottentottenbay Anker.

Ich möchte zur Sandwichbay übergehen; es ist das ein ganz charakteristisches Beispiel für eine Haken-, Hafen- und Lagunenbildung an der Küste im grösseren Massstabe, wie wir sie an unserer Nordostküste in der Haifbildung wiederfinden. Noch vor 15 Jahren war Sandwichhafen ein ausgezeichnete Hafen, nicht allein ein Liegeplatz, sondern auch ein Hafenplatz. Es fand sich dicht neben der Küste vorzügliches Trinkwasser, und die Segler konnten ein- und auskreuzen. Doch schon im Jahre 1889, als der erste Truppentransport gelandet werden sollte, musste der Dampfer auf der Reede liegen bleiben; nur die Pinasse mit den Leichtern konnte die Truppen ans Land setzen. Seitdem hat die Verlandung stark zugenommen. Es ist fast derselbe Vorgang wie bei der Walfischbay: der nördliche Haken hat sich immer weiter vorgeschoben, bis schliesslich vom Land aus ebenfalls Verlandung eintrat, sodass sich schon 1896 nur noch eine schmale Rinne von 15 m Breite zeigte bei 2 m Wassertiefe. 1896 war auch diese Oeffnung verschwunden; die ganze Bucht war geschlossen, eine Lagune geworden. Als ich im Jahre 1900 wieder hinkam, fand ich die Oeffnung auf 200 m wieder vor. Es mag diese eigenartige Erscheinung ihren Grund darin haben, dass in die Bucht von Sandwichhafen der Quisip den grössten Teil seiner Gewässer ergiesst, die, wenn die Bay geschlossen ist, sich ein wenig anstauen und einen höheren Wasserspiegel erreichen als das umliegende Meeresniveau. Hat die Wassermenge so zugenommen, dass ein starker Ueberdruck vorhanden ist, vielleicht in Verbindung mit südwestlichen Winden, die die Wasser in Bewegung setzen, so wird der am meisten gefährdete nördliche Teil des

Abschlussdamms überflutet und auch durchrissen. So ist diese neue Oeffnung vielleicht zu erklären. Es wird dieses Wechselspiel im Lauf der Jahrzehnte sich häufig wiederholen.

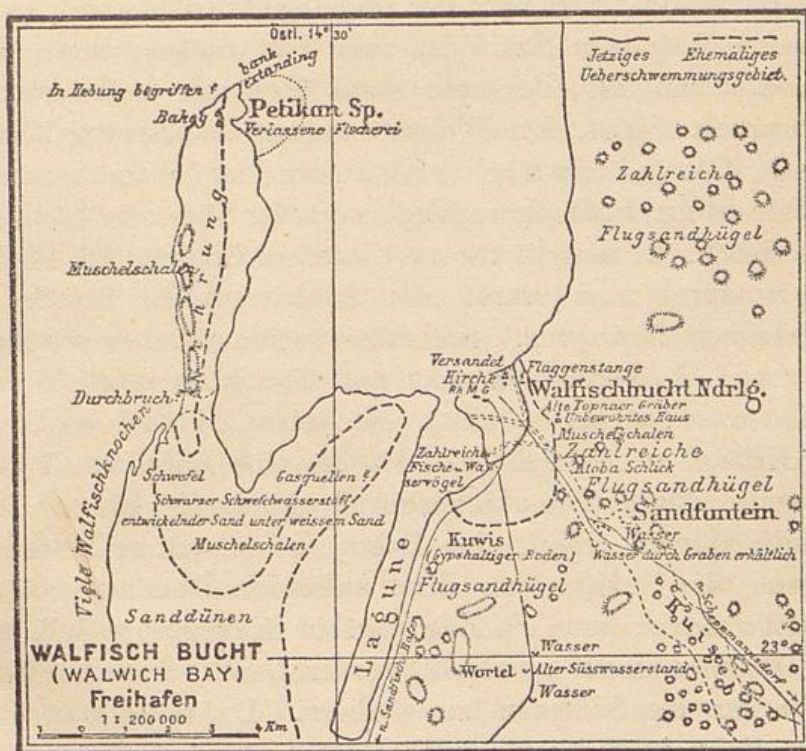
Wie bedeutend der Zufluss des Wassers in diese Lagunenbucht ist, mag daraus erhellen, dass 3 Seemeilen weit von der Küste und auch in derselben Ausdehnung zu beiden Seiten der Bucht das helle Süßwasser deutlich zu unterscheiden ist von dem dunkleren Wasser des Meeres.

Ich sagte: der grössere Teil des Quisipwassers geht in die Sandwichbay. Der kleinere Teil geht nach Nordosten und mündet in die 50 km weiter nördlich gelegene Walfischbay, die jedenfalls demselben Geschick entgegengehen wird, dem Sandwichhafen verfallen ist, nur nicht in derselben schnellen Zeit.

Wann die Walfischbay entdeckt ist, weiss man nicht; ich habe nichts darüber finden können. Jedenfalls war sie im Mittelalter von Walfischjägern besucht. Damals konnten die gefangenen Wale nicht an Bord erlegt werden; sie wurden an Land gezogen und dort abgeschlachtet. Dafür bot die Walfischbay, weil durch die vorgelagerte Pelikaninsel verhältnismässig Ruhe herrscht, eine günstige Gelegenheit. Noch heute zeugen die dort aufgehäuften Walfischknochen von der grossen Thätigkeit der Walfischjäger.

Aus einem Bericht, den englische Walfischjäger, die 1793 dort gewesen sind, erstattet haben, geht hervor, wie sie die Wale dort erlegt haben, wie sie mit den Eingeborenen Verkehr gepflegt haben, und dass die Bay damals ziemlich geräumig gewesen sein muss. Es waren zu gleichen Zwecken zu gleicher Zeit 40 Segler dort, Engländer und Amerikaner. Sie gingen an Land, um Tauschverkehr mit den Eingeborenen zu pflegen, und sagten, die Hottentotten hätten mit Vorliebe die Abfälle von den Walen genommen, die schon verschiedene Tage am Strande gelegen und stark gerochen hätten; auch seien die Eingeborenen furchtbar schmutzig gewesen. In dieser Beziehung haben sich die Leute sehr konservativ gehalten.

Dann hat in den dreissiger und vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die rheinische Mission ihre Sendlinge von Capstadt aus auch nach diesem Teil Afrikas geschickt. Es war Missionar Scheepmann, der von Rehobot aus über Okabania und Otjimbingue diesen Weg nach Walfischbay fand. Er liess sich in dem benachbarten Roibank nieder, das nach ihm Scheepmannsdorf genannt wurde, baute eine kleine Kapelle und regte an, dass später Missionsbrüder in Wal-



fischbay gelandet wurden. 1861 landete der jetzt noch dort thätige Missionar Böhm, gründete ein Kirchlein und baute sein Wohnhaus. 1886 wurde von der englischen Regierung dies Gebiet bis zum Swakop hin annektiert. Es wurde ein Leuchtturm angelegt; es kam ein Resident hin, und einzelne Stores thaten sich auf. Zugenommen hat die Kolonie in der Zeit fast kaum; im Gegenteil, sie hat sich auf die Hälfte

reduziert seit dem vorigen Jahre, als der vorige Resident mit seiner zahlreichen Familie von dort versetzt wurde.

Es ist Walfischbay ein guter Liegehafen, aber kein günstiger Hafenplatz. Dicht hinter Pelikanpoint, von dem die Engländer auf ihren letzten Seekarten vom Jahre 1894 schon sagen — es steht darauf gedruckt: bank extending, — dass diese Halbinsel sich mehr und mehr nach Norden hin vorschiebt, wird durch die Wirbelströmung immer noch eine verhältnismässig grosse Tiefe erhalten. Hier, bei 12 bis 15 m Tiefe, liegen die Schiffe im Schutz der vorgelagerten Halbinsel, es ist der weite Weg vom Schiff bis zum Pier zurückzulegen, ein Weg, der mit der Barkasse etwas über eine halbe Stunde in Anspruch nimmt. Die Wellenbewegung ist dabei zu Zeiten so stark, dass es kaum möglich ist, an den Pier heranzukommen. Der Pier ist nicht günstig angelegt, wenn wir Süd- oder Südwestwinde haben. Er besteht nur aus einzelnen Pfählen; die Wellen dringen durch und setzen die davorliegenden Schiffe in schlenkernde Bewegung. Nichtsdestoweniger haben die Engländer viel Geld hineingesteckt und thun alles mögliche, um den ihnen seit 4 bis 5 Jahren entzogenen Handel wieder in ihre Hände zu bekommen. Es ist eine Bahn von 70 cm Spurweite durch den Dünengürtel hindurch bis an die deutsche Grenze gelegt, eine Bahn, die schwer zu betreiben ist, weil die Geleise von dem wehenden Dünensand überschüttet werden; wenn ein Zug darüber hinweggehen soll, was alle 4 Wochen einmal geschieht, werden Leute vorausgeschickt, um vorher die Schienen zu säubern. Da redet man über unsere Bahn in Swakopmund!

Ich halte Walfischbay für einen guten Liegeplatz, aber nicht für einen Hafenplatz. Hafenanlagen werden hier gar nicht zu machen sein, weil dieser Teil der Lagune gar nicht zu umgehen ist; er ist ähnlich unserm Moorboden sehr schwer zu fundamentieren. Die Lagune selber hat eine so geringe Wassertiefe, dass man selbst bei der Flut mit einem kleinen Boot, das 20 bis 25 cm tiefgeht, kaum eindringen kann.

Es geht die Bucht allmählich dem Verlandungsprozess entgegen. Zu den Versandungen hilft auch Ebbe und Flut mit: wenn die Flut in die Bay eindringt und in die Lagune eingeht, so lässt sie zwischen Flut und Ebbe ihre Sinkstoffe niederfallen; die lagern in diesem schmalen Streifen, und das Wasser geht erleichtert von den Sinkstoffen allmählich wieder hinaus.

Als ich im vorigen Jahre dort war, habe ich plötzlich eine Landzunge gesehen, die vorher nicht da war. Im Juni hatte sich plötzlich an diesem Punkte eine Insel erhoben, die 50 m lang, 20 m breit und 5 bis 6 m hoch gewesen sein mag. Dass sie vulkanischen Charakters gewesen ist, glaube ich nicht. Die Insel bestand nur aus feinem angeschwemmten Sand, der mit Muschelteilen vermischt war. Ein ganz penetranter Schwefelwasserstoffgeruch bildete sich, Fische schwammen auf der Oberfläche und starben ab. Das Phänomen wurde einige Tage beobachtet und ist dann wieder verschwunden; es ist wieder dieselbe Wassertiefe dort, die vorher an dieser Stelle gewesen war.

Die Dünenbildung, die besonders die Walfischbay einschliesst, zieht sich fort bis zur englischen Grenze bis zum Swakop. Das linke Ufer ist von den Dünen eingefasst; die Dünen haben aber nicht vermocht, das an der Mündung 800 m breite Bett des Swakop zu überschreiten. Das rechte Ufer wird aus ziemlich schroffen Kalksteinfelsen gebildet, die aber bei weitem nicht die Höhe haben, wie die gegenüberliegenden Dünen. Wenn der Swakop an der Oberfläche auch kein Wasser führt, so findet man 75 cm unter der Sohle reiches Wasser, das aber sehr brackig ist und deswegen als Trinkwasser nicht zu benutzen war. Aus einfach gegrabenen Löchern wurde das Wasser geschöpft, in Tonnen gefüllt und von den Eingeborenen, die zuerst einen Reinigungsprozess vorgenommen hatten, als Trinkwasser nach Swakopmund geschleppt. Dass das den Appetit nicht erhöht und die Gesundheit nicht fördert, war selbstverständlich; es war notwendig, dass eine bessere Wasserversorgung vorgesehen

wurde. Ungefähr 150 m oberhalb hatte ich eine gute Wasserader gefunden und bin  $3\frac{1}{2}$  m heruntergegangen, bis ich auf die Felssohle im Swakop stiess. Die Sohle hat Ähnlichkeit mit den Nagelfluhgebilden in unseren alpinen Gegenden. Von der Sohle wird das Wasser gehoben, auf das Reservoir in Swakopmund hinaufgedrückt, das ungefähr 75 cbm fasst. Von dort verteilt sich das Wasser in die einzelnen Häuser.

Ausser diesem grossen Vorteil des Süsswassers hat Swakopmund noch andere günstige Erscheinungen für eine Hafenanlage. Ich will von dem allgemeinen absehen, dass es dringend nötig war, weil die Bahn schon angelegt war, dort eine Hafenanlage zu machen, weil der Schwerpunkt der ganzen Kolonie in Windhoek liegt. Speziellere Vorbedingung war, dass die ganze Küstenlinie von Pelikanpoint bis hinauf nach Rockbay sich in einer landeinwärts gedrückten Kurve befindet, und dass dieser Teil gewissermassen unter dem Schutze der Pelikanhalbinsel liegt. Eine Verlandung an dieser Strecke ist nicht beobachtet worden. Im Gegenteil befindet sich das Ufer immer noch im Abbruch.

Bei der Wahl der Baustelle konnte es sich nur um zwei Punkte handeln, um die ehemalige Landungsstelle und die jetzige Landungsstelle. Dafür waren verschiedene Gesichtspunkte massgebend. Wollte man die Mole an der jetzigen Landungsstelle bauen, so lag die Gefahr nahe, dass, wenn der Swakop abkommt, er seine mitgeführte Sinkstoffe und andere Teile dicht vor der Mole hinlagert und eine Versandung herbeiführt. Ich habe im Jahre 1898 ein Abkommen des Swakop erlebt. Dicht vor der Mündung wurde eine Geschwindigkeitsmessung gemacht und 2 m in der Sekunde gefunden. Gäule standen bereit, um an einer 10 km höher gelegenen Stelle wieder Geschwindigkeitsmessungen zu machen. Als ich dort oben angekommen war, war im Swakop kein Wasser mehr zu sehen. Der Swakop führt ausser dem Sand Baumstämme, Gestrüpp u. s. w. mit sich, alles das lagert sich grade an dieser Stelle am Strande ab und zwar nur nach dem

nördlich gelegenen Teil. Es liegt das daran, weil wir den Benguelastrom auch hier wieder sehen. Die Messungen über die Geschwindigkeit des Küstenstromes haben ergeben, dass er in 300 m Entfernung von der Küste sehr gering ist. Dann wurden 500, 700, 1000 m entfernt von der Küste auch Versuche gemacht; es wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 0,1 m in der Sekunde ermittelt.

Diese Strömungsverhältnisse, die Windrichtung und die Wellenbewegung waren massgebend für die Richtung der Mole, die sie zur Küstenformation einnimmt; nicht minder die Peilung. Es war eine Einbuchtung an dieser Stelle, ebenso an jener Stelle, an dem jetzigen Zollhafen. Die 3 m-Kurve, die die Wassertiefe von 3 m unter dem niedrigsten Wasserstand angiebt, geht bis an das Ufer heran. Hier wurde früher gelandet; hier treten wieder die Felsen vor. Die 4 m-Kurve ist nahezu parallel, die 5 m-Kurve ebenfalls. Es lag daher nahe, die Mole an die Stelle zu legen, wo der Baugrund nicht zu tief war, und die Leichter, die um diese Mole herumgehen, und hier löschen müssen, genügende Tiefe vorfanden. Das war der Grund dafür, dass die Mole nicht an die jetzige Landungsstelle gelegt wurde.

Was die Mole selbst betrifft, so wurde sie, da der Grund aus grobem Granit bestand, der nur 20 bis höchstens 30 cm mit Sand bedeckt ist, massiv aus Stein hergestellt. Pfahlreihen, Spundwände waren nicht nötig. Das dazu gehörige Material fand sich in einem nördlich gelegenen Steinbruch, der scharfkörnigen, groben Granit zeigt. Es sind dort zwei Krahn in Thätigkeit und etwa 300 Eingeborene. Weisse werden dort sehr wenig beschäftigt; nur zur Bedienung der Krahn, zur Instandhaltung der Gleise, zum Schärfen der Meissel u. s. w. Von dort werden die gewonnenen Materialien bis zur Verwendungsstelle befördert auf eigener Bahn mit Lokomotivbetrieb; die Steine werden verschüttet, teils vor Kopf, teils zur Seite, die grösseren Steine seeseitig in der Böschung 1 : 2, die kleinen in die Mitte, die etwas grösseren nach dem Hafen zu, in der Böschung 1 : 1. Dieses Fundament

für den Molenkörper ragt einen halben Meter über dem niedrigsten Wasserstand hervor. Darauf wird, nachdem ein Banquet von 2 m Breite von der Böschungsspitze hafenseitig gelassen ist, eine senkrechte Mauer aufgeführt, die 5 m über den niedrigsten Wasserstand hervorragte. Die Mauer besteht zur Hälfte aus Beton, der dort an Ort und Stelle hergestellt wird, zum oberen Teil aus Bruchsteinwerk und dient nur als Brüstungsmauer gegen überschlagende Wellen. Dahinter liegt das Plateau der Mole 3 m über dem niedrigsten Wasser. Der Teil, der zur Quaimauer führt, ist ungefähr 110 m von der Molenwurzel entfernt. Die Mole ist auch zum Teil deswegen hierhergelegt, weil an der Stelle ein Felsriff 50 m in die See hineingeht. Das Riff ist bei niedrigstem Wasser 1 m sichtbar. Ich habe so also einen guten Anschluss an das Ufer gefunden und einen festen Fusspunkt für die Mole. Von dort aus bis 110 m ist die Mole nur 5 m breit und soll nur eine Zufahrt für die eigentliche Quaianlage, die 8 m breit ist, bilden. Dort geht die Quaimauer nicht 1:1 geböscht, sondern senkrecht bis auf den gewachsenen Felsboden hinunter. Diese Mauer ist hergestellt aus Beton, indem grosse eiserne Kästen von 45 cbm Inhalt, die aus einzelnen Wänden bestehen, hinabgesenkt werden, nachdem der Taucher den Boden eingeebnet und die Schlammstoffe entfernt hat; dann wird in diesen Kasten Beton geschüttet, der obere trockene Teil eingestampft. Nach zwei bis drei Tagen Liegezeit werden die Wände selbstthätig gelöst; sie werden heraufgezogen auf ein Gerüst und dort wieder zusammengesetzt. Das ganze Gerüst wird nach vorn gezogen; der Kasten wird von neuem hinuntergesenkt und derselbe Prozess geht wieder vor sich.

Etwas schwieriger als die technischen Verhältnisse war das Verständnis, die Behandlung und die Leitung der Arbeiter, die drüben zur Verfügung standen. Es war recht schwer, mit den Leuten umzugehen. Ich hatte 80 Mann mit herübergenommen, von denen etwa 20 früher an anderen Baustellen mit mir gearbeitet hatten, und auf die ich mich

verlassen konnte. Einen Teil musste ich aus Kapstadt nehmen, 160 an der Zahl. Sie waren von allen Nationen: Russen, Finnen, Schweden, Engländer und auch viele von unsern Landsleuten; es sind auch recht fragwürdige Existenzen darunter gewesen. Da hiess es teils gutmütig zusehen, teils wieder schroff und energisch auftreten; man musste laviere; es war nicht das Bauen wie in Deutschland. Ich konnte Leute, die mir missliebige waren, nicht wegstossen; man hatte nicht in einem halben Tage Leute wieder wie hier. Aber mein Stamm, die 20 Leute, die mit herübergenommen waren, sind eine ausserordentliche Garde gewesen und haben sich auch gut gehalten.

Das beste Zeugnis kann ich unsern Schwarzen ausstellen. Es sind besonders Herero und Ovambo, die sich vorzüglich ausdauernd und willig gezeigt haben bei der richtigen Behandlung. Diese Leute müssen wie Kinder behandelt werden; man muss freundlich zu ihnen sein, aber stets gerecht. Dann hat man gute Arbeitskräfte, die sich auch später, besonders beim Minenbergwerksbetrieb, bewähren werden, fleissige, zuverlässige, nüchterne Leute. Ich stelle sie über die Weissen, die ich aus Capstadt bekommen habe; es klingt das hart, aber ich muss es sagen.

Als ich die Mole im Juli verliess, war sie 265 m lang, sodass noch 110 m bis zur Vollendung zu bauen waren, und die sollen bis zum September nächsten Jahres fertiggestellt sein. Auch hoffe ich, die Bausumme von 2 Millionen Mark nicht zu überschreiten.

Am 30. Januar d. J. hatten wir zum ersten Mal mit einer Barkasse des Dampfers Thekla Bohlen in Gesellschaft der Kapitäne der Woermannlinie an der senkrechten Ufermauer gelandet; in der ganzen folgenden Zeit ist das Löschen am Lande von Passagieren und Post dort möglich gewesen. Es traf vor zwei Tagen noch hier eine Depesche ein, dass 172 Mann Ablösungstruppen aus Swakopmund von der Mole an den Reichspostdampfer König bequem dort eingeschiffet worden seien.

Dass es nicht an missliebigen Kritiken über den noch nicht fertigen Bau von Seiten der lieben Landsleute fehlte, dass Vorhersagungen gemacht sind, die die Untauglichkeit der ganzen Anlage schon jetzt als sicher hinstellen, wird keinen der Herren Wunder nehmen, der in den Kolonien gewesen ist und mit den Verhältnissen Bescheid weiss. Umso eigenartiger hat es mich berührt, dass ich in dem von der englischen Marine herausgegebenen Werke „Africa Pilot“ in dem dritten Bande, der in diesem Jahre erschienen ist, auf Seite 269 folgenden Passus fand:

Swakopmund ist ein bekannter Hafen und Hauptsitz des Handels von Deutsch-Südwestafrika geworden und hat Walfischbay und Capstadt viel Abbruch gethan. Der im Bau begriffene Hafen wird ein grosser Segen sein.

Meine Herren, möge diese Prophezeiung in Erfüllung gehen!

Vorsitzender Prinz Arenberg spricht dem Vortragenden den Dank der Versammlung aus und eröffnet die Diskussion.

#### Diskussion.

Konsul Vohsen: Der verehrte Redner hat zum Schluss seiner soeben von uns allen mit grossem Interesse aufgenommenen Vortrages erwähnt, dass er als einzigen Lichtblick nach seiner mehrjährigen angestregten Thätigkeit am Swakopmunder Molenbau einen englischen Bericht betrachte, den er jüngst empfangen habe. Von deutscher Seite sei ihm bisher wenig Anerkennung zu teil geworden. Ich kann dem nicht ganz beipflichten. Denn das Syndikat für Bewässerungsanlagen in Deutsch-Südwestafrika, dessen Vorsitzender ich bin, hat von sachkundigster Seite, nämlich von den Wasserbau-Ingenieuren, die es zu Untersuchungen von einigen geplanten Wasserbauanlagen nach Südwestafrika entsandte, einen Bericht erhalten, der sich ausserordentlich anerkennend über den Molenbau ausspricht. Das erste, was man bei der Erwerbung des Schutzgebietes hätte thun sollen, vermeinen die Ingenieure,

hätte der Bau einer Mole sein müssen. Man wäre dann sicher schon einen guten Schritt weiter mit der Entwicklung des Schutzgebietes.

„Wir waren erfreut,“ so schreiben die Ingenieure, „bei unserer Ankunft in dem Schutzgebiet den Bau schon tüchtig vorgeschritten zu sehen. Wir besichtigten den Bau zunächst, ohne uns dem Baumeister vorzustellen, trotz aller Warnungstafeln und Fussangeln ganz insgeheim. Wir fanden auf der von der Brandung abgekehrten Seite des etwa 120 m vom Strande seewärts vorgeschrittenen Hafendammes nicht nur keine Spur von Brandung, sondern auch trotz ziemlichen Seegangs fast gar keine Spur von Dünung innerhalb des Hafendammes. Wir besahen alle Einzelheiten des Baues, fragten uns selbst bei jedem Detail nach dem Grunde der Anordnung und gelangten trotz einiger vorgefasster Meinung zu dem Schluss, dass wir hier nicht nur einer äusserst wohl-durchdachten, sondern namentlich dem jetzt schon sichtbaren Erfolge nach einer ganz durchschlagend wirksamen Anlage gegenüberstanden. Der Ausbau des Hafendammes von Swakopmund, namentlich wenn es dem Erbauer gelingt, die Fortführung desselben bis zur Tiefenkurve von 7 m durchzusetzen, wird auf die allgemeinen Verhältnisse des Landes einen nachhaltigen Einfluss ausüben. Denn sobald die Einschiffung in Swakopmund ihrer Gefahren für Güterverluste entkleidet sein wird, werden auch andere Dampferlinien als die Woermann-Linie einen Vorteil darin finden, die Reede anzulaufen, und der Seefrachtverkehr in gesunde Bahnen gelenkt werden.“

Ich glaube, dass dieses Urteil der Ingenieure, also von Sachkennern, die den Bau gesehen haben, mehr wiegt, als das Urteil von Kapitänen, die aus mannigfachen Interessen, die noch nicht fertiggestellte Mole einer ungünstigen Kritik unterzogen haben mögen. Wenn wir ausserdem durch Herrn Baumeister Ortloff hören, dass diese Mole bei Verschiffung von Soldaten nach dem Damm und für die Ausschiffung von Ladung jetzt, im unfertigen Zustande, schon Nutzen bringt,

so dürfen wir doch erwarten, dass nach ihrer Fertigstellung sie den Aufgaben, denen sie bestimmt ist, voll entsprechen wird. Sollten aber auch Irrtümer gemacht sein, was bisher durch nichts bewiesen ist, so werden wir unter allen Umständen den Hafenbau durchführen müssen und zwar so, dass die Schiffe dort landen können, und nach allen Berichten, die mir aus Südwestafrika vorliegen, scheint niemand dazu berufener zu sein, als der Redner des heutigen Abends (bravo!).

Der Hafen in Swakopmund hat eine noch erhöhte Bedeutung gewonnen durch die Eröffnung, die in der letzten Sitzung dem Kolonialrat von berufener Seite gemacht wurde. Die Otavi-Mine wird ihre Kupfer-Erze nicht über das portugiesische Gebiet hin erschliessen, sondern im Anschluss an die Swakopmund-Windhoek-Bahn über Swakopmund. Hierdurch erhält der Molenbau erhöhte Bedeutung.

Durch diesen Hinweis möchte ich auch das Bild, das uns Herr Baumeister Ortloff von der Entwicklung Südwestafrikas gegeben hat, indem er meinte, wir haben momentan als Ausfuhr-Produkt nur den Guano und dieser Guano ist beinahe zu Ende, berichtigen, indem ich auf diesen Minenbau verweise.

Es ist ja richtig, dass bisher die Kolonie nur aus der Guano-Ausbeutung in Cap Cross ihre Haupt-Einkünfte bezogen hat, aber wir haben an vielen Punkten unserer Kolonie Minen, die viel versprechen und auch die Hoffnung, dass die philosophischen Vögel, von denen unser Landsmann Scheffel spricht, nicht nur in Cap Cross den „gediegenen Mist“ abgelagert haben, der es uns ermöglicht, die Einkünfte aus unserer Kolonie zu erhöhen.

Generalkonsul Rhode: Meine Herren, ich schliesse mich dem Danke, der dem Herrn Bauinspektor Ortloff ausgesprochen ist, an; ich habe dazu eine besondere Berechtigung, weil ich gewissermassen der Ureinwohner von Swakopmund bin, jedenfalls derjenige, der am längsten dort sesshaft ist. Ich habe als Direktor der Kolonialgesellschaft selbst ein Landungsgeschäft zu beaufsichtigen und habe

daher besser und andauernder als mancher Kapitän die Landungsverhältnisse in Swakopmund beobachtet. Gegenüber allem, was sonst ausgesprochen werden mag, habe ich die Ueberzeugung, dass die Mole an die einzig richtige Stelle gesetzt ist, und dass diejenigen, die auf Grund vorübergehender Kenntnisse sagen, sie hätte lieber auf einen andern Platz kommen sollen, unrecht haben. Swakopmund ist durch die Mole zu einem Platz geworden, der die sicherste Garantie für einen dauernden Stand und für eine gute Entwicklung liefert. Ich erinnere mich noch der Zeit, als im Jahre 1894 der englische Magistrat von Walfischbay mit einem milden väterlichen Lächeln voller Verachtung auf die Versuche in Swakopmund herabsah; er berichtete nach Capstadt: Swakopmund ist weiter nichts als eine sturmdurchtobte Brandung, wir bleiben in Walfischbay, und Walfischbay wird immer die Eingangspforte für Südwestafrika sein. Und ich erinnere mich, dass Anfang der 90er Jahre in vielen kolonialen Versammlungen oft ausgesprochen wurde: ohne Walfischbay ist Südwestafrika für uns wertlos. Meine Herren, die Engländer haben sich ausserordentlich getäuscht. Während 1894 und 1895 Swakopmund den fünften Teil des Verkehrs von Walfischbay hatte, hat in den letzten Jahren Swakopmund das 62fache des Verkehrs von Walfischbay gehabt; in Walfischbay ist nur noch ein einsamer Store, der im letzten Jahre dadurch Geschäfte gemacht hat, dass infolge unrichtiger Kriegsgerüchte einige englische Soldaten eine Zeit lang dort garnisoniert haben. (Heiterkeit.) Im übrigen ist der Handel in Walfischbay vollständig tot, und wenn einmal Walfischbay uns Deutschen angeboten werden sollte, so ist sehr die Frage, ob wir es überhaupt nehmen wollen; denn es hat für Deutschland so gut wie gar keinen Wert und macht der Capkolonie nur grosse Kosten und manche Unbequemlichkeiten. Für die Bedeutung des Hafens kommt es nicht allzu sehr auf die eigentlichen Verhältnisse des Hafens an, sondern weit mehr auf die Verbindung mit dem Hinterlande. Wir haben ein interessantes Beispiel an

Capstadt und Port Elizabeth. Während in Port Elizabeth die Brandungsverhältnisse viel schlechter sind als in Capstadt, so wächst es doch so empor, dass man fürchtet, dass Capstadt in den Hintergrund gedrängt wird. Auch in unserm südwestafrikanischen Hafen lassen sich die Schwierigkeiten der Landung leichter und billiger überwinden als die Schwierigkeiten des Landtransportes. In dem künstlich geschaffenen Hafen wird die Landung um 1 bis 2 M. per Tonne teurer kommen als in Walfischbay; die Beförderung der Güter von Walfischbay bezw. Swakopmund nach dem Innern macht nicht für 20 Zentner, sondern für 1 Zentner eine Differenz von 4 bis 5 M. aus, sodass Walfischbays Handel nach dem Innern vollständig lahmgelegt ist. Das mit erreicht zu haben, ist ein ganz besonderes Verdienst unseres Herrn Redners, des Bauinspektors Ortloff, der durch seine Hafenanlage diesen Umschwung zu Swakopmunds Gunsten verursacht hat.

Wie sehr sich die Verhältnisse gebessert haben, mögen Sie daraus entnehmen, dass ich, als ich 1894 anlangte, mir ein Zelt im Sande aufschlagen und den Kapitän bitten musste, mir noch etwas Proviant an Land zu schicken, denn es sei in Swakopmund nichts zu bekommen. Der einzige Store, der da war, freute sich so sehr auf die Ankunft eines Dampfers, dass der Mann, sobald ein Dampfer ankam, für drei Tage sein Geschäft schloss und erst, wenn der Dampfer wegfuhr, wieder an Land kam. (Heiterkeit.) Damals musste man in einem Zelte hausen und selbst im Sande kochen und mit den Zähnen knirschen, nicht vor Wut, aber von dem Sande, der ins Essen geraten war. Da jede Bedienung ausgeschlossen war, musste ich, um Wasser zu haben, selbst den Eimer nehmen und nach der Wasserstelle gehen. Heute sind in Swakopmund sieben Hotels, mehr oder weniger grosse, die ihre Diener und Portiers an die Landungsstelle schicken. Ueberall hat man Gelegenheit zum Essen und Trinken; überall wird man gewahr, dass man sich in einer emporblühenden Stadt befindet, welche auch einigermaßen europäischen Komfort bietet. Wenn man heute dort hinkommt,

dreht man den Hahn der Wasserleitung auf ganz wie in Berlin, und hervor sprudelt das helle Wasser. Auch hübsche Gärten sind in Swakopmund angelegt, und den schönsten hat unser Herr Redner, der Bauinspektor Ortloff, einen Garten, den man überall in Deutschland zeigen könnte, und den man vor 5 bis 6 Jahren absolut für unmöglich gehalten hätte. Diesen Umschwung verursacht zu haben, ist wesentlich das Verdienst unseres Herrn Bauinspektors Ortloff, und es war mir eine ganz besondere Freude, das heute Abend als etwas Sachverständiger zum Ausdruck bringen zu können (Lebhafter Beifall.)

Oberst Gerding: Trotzdem die Herren Vorredner mir meine Worte vorweggenommen haben, will ich doch, da ich sämtliche Verkehrsverhältnisse in Swakopmund studiert und mit der Molenfrage mich eingehend beschäftigt habe, meine volle Anerkennung aussprechen gegenüber allen Kritiken, die in Deutschland über die Mole laut geworden sind. Ich habe auch die anderen Landungsplätze in Westafrika und in Ostafrika eingehend besichtigt und die Ueberzeugung gewonnen, dass Herr Wasserbauinspektor Ortloff mit den natürlichen Materialien, die sich in Menge vorfanden, dem Granit, mit einer festen, auf Felsen gegründeten Steinmole an Stelle von hölzernen und steinernen Piers, die wir anderweitig finden, richtig vorgegangen ist. Mit welchen Schwierigkeiten er von Anfang an zu kämpfen gehabt hat, kann nur derjenige beurteilen, der dort gewesen ist; dieselben Schwierigkeiten, die sich dem Bahnbau entgegengestellt haben, und die hier vielfach verkannt worden sind, fand er dort in Fülle vor.

Im übrigen möchte ich die Wichtigkeit dieser Mole betonen. Sie hätte vielleicht viele Jahre früher gebaut werden sollen, und dann erst hätte die Eisenbahn folgen sollen; man hat die Sache am verkehrten Ende angefasst. Ob die Mole 2 oder 3 Millionen kosten wird, kann gar nicht in Betracht kommen. Nachdem wir 15 Millionen in die Bahn gesteckt haben, muss sie auch einen guten Landungsplatz haben, um

die Güter billig und schnell auf die Schiffe zu befördern. Jeder Techniker wird mir auch beistimmen, dass es grundfalsch wäre, dem Urheber einen Vorwurf zu machen, wenn er vielleicht mit den 2 Millionen nicht ausreicht, da es sich um die schwierigsten Aufgaben des Wasserbaues handelt unter gänzlich unbekanntem Umständen.

Was das Verhältnis von Walfischbay und Swakopmund betrifft, so gehe ich nicht so weit, wie Herr Rhode, zu sagen, dass wir Walfischbay, wenn sie uns geschenkt wird, nicht annehmen sollten. Es ist mir immer ein unangenehmes Gefühl, die Engländer in unserer Mitte an der Küste sitzen zu haben. Aber ich warne vor einem ungünstigen Tausch; viel möchte ich keinesfalls dafür geben; denn Swakopmund wird ein bedeutend günstigerer und besserer Landungsplatz werden, als Walfischbay jemals sein kann. Auf seemännische Fragen will ich mich nicht einlassen; aber die eingehende Darstellung hat uns gezeigt, wie die Versandung dieser Bay in absehbarer Zeit nicht ausgeschlossen ist. Zunächst schliesst schon der grösste Mangel: kein Wasser — eine grosse Hafenanlage aus, und zweitens befindet sich zwischen dem Dünen-gürtel und dem Lande überhaupt kein Platz, wo man eine grössere Hafenstadt oder auch nur grössere Hafenanlagen aufstellen könnte. Im übrigen ist die Durchquerung der Dünen ausserordentlich schwierig, und ich habe aus eigener Anschauung von diesem Lande ganz genau dieselbe Ueberzeugung gewonnen wie mein Herr Vorredner.

Wie die anderen Herren spreche auch ich dem Herrn Wasserbauinspektor die bestimmte Hoffnung aus, dass, wenn man ihm freie Hand lässt und zur richtigen Zeit vielleicht noch eine halbe Million zugiebt, er die Sache zu Ende führen wird, dass sie eine Wohlthat für das ganze Land sein wird, und dass erst mit der Fertigstellung der Mole der Zweck der Bahn erreicht werden kann: die Erschliessung des Schutzgebietes und die richtige Verbindung des Schutzgebietes mit der See. (Beifall.)

Wasserbauinspektor Ortloff: Meinen Herren Vordnern meinen allerherzlichsten Dank! Es thut dem Herzen doch wohl, nach den vielen Scherereien, die man gehabt hat, einmal etwas Anerkennung zu hören. (Heiterkeit.)

Vorsitzender Prinz Arenberg: Meine Herren, ich habe mich vorhin darauf beschränken müssen, unsern Dank für den Vortrag auszusprechen; ein Lob des Werkes wäre in meinem Munde wertlos gewesen, da ich ja weder in Südwestafrika gewesen bin noch Techniker bin. Nachdem aber so kompetente Herren wie Herr Generalbevollmächtigter Rhode und Herr Oberst Gerding die Punkte hervorgehoben haben, die die Bescheidenheit des Herrn Redners ihn nicht haben aussprechen lassen, erlaube ich mir im Namen aller Anwesenden und auch im Namen aller Kolonialfreunde den wärmsten Dank und die wärmste Anerkennung für sein Werk auszusprechen.

Meine Herren, Goethe hat einmal gesagt, dass seine besten Gedichte Gelegenheitsgedichte wären. Diese südwestafrikanische Bahn ist eine Gelegenheitsbahn gewesen: die Rinderpest ist der Grund gewesen, dass sie gebaut wurde und dass der Bau beschleunigt wurde. Es ist richtig, wie Herr Oberst Gerding hervorgehoben hat, dass man den Pflug vor den Ochsen gespannt hat, indem man zuerst die Mole hätte bauen müssen und dann die Bahn. Jetzt findet die Bahn ihre richtige Ergänzung in dem Bau der Mole, und wir wollen nicht weiter darüber rechten. Der Bahnbau ist in den Kolonien das beste Arbeitswerkzeug, das alle Kolonien aller Länder, sogar der Portugiesen, längst erhalten haben. Dieser Bahnbau in Südwestafrika ist uns aber ein Beweis dafür, dass wir uns in der Kolonialpolitik nicht entmutigen lassen dürfen, wenn einmal ein Projekt, das wir für notwendig halten, auf ein paar Jahre hinausgeschoben wird. Zwar sind wir als Kolonialgesellschaft eine Agitationsgesellschaft, um koloniale Gedanken gegenüber dem deutschen Volke im Deutschen Reich zu vertreten, und wir dürfen uns nicht wundern, dass das Verständnis für alle

koloniale Fragen nicht in der ganzen Nation ebenso rege ist wie unter uns; aber wir haben schon grosse Fortschritte gemacht, und gerade Südwestafrika, das jetzt nicht nur mit einer Eisenbahn, sondern auch mit einem Hafen versehen ist, ist uns ein Beispiel dafür, was konsequente und zähe Arbeit ausrichten kann. Wenn die Eisenbahn überhaupt gebaut worden ist, und wenn die heute zur Sprache gekommene Mole gebaut wird, so ist das im wesentlichen ein Verdienst der Kolonialgesellschaft. Die Kolonialgesellschaft hat ja auch ihre Vertretung im Reichstage, und diese Vertretung hat unausgesetzt auf diese Bewilligung hingewirkt.

Nun ist gesagt worden — ich glaube, von Herrn Oberst Gerding auch —, dass, wenn das Werk unvollständig ist, wenn die 2 Millionen nicht reichen, noch ein weiteres geschehen könne. Ich möchte dabei konstatieren, dass, wie der Herr Bauinspektor selbst hervorgehoben hat, die Schuld gar nicht an ihm liegt; denn er hat sich bei seinen Bauten genau innerhalb der bewilligten Summe gehalten; den Bauanschlag hat er in keiner Weise überschritten. Wenn die Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes nur 2 Millionen gefordert hat, so liegt das daran, dass erstens das Reichsschatzamt, das uns nicht immer wohlwollend ist, und zweitens auch der Reichstag ein Hindernis ist, das nicht mit einem Sprunge überwunden werden konnte. Ich habe die Ueberzeugung, namentlich wenn es sich bewähren sollte, dass die Ottawimine in hohem Grade abbaufähig ist und nicht nach Norden, sondern nach der jetzigen Bahn einmündet, dass dann im Reichstage keine Schwierigkeiten bestehen werden, die Mole weiterzubauen und sie so weit zu vervollständigen, dass eine Landung der Leichter unter allen Umständen gesichert ist.

Also ich für meinen Teil möchte in Ihrer aller Namen dem Herrn Regierungsbaumeister unsern wärmsten Dank für das zum Nutzen und Segen der Kolonie gestiftete Werk aussprechen.

Konsul Vohsen: Meine Herren, wir haben jetzt unsern Herrn Redner gefeiert; aber es liegen uns noch einige Fragen am Herzen, nämlich das, was die feindliche Kritik bis jetzt ausgesprochen hat, auch einmal in der Beleuchtung des Herrn Ortloff zu hören.

Einmal hat Herr Ortloff im Eingang seiner Rede gesagt, dass er glaube, mit den vom Reichstag bewilligten Mitteln diesen Molenbau zu Ende führen zu können. Wir sind so freundlich gewesen, ihm schon mehr Mittel zu bewilligen, wenn er mit den bisherigen nicht zu Stande kommen sollte; aber es wäre doch interessant, zu wissen, wie weit die bewilligten Mittel bis zum jetzigen Stadium des Baues ausgegeben sind, und wie sie sich stellen werden, wenn der Bau vollendet ist.

Eine andere Frage ist folgende. Herr Ortloff hat uns gezeigt, wie eine Versandung an den verschiedenen Hafentplätzen vor sich geht. Nun wird behauptet, dass solche Versandungen auch sehr leicht an der Mole stattfinden könnten, indem Sand gegen die Mole vorgeschoben wird und sich dann auf die andere Seite der Mole legt. Vielleicht hat Herr Ortloff die Güte, uns diese Fragen zu beantworten.

Wasserbauinspektor Ortloff: Bei Erörterung der Frage, ob die Bausumme überschritten wird, möchte ich auf die Entwicklung des ganzen Entwurfes zurückkommen. Als ich aufgefordert wurde, eine Expedition für den Hafentbau auszurüsten und den Entwurf und Anschlag für das erste Etatsjahr im Auswärtigen Amt zu bearbeiten, lag es nahe, dass ich zuerst die Frage an die Herren richtete, ob ich nicht einigermaßen eine Beschreibung des Landes und ein Urteil erhalten könnte, welche Summen für diese und für diese Arbeiten gezahlt werden, damit ich einen Anhalt für die Baukosten bekäme. Es war recht schwierig, dort Auskunft zu bekommen, da kaum einer der Herren in Südwestafrika gewesen war. Den ersten Etat, den ich für die Ausrüstungsexpedition aufgestellt habe — es standen mir knapp 6 Wochen zur Verfügung —, habe ich daher

überschritten. Das habe ich büßen müssen beim zweiten Etatsjahr; da wurde mir das einfach wieder abgestrichen. Der Entwurf, den ich dann einreichte, nachdem ich notdürftige Kenntnis von der ganzen Lage erhalten hatte, belief sich auf 1 200 000 Mark. Er ging an die Akademie des Bauwesens; dort wurde behauptet, der Molenkörper wäre zu schwach veranlagt, ich sollte grössere Dimensionen nehmen. Der Entwurf wurde noch einmal einer Umänderung unterworfen, und ich kam auf die Summe von 2 Millionen Mark. Von diesen 2 Millionen sind bis jetzt  $1\frac{1}{2}$  verbaut, sodass für den Rest noch eine halbe Million übrig bleibt, und mit der hoffe ich sicher auszukommen, sodass eine Ueberschreitung der ausgeworfenen Summe nicht stattfindet. (Hört, Hört!)

Wie sich die Sache entwickeln wird, ist ohne genaue Projektaufstellung sehr schwer zu sagen; ich möchte aber doch bemerken, dass wir dann mit 2 bis 3 Millionen nicht auskommen. Wir kommen in eine Tiefe hinein bis 7 und 8 m. Da sind andere Fundierungen, sehr schwierige Fundierungen erforderlich, jedenfalls Caissons; das ganze Eisenmaterial muss in Deutschland angefertigt, zusammengesetzt und hinübergeschafft werden. Ich möchte warnen, eine zu niedrige Summe dafür anzunehmen.

Was dann die Frage der Versandung des Hafens anbetrifft, so möchte ich auf die Nordrichtung verweisen. Das ist die Nordrichtung, wie sie bei der Lagunenbildung an unserer Küste stattfindet; das ist die Nordrichtung, wie Sie sie bei dem gewählten Profil der Mole sehen. Wie ich schon sagte, wirken an unserer Küste zwei Kräfte mit, die Strömung, die ungefähr in dieser Richtung geht, dann die Wellenbewegung und Windrichtung, die in dieser Richtung geht. Aus diesen beiden Kräften setzt sich der Widerstand zusammen, den die Mole auszuhalten hat. Von den Partikelchen, die der Benguela-Strom mitführt, hat sich eine Versandung in folgender Weise gezeigt. Diese Mole, wie sie hier angelegt ist, wirkt genau wie eine Bühne im Strom; es lagern sich vor der Mole in dem ruhigen Wasser die Sinkstoffe ab. Das

ist kein Fehler; im Gegenteil, sie dienen nur zur Sicherung des Molenfusses. Hinter der Mole fällt plötzlich die Strömung in verhältnismässig ruhiges Wasser. Die Strömung wird nicht in der geraden Linie weiter gehen, sondern fällt auf das Ufer hin, und zwar teilt sie sich, wo sie das Ufer trifft, in eine Strömung nach dieser Richtung und eine schwächere nach dieser Richtung. Diese schwächere Strömung ist immer noch im Stande, Sinkstoffe, die vielleicht hier mit hereinfallen sollten, herauszuwirbeln. Dieser Teil der Strömung ist stärker; er bewirkt einen Abbruch des Ufers. Bei dem Weiterschreiten des Molenbaues hat sich sehr leicht konstatieren lassen, dass mit dem Weiterschreiten auch ein Abbruch des Ufers nach dieser Richtung stattfand. Es ist also ausgeschlossen, dass dieser Teil der Mole, der Landeplatz, versanden wird, ebenso wenig wie bis jetzt eine Verlandung hat konstatiert werden können, und dass die Verlandung dieses Teiles weiter schreitet, als es bis jetzt bei jedesmaliger Aufnahme wieder bemerkt worden ist. Die Versandung bleibt immer 130 m hinter der Molenspitze zurück. Wenn die Mole beendet ist, wird die Versandung ungefähr so weit fortgeschritten sein. Es kann eine Versandung dieses Teiles nicht stattfinden, weil ein Stromfaden, der in dieser Richtung kommt, gegen die Mole stösst in einem Winkel, der die Strömung derartig nach aussen ablenkt, und ein Teil, der nach dorthin geht. Diese lassen die Sinkstoffe nicht zur Ruhe kommen. Die Sinkstoffe, die hier mitgeführt werden, werden von dem nächsten laufenden Strömungsfaden nach dorthin mitgerissen.

Diese theoretische Erklärung hat sich durch die Praxis vollkommen bewährt; wir haben nie ein Weiterschreiten der Verlandung als 130 m von der jeweiligen Molenspitze konstatieren können.

Oberst Gerding: Meine Herren, ich möchte eine Frage, die schon öfter berührt ist, erwähnen; das ist der Anschluss der Ottawimine an unsere Bahn durch eine Zweigbahn. Es ist vielfach die Frage erörtert worden, ob denn eine solche Klein-

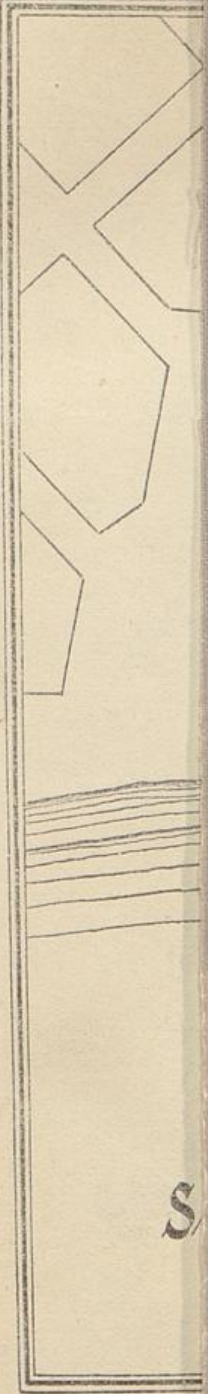
bahn im Stande wäre, die gewaltige Produktion, die die Ottawimine dereinst zu Tage fördern würde, an die Küste zu bringen. Es stellt sich jetzt heraus — ich möchte die Herren hierüber beruhigen — bei dem Antrag, den die Ottawimingesellschaft gestellt hat, dass sie im ganzen ungefähr 100 Tonnen an die Küste zu befördern gedenke. Meine Herren, das ist ein Quantum, das die Bahn, wenn sie fertig ist, auch schon in ihrem jetzigen Zustand spielend bewältigen kann, und wir können im Interesse des Schutzgebietes wie der Rentabilität der Bahn nur wünschen, dass der ersten Mine möglichst rasch recht viele Minen folgen mögen. Auch die Produktion dieser Minen wird die Bahn nach meiner Meinung zweifellos im Stande sein zur Küste zu bringen.

Vorsitzender Prinz Arenberg schliesst die Sitzung.

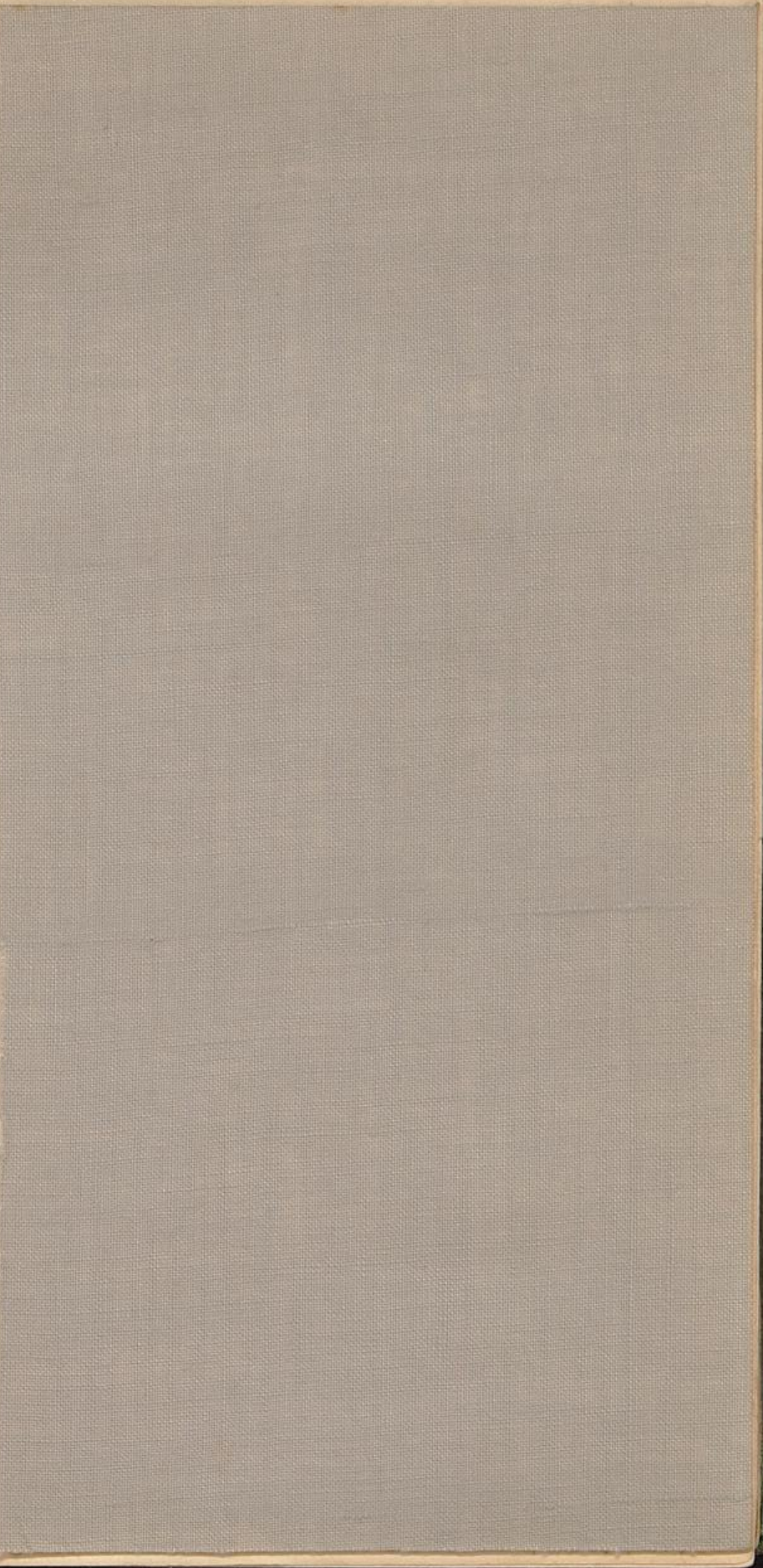
1871

Druck von Trowitzsch & Sohn in Berlin SW.

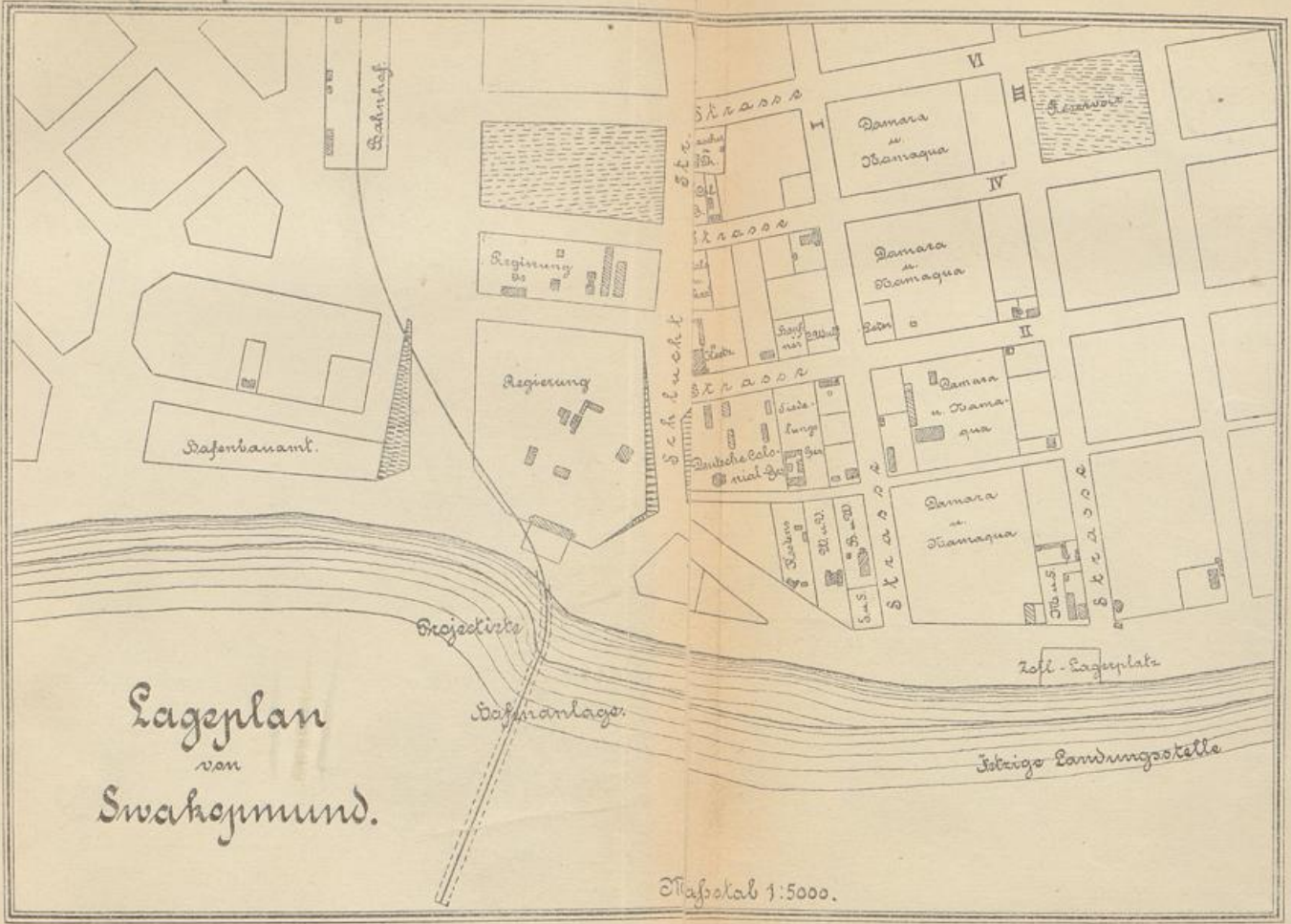
2. 1. 1.



S

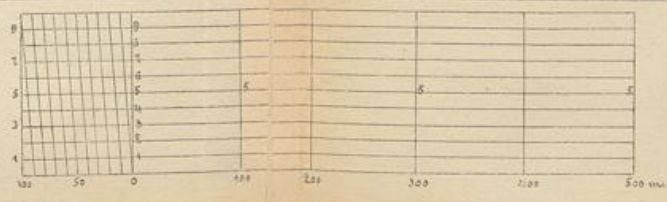


2856 b 57



Lageplan  
von  
Swakopmund.

Maßstab 1:5000.



Bibliothek der  
Lesehalle in Bremen

3)

Meine Reise

durch

# Süd-Schoa, Galla

und die Somal-Länder.



Vortrag

von

Carlo Freiherr von Erlanger. ✓



Der nachstehende Vortrag von Freiherr Carlo von Erlanger wurde am 3. Februar 1902 in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Kolonialgesellschaft gehalten:

Meine Herren!

Wenn ich mir heute erlaube, Ihnen von meiner dritten Afrika-Reise zu erzählen, so ist es nicht meine Absicht, besondere Gesichtspunkte, seien es wissenschaftliche, seien es kulturelle, hervorzuheben, sondern ich bitte, mich von Anfang bis zu Ende auf meiner Reise durch das Bergland von Abessinien und die südlich und südöstlich davon gelegenen Länder der Gallas und Somalis zu begleiten.

Alle notwendigen und weitgehenden Vorbereitungen zur Expedition waren beendet. Ich hatte mich an die Behörden nach England gewandt, von welchen alle nötigen Empfehlungen und Erlaubnisschreiben vorlagen. Zu gleicher Zeit aber erhielt ich auf ein Immediatgesuch, welches ich an den Negus Menelik gesandt hatte, wider Erwarten eine bejahende Zuschrift von dessen Staatsrat, einem Schweizer, Herrn Alfred Ilg. Seit dem unglücklichen Kriege zwischen Italien und Abessinien war es nämlich keinem Deutschen oder Oesterreicher gestattet, etiopisches Gebiet zu betreten, und so kam mir der bejahende Bescheid, meine Reise durch abessinisches Gebiet zu unternehmen, sehr überraschend.

Im November des Jahres 1899 schiffte ich mich auf dem Reichs-Postdampfer „Herzog“ der Deutsch-Ostafrika-Linie in Neapel ein und erreichte nach dreiwöchiger Reise Aden.

In Aden angekommen, ereilte uns das erste Missgeschick; der mich begleitende Kartograph wurde krank und musste ins Spital gebracht werden. Um diese Zeit auszunützen, unternahmen wir eine kurze Reise in das im Hinterland von Aden gelegene Sultanat Lahadsch, die uns bis in die Hauptstadt des dortigen Sultan nach El-Hota führte. Auf dieser zehntägigen Tour wurde eine wissenschaftlich recht interessante zoologische Sammlung zusammengebracht.

Am 2. Januar 1900 landeten wir in Zeyla, woselbst mich Alikar, ein Somaliaban, den ich schon von Deutschland aus beauftragt hatte, Mannschaften anzuwerben und Kamele anzukaufen, erwartete. Der in Zeyla stationierte englische Gouverneur machte mich aber alsbald darauf aufmerksam, dass die von Alikar angeworbenen Leute sämtlich aus dem Hinterlande von Berbera seien, und bei den unruhigen Verhältnissen im Somalilande sei es anzuraten, auch Leute aus anderen, mehr westlichen Stämmen zu nehmen, um das Gleichgewicht in der Karawane herzustellen. Ich engagierte deshalb noch 30 Issa- und Gadabursi-Somal hinzu. Die Karawane bestand nunmehr aus 80 Somalis mit 120 Kamelen, ferner aus uns, 5 Europäern. Herr Oscar Neumann nahm an der Expedition teil bis Adis-Ababa, woselbst er sich von uns trennte. Dr. Ellenbeck begleitete die Expedition als Arzt, ferner war derselben Holtermüller als Kartograph, Hilgert als Präparator attachiert. Ich darf es wohl als einen recht fatalen Anfang bezeichnen, dass wir alle im Augenblick des Abmarsches von einem schweren Malaria-Anfall ergriffen wurden, den wir uns wahrscheinlich in Lahadsch in Arabien zugezogen hatten. Nach mehreren Tagen, nachdem die Krankheit überwunden, konnten wir endlich aufbrechen, bis uns abermals schon nach wenigen Märschen ein erneutes Missgeschick ereilte, das uns längere Zeit an dem Wasserplatz Dadab zurückhielt. Präparator Hilgert schoss sich durch Unvorsichtigkeit in den Arm, wodurch er sich eine schwere Verwundung zuzog. Durch diesen für den Fortgang der Karawane so unliebsamen Aufenthalt war es uns möglich, die Küstenlandschaften des nördlichen Somalilandes in jeder Beziehung ausgiebig zu erforschen.

Nach dreiwöchigem Aufenthalt hierselbst war Hilgert hergestellt und die Karawane konnte ihren Marsch fortsetzen. Am 3. März erreichten wir Djeldessa, die eigentliche Grenzstadt Abessiniens. Malerisch am Gebirgszug gelegen, ist es als Schnittpunkt von Karawanenstrassen ein wichtiger Handelsplatz, aber zugleich gefürchtet wegen seines furchtbaren Fiebers, der vielen Moskitos, seines ungesunden Wassers. Die weiten, öden Ebenen mit vereinzelt Somali-Ansiedelungen, um welche sich grosse Herden von Schafen und Kamelen tummeln, bilden eine eintönige Landschaft, aus welcher allenthalben die roten Termitenhügel säulenartig aufsteigen. Beim Weitemarsche aber bot sich ein völlig verändertes Landschaftsbild unseren Augen dar. Vor uns steigt der schmale Gebirgspfad nach Harrar auf, hier üppiges, vegetationssaftiges Grün. Da wo sich das Gelände erweitert, erheben sich Galladörfer mit ihren runden Hütten und in der Nähe bearbeitet der fleissige Galla seinen Grund und Boden. Vor uns liegen saftige Wiesen mit grossen Kuhherden, weite Ebenen mit Durrah bepflanzt, die sich in der Nähe von Harrar in Kaffee- und Baumwollplantagen verwandeln. Nach drei Marschtagen von hier erreichten wir Harrar. Am Baume des Abschiedes vor den Thoren empfing uns Balambaras Cheti mit den in Harrar stationierten Truppen und geleitete uns zur Stadt. Alle Strassen waren angefüllt, um die ersten Deutschen, die Gäste des mächtigen Kaisers zu sehen. Ueber den Hauptplatz Harrars, den Pheras-Mangalla, ging der Zug bis in ein dem Gouvernement gehöriges Gebäude, welches uns und der Karawane zur Verfügung gestellt wurde. Harrar ist die bedeutendste Handelsstadt Abessiniens und liegt ungefähr 300 km von Zeyla entfernt, in einer Höhe von 1680 m über dem Meere. Der Export Harrars ist sehr bedeutend. Die Hauptausfuhrartikel sind Gold, Elfenbein, Kaffee, Felle. In der Mitte der Stadt erhebt sich der Palast des Statthalters, Ras-Makonens, der im Auftrag der französischen Regierung erbaut und demselben zum Geschenk gemacht worden ist. In den schmalen und schmutzigen, abschüssigen Strassen liegen oft grosse Steinblöcke, blossgelegt durch das strömende Wasser während der Regenzeit, sodass der Verkehr auf diesen treppen-

ähnlichen Gassen sehr erschwert ist. Die Strassen in der Nähe des Souks, woselbst sich die Läden der indischen und arabischen Kleinhändler befinden, sind oberhalb meist mit Tüchern bedeckt. Abends um 6 Uhr werden die Thore der Stadt geschlossen. Nach 9 Uhr darf sich niemand mehr auf der Strasse zeigen, da er sonst unweigerlich von den Militärpatrouillen im Namen Meneliks für die Nacht verhaftet wird. Für die Strassenreinigung sorgen unzählige herrenlose Hunde, ferner die Hyänen, welche nachts durch die Wasserkanäle der Stadtmauer eindringen.

Dadurch, dass wir nicht den direkten Handelsweg von Harrar nach Adis-Abeba nehmen wollten, dehnte sich unser Aufenthalt in Harrar in die Länge. Wir gedachten nämlich südlich Harrar durch das Land der Argoba, Ala und Eniagalla längs der Ogadengrenze bis nach Ginir, dem Sitz des abessinischen Statthalters Dedjasmatsch Walde-Gabriel, vorzugehen und von hier durch die Hochebene Diddar Adis-Abeba auf einem noch nie von Europäern betretenen Wege zu erreichen. Hierzu bedurfte es der Erlaubnis Kaiser Meneliks, die aber endlos auf sich warten liess, ein Zeichen, wie langwierig und beschwerlich der Verkehr zwischen Europäern und den abessinischen Behörden von statten geht.

Der unfreiwillige Aufenthalt in Harrar wurde dazu benutzt, eine Tour nach dem Harameia-See und dem Berge Gara-Mulata zu unternehmen. Der schön mitten im angebauten Gelände sich erstreckende, 1 qkm grosse Harameia-See bot ein reiches Feld für unsere zoologische Forschung. Ungeheure Mengen von Wasservögeln aller Art beleben die weite Fläche des Sees, dessen Ufer von einem Rahmen von Schilf und Wasserpflanzen umgeben ist, welcher in Sümpfe und feuchte Wiesen übergeht.

Der Gara-Mulata ist ein Granitrücken von 3500 m Höhe, welcher sich von Südosten nach Nordwesten erstreckt. Auf der Südwestseite des Gebirges dehnt sich bis auf eine Höhe von 2700 m herrlicher, dichter Urwald aus.

Am 1. April kehrten wir nach erfolgreicher Reise nach Harrar zurück und erhielten wenige Tage darauf die langersehnte Einwilligung des Negus zur Weiterreise auf geplanter Route. Die letzten Tage in Harrar waren zugleich die interessantesten.

Die ganze Bewohnerschaft Harrars war erfüllt von dem grossen Siege, welchen Rasmatsch Benti, der jetzige Gouverneur, während der Abwesenheit Ras Makonens bei Djig-Djiga gegen die Ogaden, die Anhänger des Somali Mahdi Muhamed-Ben-Abdulah, errungen hatte. Tags darauf sollte der siegreiche abessinische Feldherr in die Stadt einziehen und rüstete sich das Volk zum festlichen Empfang. Auf dem Elefantenthor des Palastes des ehemaligen Emir von Harrar wehte die grün-gold-rote abessinische Flagge. Die Priesterschaft, ausgerüstet mit allen kirchlichen Gerätschaften und angethan mit prächtigen Gewändern, empfing den Rasmatsch und seine Truppen vor dem Stadthor, um ihm zu huldigen. Es war ein herrlicher kriegerischer Anblick, als die abessinischen Soldaten in scharfer Gangart auf den den Ogaden abgenommenen Somalipferden daherkamen. Jeder von ihnen trug eine oder mehrere Ogadenlanzen, Speere und Messer, die er als Kriegstrophäe emporhielt. Aber neben diesem schönen Schauspiel leidenschaftsbewegter Menschenkraft treten gerade hier betäubende Bilder echt afrikanischen Menschenelends vor unsere Augen. Zwar überall in Abessinien, nirgends aber so wie hier in Harrar, grassiert die furchtbare Krankheit, die Lepra; ein Wunder, dass dieselbe nicht mehr um sich greift, da in hygienischer Beziehung absolut nichts dagegen gethan wird. Die armen, von dieser Plage ergriffenen Geschöpfe bewegen sich ruhig auf Markt und Strasse, woselbst sie um Almosen betteln, oder wenn die Krankheit noch nicht zu sehr vorgeschritten ist, ruhig ihrer Arbeit nachgehen. Im hohen Stadium deformiert sich das Gesicht des Erkrankten und nimmt das Aussehen eines Löwenkopfes an. Man muss wohl vorsichtig sein, wenn man einem Leprakranken ein Almosen giebt, denn es ist eine Eigentümlichkeit der Galla von Harrar und Umgebung, dass sie durch Anspeien ihrer Dankbarkeit Ausdruck geben.

Wir verliessen Harrar und wandten uns zunächst nach den Argobadörfern, welche an den nach dem Errerthal abfallenden Abhängen des Hakingebirges gelegen sind. Diese Argoba sind ein eigentümlicher Stamm, welcher sogar seine eigene Sprache erhalten hat. Der Reisende Paulitschke, welcher die Entstehung

der Argobadörfer in die Mitte des 16. Jahrhunderts verlegt, erklärt sich die steinerne Bauart derselben so, dass, nachdem die Stadt Harrar durch Emir-Nur mit einer Mauer umgeben worden war, sie keinen Platz mehr im Weichbild der Stadt gefunden und sich deshalb ausserhalb niederliessen.

Am 23. Mai erreichten wir Bir Woraba, den südlichen Punkt von Paulitschkes Reise] und somit das Land der Enia-Galla, ein Plateau, in welches die nördlichen Zuflüsse des Wabbi tiefe, schmale Thäler eingeschnitten haben. Der Charakter sowohl der Tierwelt, als auch der Flora, stimmt im allgemeinen mit der des Somalilandes zwischen Soomadu und Artu überein. Die Enia-Galla sind zum Unterschied der Ala-Galla Nomaden; letztere dagegen sind sesshaft, treiben Ackerbau und haben auch in der Bauart ihrer Hütten die Abessinier nachgeahmt. Nach vierzehntägigem Marsche erreichten wir den Wabbi, der wegen des Beginns der Regenzeit in den nordwestlichen Gegenden schon stark angeschwollen war. Nach steilem Abstieg an das Ufer wurde das Lager auf einer freien Stelle des mit hohen Bäumen bewachsenen Ufers errichtet. Es gelang uns, eine Furth zu finden, wo der Uebergang freilich nur mit grossen Schwierigkeiten bewerkstelligt werden konnte.

Nach zwei Tagen war der Uebergang über den Wabbi bewerkstelligt, als am 12. die erste Meuterei der Leute ausbrach. Fast die ganze Karawane bestand dazumal aus Somali, ca. 90 Mann und zehn Abessiniern. Letztere konnten nur ein schwaches Gegengewicht bieten. Durch die bis hierher gesammelte Erfahrung wusste ich es wohl, mit welcher unzuverlässiger und schlechter Bande wir es zu thun hatten. Infolgedessen kam mir der heutige Aufstand, welcher schon längere Zeit in der Karawane gährte, nicht unvorbereitet. Die Leute erklärten einfach, wir lassen dich hier sitzen und gehen nach Hause. Wohl wissend, dass wir ihrer nicht entbehren konnten, waren sie sehr erstaunt, als ich diese Erklärungen äusserlich sehr kaltblütig entgegennahm, woraufhin die ganze Somalimannschaft über den Wabbi zurückschwamm. Die Abessinier stürzten sich schon auf ihre Gewehre, um die Schwimmenden zu erschiessen und nur mit grösster Energie

konnten wir die Wütenden zurückhalten. Das Erste, was ich that, war, den Abessiniern die von den Somali zurückgelassenen Gewehre, ca. 50, einzuhändigen. Hatten die Somali doch weder Nahrung noch Tauschartikel, um sich solche zu kaufen. Sie mussten also zurückkommen. Die Berechnung stimmte und schon nach kurzer Zeit kam ein Fürsprecher, um im Namen der Leute zu verhandeln, und so einigte ich mich wieder mit ihnen, nur bestärkt durch den Zwischenfall in meiner Ansicht über die Unzuverlässigkeit der Somalis. Am 15. Juni erreichten wir die Route des amerikanischen Reisenden Donaldson Smith bei Gurgura und gingen auf derselben vor bis Sheikh-Hussain, wo wir am 26. Juni eintrafen.

Nunmehr befanden wir uns im Lande der Arussi-Galla im Dedjasmatschat des abessinischen Statthalters Walde-Gabriel. Das Grab des Sheikh Hussain, eine grosse weisse Cuba, liegt auf einem freien Platz in nächster Nähe des dem Sheikh geheiligten Dorfes. Während alle Arussi des Dedjasmatschat abgabepflichtig sind, sind die Bewohner des Ortes frei davon und unterstehen dem Imam, ihrem Priester. Die ganze Gegend wird als heilig betrachtet.

Während die Karawane in Sheikh-Hussain drei Wochen rastete, um die notwendigen Vorbereitungen für die durch die Regenzeit bedrohte Weiterreise nach Adis-Abeba zu machen, besuchte ich den Statthalter der dortigen Gegend, Walde-Gabriel, in seiner Hauptstadt Ginir. Zunächst wurde ich schon vor den Thoren der Stadt durch einen Trupp Soldaten einen Tag lang aufgehalten, dann in Ginir selbst wie ein Gefangener eingesperrt. Nach zwei Tagen aber öffneten sich die Thüren meines Kerkers und der Statthalter empfing mich freundlich und entliess mich reich beschenkt. Den Grund dieser seltsamen Gastfreundschaft erfuhr ich erst später. Drei Gallahäuptlinge, welche einen Aufstand gegen die Abessinier angezettelt hatten, wurden nämlich in diesen Tagen auf dem Marktplatz in Ginir aufgehängt und die noch halb lebenden Menschen am Galgen totgeschossen. Walde-Gabriel wollte nicht, dass ich Zeuge dieses grausamen Schauspiels sei.

Nach meiner Rückkehr in Sheikh-Hussain brachen wir am 7. Juli auf, überschritten wiederum den Wabbi an seinem Oberlauf und lagerten an dem heiligen Bergkegel Abu-el-Kassim, welcher am 16. Juli bestiegen wurde. Derselbe hat eine Höhe von 3200 m und ist mit herrlichem Urwald bis beinahe zu seiner höchsten Spitze bewachsen. Dieser heilige Berg wird alljährlich von Galla-Wallfahrenden besucht, welche in den Grotten und Höhlen des Gebirges unter den alten Bäumen des Urwaldes ihre Gebete verrichten. Zeitweise wohnen auch die Wallfahrer in diesen Höhlen, welche sie mit Armspangen, Tüchern etc. behängen, als Weihe für den Abu-el-Kassim. Nach sehr beschwerlichem und langsamem Marsche über die rauhe, mit hohem Gras bewachsene Hochebene Diddar gelangten wir immer mehr in bewohntes Land. Die Regenzeit war mittlerweile mit voller Wucht eingetreten. Die hochgelegenen Matten waren in Sümpfe verwandelt, in welchem die in Gebirgsland ohnehin weniger brauchbaren Kamele immerwährend ausrutschten und zu Fall kamen, sodass das Fortkommen nur mit grösster Mühe durchgesetzt werden konnte. Die Kälte war so gross, dass viele Kamele eingingen und auch wir darunter zu leiden hatten. Die dort lebenden Arussi sind ein wildes Reitervolk, besitzen grosse Herden von Pferden und Kühen und sind für ihren Reichtum bekannt. Vorbei an dem vulkanischen Buschaftu-See, dem südwestlichsten der fünf Adda-Seen, erreichten wir den aus den Ufern ausgetretenen Hawasch und dessen Nebenfluss Modjo, der einen mächtigen Wasserfall bildet, der zu Ehren des Negus Menelik-Fall genannt wurde. Der Uebergang über den wegen der Regenzeit stark angeschwollenen Modjo war nur mit grossen Mühen und grosser Gefahr zu bewerkstelligen. Der Fluss in der Breite von nahezu 50 m war sehr tief und alle Tiere mussten durchschwimmen. Das ganze Gepäck wurde in unserem kleinen Fallboote hinübergeschafft und wir hatten dabei das Unglück, einen Mann in den reissenden Fluten zu verlieren. Zwei volle Tage dauerte das Uebersetzen der Karawane. Je mehr wir uns Adis-Abeba näherten, um so bevölkerter wurde die Gegend, allenthalben zeigten sich die Spuren der Kultur. Durrah und Mais-

felder breiteten sich vor unseren Blicken aus, auf welchen die Hütten der Galla und Abessinier zerstreut lagen. Nach sechstägigem Marsch erreichten wir am 14. August Adis-Abeba, die Residenz des Negus. Unter Adis-Abeba darf man sich nicht eine Stadt mit Steinhäusern, zwischen welchen Strassen angelegt sind, vorstellen, sondern es ist ein Dorf, oder vielmehr ein grosser Komplex runder abessinischer Hütten, auf welchem in der Mitte, auf einem Hügel gelegen, das Gibbi, d. h. der Palast Meneliks sich erhebt. Die Hütten und Häuser ringsherum stehen inmitten ausgedehnter Wiesen und Gärten. Das Ganze ist durchschnitten von reissenden Bächen, die während der Regenzeit zu ansehnlichen Flüssen anwachsen und so bedeutend sind, dass öfters Leute davon fortgerissen werden und ertrinken.

Das Gebirgsland Abessinien ist seiner ganzen Bevölkerung, seinem gesunden Klima, seiner Fruchtbarkeit zufolge sehr für europäische Kolonisation geeignet. Durch die verschiedene vertikale Lage des Landes, welche zwischen 1000—3000 und mehr Metern Höhe über dem Meere variiert, ist es auch für die verschiedensten kulturellen Anpflanzungen passend. Die Hochländer Abessiniens sind ausnahmslos gesund und ich glaube nicht zu weit zu gehen, wenn ich sie die gesündesten Gegenden des tropischen Afrikas nenne. Das Einzige, welches gegen diese Vorzüge spricht, ein freilich gewichtiger Punkt, ist die noch völlige Unsicherheit des Besitzrechtes, welches heutzutage dort im Lande besteht. Zu Zeiten des jetzigen Kaisers ist man seines Besitzes, nach Genehmigung und Erteilung von seiten Meneliks, sicher, aber was geschieht nach dem Tode Meneliks, kommt ein ebenso europäerfreundlicher Herrscher auf den Thron, unter dem Handel und Wandel gedeiht wie jetzt, oder ist es ein Feind der europäischen Kultur, der den etiopischen Kaiserthron besteigt?

Das Reich umfasst über 600 000 qm mit nur ca. 9 Millionen Einwohnern. Als in dem für die Italiener so unglücklichen Kriege im Jahre 1897 Abessinien eine bedeutende Macht gewonnen hatte, entsandten England, Frankreich und Russland Vertreter an den Hof des Negus. Die in Abessinien gangbaren Münzen sind der Maria-Theresien-Thaler und das unter der Regierung Meneliks

geprägte Geld. Ferner bilden Salzstangen, von denen vier auf einen Thaler kommen, und Patronen des französischen Militärgewehrs, Fusils Gras, das Kleingeld.

Die in Abessinien herrschende Sprache ist das Amharische, und die dortige Zeitrechnung ist sieben Jahre gegen die unsrige zurück. Abessinien ist so recht das Volk in Waffen, ein zweiter spartanischer Staat auf afrikanischer Erde. Jeder Abessinier ist verpflichtet, seine Kräfte dem Negus zur Verfügung zu stellen, sei es als Soldat, als Beamter oder als Arbeiter, je nach seiner Befähigung. Dadurch, dass ein Familienleben in unserem Sinne überhaupt nicht existiert, wird der Einzelne nicht durch private Interessen abgezogen, sein ganzes Ich in den Dienst seines Herrschers zu stellen. Unter Menelik hat die Einfuhr von europäischen Waffen ungemein zugenommen, sodass Abessinien ein Heer von ca. 200000 mit Hinterladern bewaffneten Soldaten in das Feld stellen kann.

Der Handel liegt fast ausschliesslich in den Händen von Arabern und Indiern, der Landbau meistens in denen der Galla. Diese wenden sich immer mehr dem Christentum zu und vermischen sich mit der abessinischen Bevölkerung, sodass man bei Adis-Abeba kaum mehr Galla und Abessinier unterscheiden kann.

Negus Menelik, ein Mann von ca. 56 Jahren, muss jedem Europäer durch sein Auftreten imponieren. Zwei kluge Augen leuchten aus dem mit scharfen Zügen markierten Gesicht hervor. Der Negus steht weit über dem geistigen Niveau seines Volkes und verhält sich freundlich gegen den europäischen Einfluss, indem er jedoch stets den politischen Vertretern gegenüber seinen Vorteil zu wahren weiss.

Die Kaiserin Taitu, zum Unterschied ihres Gemahls eine Feindin der europäischen Fremden, steht der Einführung der Kultur im Lande ablehnend entgegen, wobei sie in dem Klerus eine mächtige Stütze findet. Ich hatte Gelegenheit, beim Negus eine ganze Reihe Audienzen zu erhalten, und war erstaunt über die Fragen, die er an mich richtete, und die Antworten, die er mir gab, die von grosser Kenntnis auf allen Gebieten zeugten.

Zumal interessierte er sich für die deutsche Eisenindustrie und war ihm der Name Krupp sehr wohl bekannt.

Von herrlicher Pracht sind die Gastmähler, welche der Kaiser in einem mehrere tausend Menschen fassenden Saale zu geben pflegt. Auf goldenem Thronsessel, umgeben von den Grossen des Reichs und einer zahlreichen Dienerschaft, nimmt der Kaiser sein Mahl ein. An bereitstehenden Körben auf der Erde im Saale nehmen die jeweiligen Soldaten der zu Gast geladenen Schums ebenso wie letztere, aber in der Nähe des Thrones Platz. Truppweise kommen sie herein, sich vor ihrem Herrscher verneigend, und dies alles geht sehr ruhig und ehrerbietig vor sich. Solche Gastmähler finden jeden Sonn- und Festtag statt, meistens wird dazu auch die Priesterschaft geladen. Das rohe Fleisch wird so hergerichtet, dass Sklaven eine ganze Hammelkeule über einen Korb halten, worum sich die Speisenden versammeln, um sich je nach Bedarf mit ihren Messern Stücke abzuschneiden. National-Getränke sind der Honigwein, Detsch genannt, und ein aus Durrah gebräutes Bier. Neben dem Throne stehen nach europäischer Art gedeckte Tische für die diplomatischen Vertreter und die europäischen Gäste. Ich war selbst mehrmals zu solchen Festlichkeiten geladen. Der Kaiser selbst isst wie die anderen Abessinier, bedient sich eines Messers zum Schneiden des rohen Fleisches, die Gabel ersetzt er durch die Hand.

Die vielen Kriege, welche im etiopischen Reiche wüteten, sind wohl der Hauptgrund für die sittliche Verrohung des abessinischen Volkes. Es folgen nämlich die Frauen dem abessinischen Heere in die Kämpfe und es ist daher natürlich, dass es hierbei mit der Sittlichkeit nicht streng genommen wird. Die unausbleiblichen Krankheiten, die infolgedessen entstehen, grassieren in Abessinien in erschreckender Weise, sie scheinen aber durch die grosse Verbreitung schwächer aufzutreten als bei uns, obwohl die Schutzmassregeln dagegen meist nur ungenügend sind. Auf dem Markt in Adis-Abeba bieten arabische Händler das bekannte Mittel Jod-Kali öffentlich aus.

Menelik hat die freie Liebe staatlich konzessioniert, wodurch einerseits der Unsittlichkeit Vorschub geleistet, andererseits er

aber seine persönliche Macht erhöht hat, indem der Mann nicht durch Familieninteressen abgehalten wird, sich dem Staat zu widmen. Wilde Ehen werden geschlossen, indem sich beide Teile sagen, ba Menelik (im Namen Meneliks) du bist mein Mann, resp. du bist meine Frau. Nach vierzehn Tagen können sie unter demselben Ausspruch das Bündnis lösen. Bei dem gewöhnlichen Volke ist dies die einzige Art der Eheschliessung; während die vornehmsten Abessinier, die besitzende Klasse, kirchliche Ehen schliessen, deren Trennung dann eine sehr schwierige ist, da alsbald Gütergemeinschaft eintritt.

Um Ihnen zu zeigen, dass die Abessinier eine Heeresorganisation haben, erlauben Sie mir folgende Mitteilung. Der Bacha oder Subaltern-Offizier hat ca. 50 bis 100 Leute unter sich; der Schalaka (d. h. höherer Offizier) ungefähr 1000. Bacha und Schalaka unterstehen den Heerführern des linken und rechten Flügels, dem Geniasmatsch und Garasmatsch, und diese wiederum dem Dedjazmatsch, der ein Korps führt, welcher seinerseits dem Ras, Befehlshaber einer Armee, untergeordnet ist. Im gleichen Range mit dem Schalaka steht der Balambaras, Kommandant eines festen Platzes.

Eine besondere Auszeichnung, welche Menelik seinen bevorzugten Günstlingen erteilt, ist die Stelle eines Liquinas, d. h. Schirmträger des Kaisers. Während eines Gefechtes wird immer ein Schirm über den Kaiser gehalten, und deswegen ist der Andrang vom Feinde gegen diesen Schirm ein gewaltiger. Um den Kaiser aber zu schützen, werden in einer Schlacht mehrere dieser Schirme getragen und müssen sich die anderen Schirmträger exponieren.

Die Gerichtsbarkeit in Abessinien untersteht einem hohen Beamten, dem Alf-Negus (d. h. Mund des Negus). Im Strafrecht kommt das Vergeltungssystem zur Anwendung, Aug um Auge, Zahn um Zahn. Hat zum Beispiel ein Mann einen anderen mit einem Stock totgeschlagen, so wird er von seiten des Alf-Negus der Familie des Getöteten überliefert mit der Weisung, über ihn den gleichen Tod zu verhängen. Die Familie kann aber auch mit Genehmigung des Kaisers Sühnegeld annehmen und dann ist

der Thäter frei. Diebstahl an öffentlichem Eigentum wird mit Abschlagen der rechten Hand bestraft. Eine sehr interessante Sitte ist die des Einholens des Lebascha. Sind Indizien für ein Verbrechen da, aber keine genügenden Beweise, so benutzt man, um den Thäter zu bestimmen, einen Knaben, dem vorher ein betäubendes Getränk eingeflösst wurde und dem vom Volke eine prophetische Gabe zugeschrieben wird; derjenige, auf den sich dann der in Krämpfen befindliche Knabe wirft, gilt für den Schuldigen.

Es würde mich zu weit führen, über den Ursprung und die Geschichte dieses in Afrika so mächtigen Reiches Abessinien eingehender zu sprechen. Die Tradition bringt sogar die Königin von Saba mit Abessinien in Verbindung und Menelik liebt es, sich als Abkömmling derselben zu nennen. Jedenfalls gehörten die ersten Bewohner des Landes der Negerrasse an, und erst später suchten die Araber dort ihre Ansiedelungen zu gründen. Viele religiöse Kriege wüteten im Lande, bis dann im 10. Jahrhundert die Herrschaft hauptsächlich in die Hände der Juden gelangte.

Die christliche Religion kam durch die Portugiesen in das Land, und im Jahre 1618 drang der Missionar Paez bis tief in das Innere von Abessinien, wo sich dann die dortigen Herrscher etwa im Jahre 1626 dem römischen Glauben zuwandten. Aber schon nach kurzer Frist gelang es den Kopten wieder, die Oberhand zu gewinnen; heute ist die griechisch-koptische Kirche Landesreligion. Durch hunderte von Jahren stritten sich die Häuptlinge verschiedener Stämme um die Oberherrschaft, bis im Jahre 1855 ein Beamter aus Amhara die verschiedenen Staaten vereinigte und unter dem Namen Theodorus den Titel „Negus Negesti“, d. h. König der Könige, annahm, den heute noch Kaiser Menelik führt.

Nach dreimonatigem Aufenthalt war die Regenzeit vorbei und wir verliessen am 12. November Adis-Abeba. Nunmehr hatte die Karawane ein ganz anderes Aussehen. An die Stelle der Somali und Kamele waren 180 Maultiere und 120 Abessinier getreten. Ich hatte bis hierher schon durch Krankheiten und

infolge von Strapazen an 200 Kamele verloren. Wir wandten uns, nun südlich vorgehend, in das von Nord nach Süd sich erstreckende Seeengebiet, welches, da nur wenig bekannt, in jeder Beziehung, sowohl geographisch als zoologisch, ein weites Feld der Forschung eröffnete.

Nach zweitägigem Marsche erreichten wir zunächst den 3000 m hohen Berg Sequala, der zum Unterschied von dem bei Ginir bestiegenen Abu-el-Kassim für die Christen ein heiliger Berg ist. Auf halber Anhöhe liegt unter Durrahfeldern und Waldparzellen ein abessinisches Dorf, das unter der Obhut eines Priesters steht. Nach mehrstündigem, steilem Aufstieg erreichten wir den abgestumpften Gipfel des Berges. In seiner kraterförmigen Einsenkung liegt ein 900 m langer und 500 m breiter klarer See, ca. 150 m unter dem Kraterrand, malerisch von Wald umgeben. Eine kleine Kirche daselbst steht im Rufe besonderer Heiligkeit. Die wenigen Bewohner sind Priester und Kranke. Erstere glauben durch ihr Leben auf dem heiligen Berge ein gottgefälliges Dasein zu führen, letztere, meist Leprakranke, suchen in dem als heilkräftig geltenden Wasser des Sees Linderung ihrer Leiden. Auch Negus Menelik besucht alljährlich den heiligen Sequala.

Nach dreitägigem Marsche durch eintöniges, stellenweise sehr wasserarmes Steppenland kamen wir zum Makki und lagerten an seiner Einmündung zum Zuai-See. Dort in einer überaus wildreichen Gegend, die zum Sammeln ausgenutzt wurde, weilten wir acht Tage, von denen zwei zum Besuche der im Zuai-See gelegenen Inseln benutzt wurden. Erst vor kurzem sind dieselben von Menelik unterworfen worden. Die grösste heisst Tologudo. Die Bewohner dieser Insel leben hauptsächlich von Baumwollkultur. Bei unserer Landung empfing uns die Bevölkerung am Ufer und geleitete uns bis zur Hütte ihres Königs, der uns freundlichst aufnahm und für mich und meine Leute ein Schaf schlachten liess.

Auf der Heimfahrt erhob sich ein furchtbarer Sturm, der unsere kleinen aus Rohr gefertigten Boote, in denen immer nur einer nebst dem Schiffer Platz fand, in alle Winde zerstreute. Gegen Abend nach gefahrvoller Fahrt langten wir infolge des

Sturmes an einer der anderen Inseln an, statt das Ufer zu erreichen. Nach schlafloser Nacht in rauchiger Gallahütte konnten wir tags darauf an das Ufer gelangen, wo wir sehnlichst im Lager erwartet wurden. Am 26. marschierten wir weiter an dem schilfumsäumten Westufer des Zuai-Sees, dann parallel mit dem Lauf des Suksukiflusses, dem Ausfluss jenes Sees. Durch prächtigen Wald kamen wir an den stark natronhaltigen Daka, dem Ausfluss aus dem Langanoo-See, der ebenfalls wie der Zuai-See sein Wasser in den Aftschada-See führt. Am Abend des dritten Marschtages gelangten wir zum Süden des Langanoo-Sees. Einen prächtigen Blick bot er dar, beleuchtet von der dunkelrot untergehenden Sonne. Dazu das Brüllen und Schnaufen der zahlreichen Nilpferde, das Heulen der Hyänen und Schakale. Weitere zwei lange Märsche führten uns an das Süden des Abassa-Sees, welcher in einem tiefen Kessel liegt und dazumal in der Trockenzeit zwei Seen bildete, welche durch einen sumpfigen, mit Wasserpflanzen und Rohr bewachsenen Kanal verbunden sind.

Wir umgingen in neunstündigem, sehr beschwerlichem Marsche den sumpfigen, mit Urwald bewachsenen, dann wieder mit Steingeröll bedeckten, abschüssigen östlichen Teil des Sees. Sie ersehen aus der Kartenskizze, dass die dortige Gegend bedeutende Zusätze und Berichtigungen erhalten hat. Es existieren mehr Seen, als auf der Karte von Bottego angegeben sind. Auf der Karte von Hassenstein sind zwischen dem Zuai- und Abaya- oder Abba-See zwei Seen angeführt, welche aber kartographisch unrichtig liegen. Gemäss der auf meiner Reise gemachten Aufnahme besteht, wie Sie ersehen, die Seenkette bis zum Abaya- bzw. Gangiule-See aus fünf Seen. Der Gangiule-See hat im Osten unterirdisch auslaufend den Saganfluss, der in grossem Bogen den See umfließt, um sich dann, südöstlich wendend, in den Stefanie-See zu ergiessen. Alle diese Seen, deren Ursprung vulkanisch ist, müssen als die Reste eines einzigen grossen Seebeckens angesehen werden, das ehemals das ganze Gebiet ausfüllte.

Am Süden des Abassa-Sees wurden wir zehn Tage von dem dortigen Schum festgehalten, bis er von seinem Herrn, dem Dedjasmatsch Balcha, für uns die Erlaubnis zum Betreten seines

Gebietes erhalten. Zum Glück war der Ort zu Sammelzwecken sehr geeignet. Ich schoss u. a. eine 5 m lange Schlange, die einen Riedbock mit Gehörn verschlungen hatte. Mehrere eisen- und schwefelhaltige Quellen, die wir hier auffanden, werden von den Eingeborenen zu Heilzwecken benutzt.

Nachdem die ersehnte Erlaubnis eingetroffen war, gelangten wir nach fünftägigem Marsche durch ausgedehnte, mit Wachholder- und Kossobäumen durchwachsene Euphorbienwälder nach Aberra, der Residenz von Balcha, des Beherrschers von Djamdjam, der uns einen grossartigen Empfang bereitete, indem wir von einer Abteilung in glänzende Gewandung gehüllter Reiter eskortiert wurden, während mehrere tausend Askaris von unserem Lager bis zum Gibbi des Dedjasmatsch Spalier bildeten. Hier empfing derselbe uns in einem aus Bambusrohr gebauten Saale in hockender Stellung, umgeben von seinen Würdenträgern und Löwenjägern mit Mähnenschmuck.

Sehr empfindlich war für uns, an das Klima des Tieflandes gewöhnt, hier die Temperatur, welche nachts bis auf  $5^{\circ}$  R sank, während wir in der Ebene bis zu  $37^{\circ}$  R Hitze hatten. Auffallend ist, dass die Eingeborenen sich in der Höhe nicht anders kleiden als in der Ebene, mit Ausnahme der aus den Pelzen der verschiedenen hier vorkommenden Tiere angefertigten Mützen.

Bei Aberasch (Aberra), ca. 2900 m über dem Meere, dehnen sich auf dem Gebirge grosse Bambuswälder aus. Ausser den Menelikthalern gehen hier als Kleingeld pfannenartige Eisenbleche, die dann von den Eingeborenen benutzt werden, um ihre Waffen, Gerätschaften, Speere etc. daraus anzufertigen. Die Hauptnahrung der Bewohner besteht aus einem aus den Blattscheiben einer hier gezogenen Bananenart geriebenen Teig, „Uncett“ genannt, der zu dicken, sauren Kuchen verarbeitet wird. Diese Bananenart, von welcher sich förmliche Wälder in der Nähe der Ansiedelungen befinden, trägt keine Früchte.

Von hier aus unternahm ich eine dreiwöchige Reise, um den Abaya-See zu erforschen. Der Weg führt nach steilem Abstieg vom Abera zunächst dem Ostufer<sup>r</sup> des Abaya-See entlang bis zu der schmalen felsigen Landenge, die diesen See von dem

Gangiule-See trennt. Ein herrlicher Blick bot sich uns dar auf die hohen Gebirge von Gamo und Boroda auf der Westseite des Sees. Die Landenge zwischen dem Abaya und Gangiule-See wird von den Abessiniern Scehar-Dildil, d. h. Brücke Gottes, genannt. Ueber die felsige Landenge hinweg entlang dem dicht bewaldeten Westufer des Gangiule-Sees, der Heimat von enormen Elefantenherden, gelangte ich in die äusserst wildreiche Ebene des Sanganflusses.

Es war bei weitem die wildreichste Gegend, welche ich auf meiner ganzen Reise antraf. Vom Lager aus sah man grosse Herden von Grantgazellen in zahlloser Menge, dazwischen Hunderte von Kuhantilopen, Zebra und Oryx; in den bewaldeten Teilen Wasserböcke in grossen Mengen und in dem Sumpfe in der Nähe vom Sagan Büffel. Ausserdem war es der Strauss, der zwischen den Antilopenherden gravitatisch einherschritt, ein Dorado für den Jäger. Des Nachts kamen viele Nashörner von den Gebirgen zur Tränke an den Sagan.

Nach Verlassen des Saganthales gingen wir wieder zurück auf die Berge nach Burgi. Die Bewohner Burgis weben dicke Tücher, in der ganzen Gegend berühmt. Die Giebel der Häuser sind meist mit Strausseneiern als eigentümlicher Schmuck geziert. Ferner gelang es mir, das Grab des von Elefanten getöteten Prinzen Ruspoli ausfindig zu machen, welcher im Jahre 1893 auf seiner Expedition in Nordost-Afrika hier seinen Tod fand. Das Grab liegt südwestlich der Stadt und war von dicken Hecken überwuchert; ich legte es frei und errichtete ein neues Kreuz. Von nun ab hatten wir von Mühsal und Entbehrungen zu leiden. Unsere Maultiere fielen grösstenteils infolge giftiger Fliegenstiche, nur in kleinen Märschen konnten wir vorwärts und langten am 23. Januar wieder in Abara an. Der Dedjasmatsch Balcha kam mir in der Transportfrage für die Weiterreise nach Ginir zur Hilfe, indem er mir täglich Hunderte von Galaträgern, „Alf“ genannt, zur Verfügung stellte, und die weiteren Schums anwies, mir je nach Bedarf gleiche Dienste zu leisten. Oft waren die Träger widerhaarig und aufsässig, warfen das Gepäck nieder, das dann aufgesucht werden musste, und so gestaltete sich unser vier-

wöchiger Weitermarsch bis nach Ginir zu einer schweren aufreibenden Aufgabe. Der Weg führte über Arbagona meist durch sehr gebirgiges Terrain, welches seinen Höhepunkt im Land von Dedjasmatsch Lullsagid erreichte. Wir hatten Gebirge von über 3000 m zu überschreiten. Auch Lullsagid, der mächtigste aller abessinischen Dedjasmatsche, folgte dem Beispiel seines Freundes Balcha, gewährte mir Träger und so gelang es nach vierwöchigen anstrengenden Märschen Ginir, die Hauptstadt des dritten von uns besuchten Dedjasmatsch Walde-Gabriel, zu erreichen. Nachdem die Verbindung mit der von meinem Präparator Hilgert nach Ginir gebrachten Kamelkarawane stattgefunden hatte, konnte ich am 15. März aufbrechen. Die Karawane bestand dazumal aus 120 Somalis, 60 Abessiniern, 230 Kamelen, 95 Maultieren, 25 Esel, 12 Pferden und 60 Ochsen. 180 der Leute waren mit Hinterladern bewaffnet. Unser Weg führte uns von Ginir durch eine flache, von Mimosen bewachsene Ebene, die Heimat der Gurra, eines Mischstamms von Galla und Somal, der beide Sprachen spricht. Am 19. erreichten wir den Wabbi, den wir auf seiner natürlichen Brücke passierten. Dieselbe ist gebildet durch die tunnelartigen Windlanhöhlen, einem wahren Naturwunder. Hier bricht der reissende Strom durch die vielverzweigten Felsgrotten, die sich domartig aufbauen. Nachdem unsere Karawane, meist dem Laufe des Mane folgend, mehrere Tage vorgerückt war, wurden wir unerwarteter Weise von abessinischen Soldaten angehalten, welche sagten, sie seien Abgesandte des Geniasmatsch Abdi, eines Unterchefs von Lullsagid, und mir die Botschaft überbrachten: „Wenn du mit deiner Karawane weiter vorrückst, erwarten dich 1000 Gewehre.“ Man wusste nicht, dass ich die nötigen Briefe vom Kaiser Menelik hatte, und so blieb mir nichts anderes übrig, als hier zu bleiben, bis sich die Sache aufgeklärt. Nach neun Tagen kam der Bescheid zur Weiterreise. Während dieser Zeit kaufte ich von den Gurra die für meine Karawane unbedingt notwendigen Wasserbehälter, runde, aus Holz gefertigte Gefäße, welche, wie sich später herausstellte, bei der Wasserarmut des Landes unentbehrlich waren. Nach angestrengten Märschen bei enormer Hitze (das

Thermometer zeigte morgens 8 Uhr schon 38° R.) erreichten wir endlich den Ganale, den grössten Fluss Nord-Ost-Afrikas, der in seinem Unterlauf Jubba heisst. Die Ueberschreitung dieses mächtigen, 80 m breiten Flusses war nur mit grösster Anstrengung zu erreichen, und brauchten wir dazu volle fünf Tage. Jedes Kamel musste einzeln am Seil herübergezogen werden, und das ganze Gepäck, zu dem sich seit Ginir noch die ungeheuren Mengen von Tauschartikeln gesellt hatten, musste mit dem einzigen kleinen Fallboote, welches wir bei uns führten, hinübergeschafft werden.

Eine Hauptschwierigkeit bei solchen Flussüberschreitungen bilden die ungeheuren Mengen von Krokodilen; wurde doch noch im Laufe der Reise einer unserer Leute beim Wasserschöpfen von einem Krokodil erfasst und in die Tiefe gezogen. Der einzige Schutz, den man dagegen hat, ist nach beiden Seiten des Flusses sowohl oberhalb wie unterhalb des Uebergangs Salven abgeben zu lassen, und dennoch ereignet es sich, dass die Karawanentiere beim Schwimmen von Krokodilen ergriffen werden.

Nunmehr folgten wir dem Lauf des Ganale, an dessen Ufern sich meist herrlicher, dichter Wald hinzieht. Bemerkenswert sind die Palmen, aus welchen die hier sehr spärliche und arme Flussbevölkerung der Watta durch Abschneiden des Palmenkopfes einen Saft gewinnt, der ihnen als Getränk dient. Am 28. April erreichten wir den Daua, einen Nebenfluss des Ganale, welcher in der Nähe von Lugh in den Ganale mündet. Nach Ueberschreitung desselben erreichten wir die Donaldson-Smith-Route nach dem Rudolf-See, auf welcher wir durch das Land der Garrelivin vordrangen, in deren Niederlassungen wir uns mehrere Tage aufhielten. Ihr König Abu-Schamba suchte mich sofort im Lager auf und war mir behilflich, die Karawane neu zu verproviantieren; ich kaufte von demselben 40 Ochsen und 20 Kamele, da unser Vorrat schon ganz aufgebraucht war. Solange wir in seinem Lande waren, blieb König Abu Schamba als Gast in meinem Lager und diente mir dadurch zur Sicherheit. Ich möchte noch anführen, welche grossen Tross eine Expedition in diesen völlig wilden Gegenden erfordert, da man Geld hier natürlich nicht kennt, sondern alles nur durch Tauschartikel beschaffen

kann. Wie überall in Afrika, so ist auch hier Americani, eine weisse Tuchart, am zweckmässigsten, ferner allerhand Glasperlen und blaues Tuch als Kopfbedeckung für die Frauen. Fünzig meiner Kamele waren allein mit diesen Gegenständen beladen. Wir verliessen die Route von Donaldson-Smith und wandten uns südwestlich nach El-Uak, einem kartographisch noch völlig unbekanntem Punkt und befanden uns somit in der Lorianebene im Lande des Somalstammes der Dagodi. Auf diesem Wege kamen wir in grosse Wassernot und drohte der Karawane der völlige Untergang, sodass mir nur zwei Auswege blieben. Entweder auf die Donaldson-Smith-Route zurückzukehren und auf diesem schon erforschten Wege den Rudolf-See zu erreichen oder mich durch das zwar völlig unbekannte, aber momentan durch den Somali Mulha Muhamed-ben-Abdullah in Aufruhr befindliche Süd-Somali-land zu wenden. Von El-Uak meinen ursprünglichen Plan durchzuführen, um nach dem Süden des Rudolf-Sees zu gelangen, musste ich wegen vollständigem Wassermangel aufgeben. El-Uak sind nur mehrere tiefe Wasserlöcher, ein Knotenpunkt der verschiedenen durch die Lorian-Ebene sich hinziehenden Karawanenwege. Wir gingen auf der Karawanenstrasse nach Badera zu, wodurch wir schon nach wenigen Tagen uns mitten im aufständischen Gebiete befanden. Der Weg war ungeheuer beschwerlich, da das Wasser für die ganze Karawane aus sumpfigen, übelriechenden Wasserlöchern geschöpft wurde und oft mehrere Tage ausreichen musste. Die Gegend ist flach und eintönig, ein endloser Akazienwald, fast ganz unbewohnt, und die wenigen Bewohner flüchteten meist bei unserem Herannahen. Das einzige Leben in diese eintönige Landschaft brachten die Giraffen, welche hier noch zahlreich vorkamen. Unter anderen gelang es mir, einen starken Giraffenbullen mit fünf Stirnzapfen zu erlegen, wie es auch Johnston, dem Entdecker der völlig neuen Tierart Okabi, in Uganda glückte.

Die Nachtwachen wurden hier sehr verstärkt, jede Nacht bezogen abwechselnd 130 Mann die Wache, und alle zwei Stunden hatte einer von uns Europäern die Aufsicht. In Badera angelangt, wandte ich mich sofort mit einer Abteilung von 30 Mann

zum Shirrh, der mich, umgeben von seinen fanatischen Anhängern, in der Moschee empfing. Durch die Macht meiner Karawane, welche ich dem Shirrh schilderte, gelang es mir, ihn günstig für mich zu stimmen. Wir tauschten Geschenke ein, und er gab mir seinen Sohn und 16 Mullahs, Priester, mit in mein Lager, als Zeichen für die Bevölkerung, dass wir Freunde seien. Diese hielt ich durch mehrere Wochen bei mir, bis wir den vorgerücktesten englischen Militärposten Uffudo erreicht hatten, der aber mittlerweile auch wieder von den Engländern aufgegeben werden musste. Die Südogaden sind schlanke, hagere, meist schöne Gestalten, ihr wolliges Haar tragen sie lang und bestecken es als Zierat mit einer hölzernen Nadel. Die Männer bekleiden sich mit einem grossen Stück Americani, welches sie erdbraun färben. Bewaffnet sind dieselben mit einer Lanze, einem grossen Messer, einem kleinen Schild aus Giraffenleder, aus dem auch ihre Schuhe gefertigt werden. Ihr Kriegsschmuck besteht aus Straussenfedern, die sie im Haare tragen, und je eine bedeutet einen erschlagenen Feind. So kaufte ich z. B. drei von einem Somali, die er sich kurz zuvor im Kampf gegen die englische Strafexpedition für den ermordeten Subkommissionar Jenner erbeutet hatte.

In Bardera ist der Sklavenhandel noch in voller Blüte. Sklavenhändler dienten uns wiederholt als Führer. Als Beispiel, wie roh hierbei die Somali verfahren, dürfte dienen, dass ungefähr der vierte Teil der Sklavenkinder unterwegs zwischen dem Boranland und Bardera teils aus Erschöpfung, teils aus Mangel an Nahrung zu Grunde geht. Die Sammlungen, welche wir in diesem letzten Teile der Reise im Südsomaliland machten, sind von hohem wissenschaftlichen Werte und enthalten viele Neuheiten, da wir die ersten Europäer sind, die lebend hier durchgekommen. Von der Decken fand seinen Tod bei Bardera im Jahre 1865; Jenner, Subkommissionar von Kismayn, einige Monate, bevor wir in diese Gegend kamen, bei Afmadu. Die von England seinetwegen unternommene Strafexpedition scheiterte völlig, und Kapitän Bottego, welcher freilich nur nördlich des Ganale das Somaliland durchquerte, kam nach heissen Kämpfen, die er bei Bardera zu be-

stehen hatte, glücklich durch, fand aber schliesslich seinen Tod in Südabessinien.

Am 2. Juli verliessen wir Bardera. Unser Weg führte teils durch dichte Akazienwäldungen, durch welche an vielen Stellen der Weg mit der Axt gebahnt werden musste, teils durch die herrlichen Uferwälder des Ganale; dieser bildet in seinem Unterlauf öfters malerisch mitten im Wald gelegene Seen und Sümpfe, welche je nach der Jahreszeit mit dem Wasserstand des Juba ab- und zunehmen. Eine schreckliche Qual waren die Moskito. Das Sammeln der interessanten Tierwelt, besonders der Avifauna, beschäftigte uns den ganzen Tag in den Urwäldungen in der Nähe der Sümpfe, sodass wir natürlich den Stichen dieser Insekten ausgesetzt waren. Das heisse Klima dieser ungesunden Gegenden wirkte sehr erschlaffend auf uns, hierzu kam noch die Malaria, eine unter diesen Verhältnissen unausbleibliche Folge. Nur durch regelmässige Chiningaben konnten wir uns aufrecht erhalten. Ich muss hier noch erwähnen, dass dank der umsichtigen Behandlung Dr. Ellenbecks der Gesundheitszustand in der Karawane ein ungewöhnlich guter war. Verloren wir doch im Laufe der Reise nur sieben Mann und zwar drei an Malaria, einen an Disenterie, die übrigen an Unfall. Einer ertrank bei einem Flussübergang, ein anderer wurde von Krokodilen gefressen, ein dritter, wohl durch Malaria geschwächt, blieb auf einem Marsch zurück und fiel wilden Tieren zum Opfer.

Ende Juli erreichten wir die englische Militärgrenze. Die Offiziere empfingen uns auf das Freundlichste, waren aber sehr über unser Eintreffen erstaunt, da sie es nicht für möglich gehalten, dass eine europäische Karawane auf diesem Wege durch die durch den Mahdi aufrührerischen Somalgebiete ohne Kämpfe durchkommen könne. Und in der That müssen wir unser Glück preisen, hatten wir doch ein Wagnis unternommen, dessen Gelingen nicht zu den Wahrscheinlichkeiten gehörte. Auf unserem Wege nach der Küste überschritten wir die vom Ganale und einem Arm desselben gebildete fruchtbare Insel Goscha, reich bevölkert von der gleichnamigen Bevölkerung, die dem Stamme der Bantuneger angehört. Baumwolle, Negerhirse und alle Arten Südfrüchte ge-

deihen hier in üppiger Fülle. Bevor die Engländer Besitz des Postens Uffudo ergriffen, stand die hiesige Bevölkerung unter der Botmässigkeit der Ogaden, welche sie hart bedrückten. Heute sind sie frei, und Handel und Wandel gedeiht unter dem englischen Einfluss. Eine sehr interessante geographische Erkundung, welche wir noch zu verzeichnen haben, ist, dass ein Zusammenhang zwischen dem Loriansumpfe, dem Sumpfe Descek-Uama und dem Ganale oder Jubba existiert, welche durch einen natürlichen Kanal verbunden sind. Am 10. Juli erreichten wir das Meer, das langersehnte Meer bei Gobwen. Von Kismayer brachte uns ein englischer Regierungsdampfer nach Mombassa und schon nach wenigen Tagen konnten wir mit dem Dampfer „Reichstag“ der Deutsch-Ostafrika-Linie nach der Heimat fahren.

Meine ganzen Mannschaften, nahezu 200 Mann, musste ich mit bis Aden nehmen, woselbst ich die Somalis entliess, die Abessinier nach Djibuti einschiffte, von wo sie nach Harrar befördert wurden.

Die zoologischen Ergebnisse der Expedition sind sehr bedeutende, was aus folgender kurzer Aufstellung hervorgeht. Es wurden gesammelt: Nahezu 1000 Säugetiere in Bälgen und Spiritus, 8000 Vogelbälge, mehrere hundert Kriechtiere in Spiritus und Formalin, 20000 Insekten, 3000 Pflanzen. Hierzu kam noch eine bedeutende ethnographische Sammlung.

Nach Schluss des Vortrags richtete Se. Exzellenz, der Staatsminister Herr Dr. Studt folgende Schlussworte an die Versammlung:

Meine verehrten Damen und Herren! Aus dem Vortrage, den der Freiherr von Erlanger uns zu halten die Güte hatte, werden Sie, gleich mir, entnommen haben, dass ein aussergewöhnlich grosses Mass von Thatkraft, Opferwilligkeit und Anstrengungen darauf verwendet worden ist, um das Reiseziel, welches der Erforschung von zum Teil durch Europäer noch gar nicht berührtem Gebiete des äquatorialen Ostafrika galt, durchzuführen. Die hierdurch erreichten Erfolge besitzen einen

um so höheren Wert, als wir durch den Herrn Vortragenden vernommen haben, dass es ihm gelungen ist, trotz der gefährlichen Lage, in welche er, seine Begleiter und seine Bedienungsmannschaften wiederholt geraten sind, die Expedition ohne Aufopferung von Menschenleben in der humansten Weise zur Ausführung zu bringen.

Deshalb ist auch der Dank, den ich zugleich in Ihrem Namen dem Herrn Freiherrn auszusprechen mir gestatte, ein besonders herzlicher und tief empfundener. Denn das, was das gefahr- und opfervolle Unternehmen auf den verschiedenen Gebieten der Forschung und der Wissenschaft, insbesondere für die Erd- und Völkerkunde, die Botanik und Zoologie geleistet hat, ist sehr bedeutend und die Ergebnisse gereichen ebenso der deutschen Wissenschaft, wie dem deutschen Namen zum Ruhme und zur Ehre; sie ehren zugleich den Mann, der sich das Verdienst erworben hat, in selbstloser Hingabe an ein gemeinnütziges Werk das allseitige Interesse für den Erdteil zu fördern, auf welchem deutscher Unternehmungsgeist und deutsche Thatkraft weite Gebiete für grossartiges Schaffen in den letzten Jahrzehnten erschlossen hat.

Mit unserem Danke verbinden wir den Ausdruck der Hoffnung, dass es dem Herrn Freiherrn von Erlanger vergönnt sein möge, neue grosse Erfolge den bisherigen anzureihen.



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

—◆—  
Druck von Trowitzsch & Sohn, Berlin SW.

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

Skizze der Reise-Route  
von  
Carlo Freiherr v. Erlanger  
in  
NORD-OST-AFRIKA

1899-1901.

— Itinerar  
- - - Erkundung

1:4 000 000

0 20 40 60 80 100 120 140 160 180 200 km



Gesamtes von C. Jaczoh.

Verlag v. Brock v. Deutscher Buchverlag (Frankfurt) Berlin

Bibliothek der  
Leschalle in Bremen

4)

# Die Kongo-Akte

und

## der Freihandel.

Vortrag

von

Christian von Bornhaupt. ✓



Die Kongo-Akte

Der nachstehende Vortrag des Herrn Cristian von Bornhaupt wurde am 20. März 1902 in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Kolonialgesellschaft gehalten:

Meine Herren!

Es unterliegt keinem Zweifel, dass dasjenige, was die 14 Signatarmächte durch den Erlass der Generalakte der Berliner Kongo-Konferenz vom 26. Februar 1885 (der sogen. Kongo-Akte) bezweckten, auch durch die Formulierung der Akte klar zum Ausdruck gelangt ist. Wenn hinsichtlich der Bedeutung und Tragweite einzelner Artikel Bedenken bestehen sollten, so braucht nur auf die „Aktenstücke betreffend die Kongofrage“ hingewiesen zu werden, die dem Bundestage und Reichstage im April 1885 vorgelegt wurden. Aus diesen Schriftstücken geht unzweifelhaft hervor, dass die in erster Reihe an der Regelung der Kongofrage interessierten Mächte sich bereits vor der Konferenz über die grundlegenden Gesichtspunkte geeinigt hatten und dass der Konferenz vielfach bloss die Formulierung bereits früher getroffener Vereinbarungen obgelegen hat. Als unzweifelhaft gilt dies hinsichtlich des Begriffs der „Handelsfreiheit“.

Lord Granville schrieb am 8. Oktober 1884 an den deutschen Geschäftsträger Baron Plessen:

„Der Ausdruck Handelsfreiheit wird gewöhnlich in sehr verschiedenem Sinne gebraucht. Er schwankt zwischen dem blossen Begriff des Nichtvorhandenseins eines Handelsverbots bis zu dem Begriff einer völligen Befreiung von allen Abgaben und Lasten. Ihrer Majestät Regierung nimmt an,

die deutsche Regierung stimme darin mit ihr überein, dass die Abgaben ihrem Betrage nach mässig seien und dass alle fremden Händler auf völlig gleichem Fuss behandelt werden sollen.“

Aehnlich äussert sich Baron de Courcel in einem an den Fürsten Bismarck gerichteten Schreiben vom 29. September 1884:

„Unter Handelsfreiheit verstehen wir freie Zulassung aller Flaggen, Verbot jeden Monopols und jeder differentiellen Behandlung, wir halten dagegen die Einführung von Abgaben für zulässig, welche als Ersatz nützlicher Ausgaben für den Handel erhoben werden.“

Schon früher hatte man deutscherseits sich wiederholt zu dieser Frage geäussert. Graf Hatzfeld schrieb am 26. Juli 1884 an den Grafen Münster:

„Unseres Erachtens sollte die internationale Verständigung den Zweck haben, den Grundsatz der Gleichberechtigung aller Nationen in Bezug auf Handel im ganzen Kongogebiet zur Anerkennung zu bringen und zugleich wirksame Garantien dafür zu schaffen, dass in diesem, für alle Nationen gleich wichtigen Wirtschaftsgebiete die bestehende Handelsfreiheit durch territoriale Einrichtungen nicht über Gebühr und nicht zum Vorteil einzelner Mächte beschränkt werde.“

Es entsprach hiernach durchaus den Vorverhandlungen, wenn die Kongo-Akte folgende Bestimmungen als den übereinstimmenden Willen der Signatarmächte proklamierte:

Art. 1: Der Handel aller Nationen soll vollständige Freiheit geniessen.

Art. 2: Keine der Mächte, welche in den oben bezeichneten Gebieten Souveränitätsrechte ausübt oder ausüben wird, kann daselbst Monopole oder Privilegien irgend einer Art, die sich auf den Handel beziehen, verleihen.

Wenn Fürst Bismarck beim Schluss der Berliner Konferenz, und nachdem der Oberst Strauch den Beitritt der Internationalen Gesellschaft des Kongo zur Generalakte bekannt gegeben hatte, hervorhob, dass „der neue Kongostaat zum Hauptbeschützer des Werks“ bestimmt sei und hieran den Wunsch knüpfte, dass die edelen Bestrebungen des erhabenen Begründers des Kongostaats sich erfüllen mögen, so kann wohl heute mit vollem Recht gesagt werden, dass der neugeschaffene Staat den ausgesprochenen Erwartungen des Vorsitzenden der Berliner Konferenz nicht entsprochen hat und dass vielmehr seine bisherige Bethätigung, insbesondere seit dem Jahre 1891, als eine fortgesetzte Verletzung der gewährleisteten Handelsfreiheit aufgefasst werden muss.

Die folgenden Darlegungen haben den Zweck, die Richtigkeit der ausgesprochenen Behauptung im einzelnen zu begründen.

Dass die wirtschaftliche Erschliessung eines Gebietes von der Grösse des Kongostaats nur durch dauernde Anwendung sehr erheblicher Mittel möglich sei und dass erst nach Verlauf vieler Jahre an eine Rentabilität des Unternehmens gedacht werden könne, darüber war schon bei Begründung des Kongostaats unter ernstest Kolonialpolitikern keine Meinungsverschiedenheit. Man gab sich aber damals auch darüber keinen Täuschungen hin, dass — mochte man den Stanleyschen Schilderungen von dem hohen Werte des Kongogebiets auch noch so grosses Vertrauen entgegenbringen — doch die Privatmittel des Königs Leopold in keiner Weise hinreichen würden, um ein wissenschaftlich noch unvollkommen erforschetes im Herzen von Afrika gelegenes Gebiet von der vierfachen Grösse Deutschlands wirtschaftlich zu erschliessen.

Die Entwicklung des Kongounternehmens ist die Bestätigung der damals ausgesprochenen Urteile, denn was ist diese 17 jährige Geschichte des jungen Staates dem Wesen nach anderes, als einerseits das unausgesetzte, gelegent-

lich von bewunderungswürdigen Erfolgen begleitete Bemühen, die zur Erhaltung des Staatsorganismus und zur Ausbeute der natürlichen Reichtümer des Landes notwendigen Mittel durch Aufnahme von Darlehen zu beschaffen und andererseits das gleichfalls unausgesetzte und von staunenswerten Erfolgen begleitete Bestreben, die Einnahmen des Staats zu vermehren und alle Erträgnisse des Landes ohne Ausnahme unter Verdrängung aller und jeder Konkurrenz ausschliesslich dem Staate, als wirtschaftlichen Unternehmer zuzuführen.

Welche ausserordentliche Energie der Kongostaat nach den angedeuteten beiden Richtungen betätigt hat, erhellt aus den folgenden ziffermässigen Angaben:

Es ist Thatsache, dass es dem Kongostaat gelungen ist, seine Einnahmen von circa 3 Millionen Francs im Jahre 1890 auf 32 600 000 Francs im Jahre 1902 (einschliesslich einer Anleihe von 3,85 Mill. Francs) zu erhöhen. Wenn auch diese Ziffern nur die sogenannten prévisions budgétaires d. h. die Voranschläge enthalten, so liegt doch keine Veranlassung vor, deren Richtigkeit zu bezweifeln. Thatsache ist vielmehr, dass in früheren Jahren, und zwar in den Jahren 1892 und 1893, die wirklich erzielten Einnahmen erheblich grössere gewesen sind, als die veranschlagten. Dass der Kongostaat sich alle paar Jahre zur Aufnahme von Darlehen veranlasst gesehen hat, ist eine bekannte Thatsache. Vom Kongostaat sind folgende Anleihen kontrahiert worden:

1. Im Jahre 1887 wurde eine Anleihe von 11 087 000 Francs direkt vom König dem Comité d'études überwiesen. Die Schuldtitel dieser Anleihe sind in der Folge durch ein Dekret vom 12. Januar 1896 bis auf den Kapitalbetrag von 422 000 Francs annulliert worden.
2. Durch das Gesetz vom 29. April 1887 wurde im Jahre 1888 eine 5prozentige, in 99 Jahren zu

amortisierende Anleihe von 150 Millionen Francs kontrahiert.

3. Im Jahre 1890 gewährte der belgische Staat dem Kongostaat ein Darlehen von 25 Millionen Francs mit der Bestimmung, dass dieser Betrag auf den eventuellen Kaufpreis in Anrechnung zu bringen sei. Von diesem Darlehen sind 5 Millionen gleich nach Genehmigung durch die gesetzgebende Gewalt und je 2 Millionen alljährlich im Laufe von 10 Jahren zur Auszahlung gelangt.

4. 1895 gewährte der belgische Staat dem Kongostaate abermals 2 Darlehen von: 5 287 415 Francs und 1 517 000 Francs, ersteres war bestimmt zur Ablösung einer besonders drückenden Schuld des Antwerpener Banquiers M. de Browne de Tiege, letzteres, um das Budget des Jahres 1895 zur Balance zu bringen.

5. 1896 wurde ein 4prozentiges Darlehen von 1 500 000 Francs und 1898 eines von 12 500 000 Francs kontrahiert.

6. Durch Dekret vom 15. Oktober 1901 hat endlich der Kongostaat ein 4%iges Darlehen von 50 Mill. Francs aufgenommen.

Berücksichtigt man, dass Vorstehendem nach der belgische Staat dem Kongostaat in Summa 31 800 000 Francs direkt vorgeschossen hat, dass er ferner bei der Kongobahn eine Garantie von 12 Millionen Francs übernommen, dass die 150-Millionen-Anleihe in Brüssel ausgelegt wurde und dass der König Leopold lange Jahre einen jährlichen Zuschuss von 1 Million Francs dem Kongostaat aus seinem Privatvermögen gezahlt hat, so wird man anerkennen müssen, dass Belgien in der finanziellen Unterstützung des Unternehmens wohl bis an die Grenze des Möglichen gegangen ist. Das Gleiche muss auch vom König Leopold II. gesagt werden. Nach englischen Quellen hat der Gesamtbetrag der vom König Leopold persönlich an das Kongo-Unternehmen gewandten Mittel zeitweilig mehr als 28 Millionen Francs

betragen. Dem gegenüber wird andererseits glaubhaft versichert, dass es dem Könige gelungen sei, aus seinen verschiedenen Unternehmungen im Kongostaat einen Gewinn zu erzielen, der das Doppelte des angegebenen Betrages bei Weitem übersteigt.

Es wird allgemein angenommen, dass sich in dem Verhalten und Vorgehen des Kongostaats zwei Perioden unterscheiden lassen, von denen die eine bis zum Jahre 1891 gewährt hat, die andere aber vom Jahre 1891 bis zur gegenwärtigen Stunde andauert.

Von der ersten Periode wird behauptet, dass in ihr das Bestreben der Regierung deutlich zu Tage getreten sei, ihre Massnahmen den Grundsätzen der Kongo-Akte anzupassen, während von der zweiten Periode gesagt wird, dass in ihr jedes grundsätzliche Bedenken schwinde und diejenige selbstsüchtige Politik zur Erscheinung gelange, welche man als die Domonialpolitik des Kongostaats bezeichnet hat.

Man wird anerkennen müssen, dass in der That in der bezeichneten ersten Periode den Privaten und Gesellschaften die Möglichkeit gegeben war, neben dem Staate als Unternehmer sich die natürlichen Produkte des Landes, Kautschuk und Elfenbein anzueignen und mit denselben Handel zu treiben. Noch das Dekret vom 17. Oktober 1889 gestattete jedermann in Form von Spezialkonzessionen den Handel mit Kautschuk und Kopal auch in den Staatsdomänen, und das Dekret vom 9. Juli 1890 ging sogar soweit, den Elfenbeinhandel in gewissen Gebieten ganz dem Privathandel zu überlassen und in anderen Gebieten dem Staate nur eine Teilnahme an diesem Handel vorzubehalten. In diese Periode fällt auch ein auf den Erwerb von Grundbesitz bezügeliches, in der Folge wieder aufgehobenes, in hohem Grade liberales Dekret, das vom 30. Juni 1887, durch welches die thatsächliche Besitzergreifung einer Landparzelle von 10 Hektar auch schon eine Anwartschaft auf den rechtlichen Erwerb derselben begründen sollte.

Wenn man hiernach einräumen muss, dass die während dieser Periode erlassenen gesetzlichen Bestimmungen dem Geiste der Kongoakte im Wesentlichen nicht widersprechen, so kann man doch andererseits nicht verkennen, dass die Regierung auch schon während dieser Zeit sich zu Massnahmen gezwungen gesehen hat, die mit Recht den Widerspruch von Privaten und Gesellschaften hervorgerufen haben. Die damals im Kongostaat Handel treibenden Gesellschaften wurden nur zu bald zu ihrem Schrecken gewahr, dass ihnen durch den neubegründeten Staat, der sich gleich ihnen unmittelbar mit dem Handel befasste, ein Konkurrent erwachsen sei, dem sie auf die Dauer nicht würden Stand halten können.

Hierüber konnten sie sich um so weniger täuschen, als sich die Kongo-Regierung durch die finanzielle Zwangslage, in der sie sich befand, sehr bald veranlasst sah, sich neben der Bethätigung als Erwerbsgesellschaft auch des zweiten ihr damals zur Vermehrung ihrer Einnahmen zur Verfügung stehenden Mittels zu bedienen, nämlich der Anziehung der Steuerschraube.

Der erste bemerkenswerte, zwischen dem Privatkapital und dem Kongostaate stattgehabte Konflikt hat sich denn auch schon in jener ersten Periode abgespielt. Es ist der seinerzeit viel besprochene Streit zwischen dem Kongostaat und der Niewe Afrikaansche Handelsvennootschap von Rotterdam.

Eine im Jahre 1890 in Rotterdam erschienene Flugschrift, betitelt: „Der Kongofreistaat und der Handel“, hat es unternommen, den Beweis zu erbringen, dass bereits im Jahre 1890 von den Handelsgesellschaften nicht weniger als 24 verschiedene, sämtlich durch das Bulletin officiel dekretierte Abgaben und Steuern erhoben worden sind, von denen allein drei Erträge abwarfen, deren Summe 25 Prozent des Wertes der gesamten damaligen Ausfuhr gleichkam.

Die unmittelbare Veranlassung zu dem Konflikt mit der Rotterdamer Gesellschaft war die durch das Dekret vom 9. Juni 1890 getroffene Bestimmung, dass Elfenbein nicht

bloss einer Patentsteuer von 2—4 Francs pro Kilogramm, sondern auch noch einem Ausfuhrzoll von 2 Francs pro Kilogramm unterliegen solle.

Diese Bestimmung machte der Rotterdamer Gesellschaft den Handelsbetrieb im Kongostaat unmöglich und zwang sie. — da alle von ihr angebrachten Beschwerden erfolglos blieben — ihre Niederlassungen im Kongostaat aufzugeben und auf französisches und portugiesisches Gebiet überzusiedeln.\*)

Ob die Belastung einer Ware mit einer Patentsteuer und einem Ausfuhrzoll dem Prinzip des Freihandels entspricht, soll hier unerörtert bleiben, jedenfalls wird man aber in dem Umstande, dass die Rotterdamer Gesellschaft, die seit dem Jahre 1860 in Boma einen blühenden Handel betrieben hatte, sich einfach zum Aufgeben ihres Unternehmens im Kongostaat entschlossen hat, wohl einen schlüssigen Beweis dafür erblicken müssen, dass die dekretierte Besteuerung eine übermässige gewesen sei.

Der Umstand, dass der Kongostaat gerade im Jahre 1891 eine veränderte Politik einschlägt, nachdem er kurz zuvor im Jahre 1890 auf dem Brüsseler Antisklavereikongress das Recht erlangt hatte, Einfuhrzölle zu erheben, ist, — wie es mir scheinen will — nicht ganz mit Unrecht so gedeutet worden, dass der Staat nach Erlangung dieses wichtigen Rechts es nun auch nicht mehr der Mühe wert erachtet hat, fernerhin auf die Signatarmächte Rücksicht zu nehmen.

Beachtenswert ist, dass die rechtliche Grundlage der Domianialpolitik gewissermassen schon in das Geburtsjahr des Kongostaates selbst fällt, also weit älteren Datums ist als die praktische Bethätigung dieser Politik.

Als Grundpfeiler derselben muss das Dekret vom 1. Juli 1885 angesehen werden, welches in Art. 2 schlechtweg den Grundsatz ausspricht, dass alles herrenlose Land Staats-

\*) Von ihrem Grundbesitz im Kongostaate hat die Handelsvennootschap erst im Jahre 1901 Teile an die Kasaigesellschaft und an die Compagnie Bruxelloise pour le commerce du Haut-Congo in der Weise cedirt, dass sie Teilnehmerin dieser beiden Unternehmungen wurde.

eigentum sei: „Les terres vacantes doivent être considérées comme appartenant à l'État.“

Dass diese einfache Bestimmung eine Tendenz in sich schliesst, ist zweifellos. Diese Tendenz tritt deutlich zu Tage, wenn man die vom Kongostaat getroffene gesetzliche Bestimmung mit den gleichzeitigen deutscherseits erlassenen, denselben Gegenstand behandelnden Verordnungen vergleicht.

Beispielsweise besagt die bezügliche, für Südwestafrika am 1. Oktober 1888 erlassene Verordnung nur, dass die Besitzergreifung herrenlosen Landes ohne Genehmigung des Kaiserlichen Kommissars verboten sei, und die für Ostafrika am 1. September 1891 erlassene Verordnung enthält nur die etwas weitergehende Regelung, dass sie das Recht, herrenloses Land in Besitz zu nehmen, der Regierung einräumt.

In beiden Verordnungen wird meines Erachtens anerkannt, dass, solange eine Besitzergreifung weder von der Regierung noch durch andere Personen stattgefunden hat, das herrenlose Land und die natürlichen Früchte desselben ihren Charakter nicht ändern, sondern das bleiben, was sie sind, *res nullius*, also dem Handelsbetrieb Aller zugänglich sind.

Eine gleiche Regelung hat diese Frage im Kongostaat nicht gefunden. Das erwähnte Dekret machte den Staat zum uneingeschränkten Eigentümer des herrenlosen Landes und die Ausdehnung dieses Prinzips auf die Bodenfrüchte und alles dasjenige, was sich unter der Bodenfläche befand, war in der Folge im Wesentlichen nichts anderes als eine sich von selbst ergebende juristische Konsequenz.

Durch den Umstand, dass Elfenbein und Kautschuk damals wie heutigen Tages die weitaus wertvollsten Exportprodukte des Kongostaats sind, erklärt sich die bevorzugte Stellung, die der Staat als Handelsgesellschaft dadurch gewinnen musste, dass er diese Exportprodukte zu seinem unbeschränkten Eigentum erklärte.

Das erwähnte Dekret ist indessen für die Bodenfrage selbst von den allerweittragendsten Folgen gewesen, denn

nach Erlass desselben gab es thatsächlich im Kongostaate lediglich die folgenden drei Arten des Grundeigentums:

1. die Ländereien der Eingeborenen, die diesen zum grossen Teil bald nach Erlass des Dekrets zugeteilt wurden,
2. die im Privatbesitz befindlichen Ländereien und
3. das Eigentum des Staates.

Wieviel von dem Staatsgebiet den Landes-Eingeborenen zugefallen ist, lässt sich mit Sicherheit nicht feststellen. Bei der geschilderten Zwangslage, in der der Staat sich dauernd befindet, kann nicht angenommen werden, dass er bei Zuteilung der Gebiete an die Eingeborenen besonders uneigennützig zu Werke gegangen sei. Von einer Interessenvertretung der Eingeborenen bei dieser Zuteilung ist auch nichts bekannt geworden. Berücksichtigt man, dass die Eingeborenen-Bevölkerung im Kongostaat verhältnismässig keine dichte ist, so kann nicht angenommen werden, dass sich zur Zeit ein erheblicher Prozentsatz des Staatsgebiets im Besitz der Eingeborenen befindet.

Weniger einfach ist die Frage nach dem Umfange des im Eigentum von Privaten und Gesellschaften befindlichen Grundbesitzes zu beantworten.

Es liegt auf der Hand, dass bei der Gründung des Staates von einem erheblichen Grundbesitz von Privaten nicht die Rede sein konnte, dagegen sind während des Bestehens des Staates thatsächlich Gebietsteile in den Privatbesitz übergegangen. Von der erwähnten Berechtigung, durch Okkupation Grundeigentum zu erwerben, ist nur in beschränktem Masse Gebrauch gemacht worden. Bei Besprechung dieser Frage scheint es zweckmässig, den Grunderwerb der älteren Gesellschaften von dem der jüngeren, d. h. der seit dem Jahre 1892 ins Leben getretenen zu unterscheiden.

Unter den älteren ausländischen Aktiengesellschaften habe ich zunächst nur zwei ermitteln können, welche umfangreichere Gebiete zum Eigentum erworben haben, es sind dies:

Das Syndikat von Mataba, welches die 14000 Hektar umfassende Insel gleichen Namens zum Eigentum besitzt und die Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie, welche ein Territorium von 150000 Hektar zum Eigentum erworben hat. Von diesen älteren Gesellschaften sind ferner zu erwähnen die Kongo-Eisenbahngesellschaft, welche ein Gebiet von 616000 Hektar zum Eigentum besitzt, und die im Jahre 1891 gegründete Katanga-gesellschaft.

Der letzterwähnten Gesellschaft ist der dritte Teil des Domänen-Gebiets überwiesen worden, welcher begrenzt wird durch den oberen Lualaba, den oberen Lomani, den Manyena Urua und Katanga, und nach einer am 9. Mai 1896 getroffenen Vereinbarung hat sie das Recht, den nördlichen Teil der Konzession gegen eine gleichgrosse Bodenfläche im Flussgebiet des unteren Lomani einzutauschen.

Die jüngeren, seit dem Jahre 1892 entstandenen Gesellschaften charakterisieren sich vielfach als solche, bei denen der Staat mit Kapital in der Weise beteiligt ist, dass er sich als Entgelt für die Erteilung der Konzession hat Aktien geben lassen, deren Beträge er weiter nicht eingezahlt hat. Diese jüngeren Gesellschaften haben im Allgemeinen nur in beschränktem Masse Grundeigentum erworben. Der Grund hiervon liegt darin, dass sie zum grössten Teil die Ernte der Domänialfrüchte für einen bestimmten Zeitraum gepachtet haben und zur Ausübung dieses Betriebes Grundeigentum nicht, oder doch nur in geringem Masse bedürfen.

Je nach der Anzahl und Grösse der in den Besitz des Staates gelangten Aktien gestaltet sich dann selbstredend der Gewinnanteil des Staates an den einzelnen Unternehmungen verschieden. Hierbei ist der Kongostaat jedoch nicht stehen geblieben, vielmehr ist er, um gleichzeitig einen möglichst sicheren und umfangreichen Gewinn aus der Beteiligung an Privatunternehmungen zu erzielen, im Jahre 1901 auf einen neuen Gedanken verfallen. Dieser besteht darin, dass er sich gleich mit einer grösseren Anzahl Gesellschaften associiert

und dann das so entstandene Unternehmen mit umfassenden Monopol- und Kontrollrechten ausstattet.

In der durch das Dekret vom 24. Dezember 1901 mit einem gezeichneten Kapital von 1 000 500 Francs ins Leben getretenen Kasaigesellschaft hat dieser Gedanke z. B. seine Verwirklichung gefunden. Von den 4020 Aktien (à 250 Francs) und 4020 Genussscheinen (ohne Wertangabe) hat der Staat die eine, 14 Privatgesellschaften die andere Hälfte erhalten, und es ist demgemäss der Kasaigesellschaft die monopolistische Ausbeute des ganzen Südgebiets der südwestlichen Zone des Staates in der Weise übertragen worden, dass dem Staat die Hälfte des Gewinns zufällt.

Die 14 Privatgesellschaften haben die ihnen im Konzessionsgebiete zustehenden Bogenrechte der Kasaigesellschaft cediert und sind verpflichtet, keinen Handel mit Elfenbein, Kautschuk und anderen Produkten zu betreiben. Dieses Recht, und insbesondere das des Exports dieser Produkte steht vielmehr einzig und allein der Kasaigesellschaft im ganzen Konzessionsgebiete zu, und um die Gesellschaft in diesem Rechte zu schützen, hat der Staat derselben eine Kontrollbefugnis in der Weise verliehen, dass die Gesellschaft selbst berechtigt ist, Verletzungen ihres Handelsmonopols mit einer Strafe von 25 000 Francs zu belegen. Die Strafzahlung fliesst der Gesellschaftskasse zu, der Gesellschaft aber steht überdies noch das Recht zu, vollen Schadenersatz zu beanspruchen.

Zu erwähnen ist, dass das Konzessionsgebiet bis auf die den Gesellschaften gehörigen an die Kasaigesellschaft cedierten Parzellen im Eigentum des Staats verblieben ist und dass der Staat seinerseits keinerlei Gebietsteile an die Kasaigesellschaft zum Eigentum übertragen hat.

Eine wesentlich andere Vereinbarung hat der Staat mit der Anglo-Belgian India-Rubber and Exploration Company (der Gesellschaft A-BIR) getroffen. Diese besitzt das volle Eigentum an den Domonialgebieten im Stromgebiet des Lopori und Maringa in einem Umkreise von 5 Meilen und ausserdem für einen Zeitraum von 30 Jahren das Recht der Ausbeute

sämtlicher Produkte des Urwaldes im Stromgebiet des Lopori und Maringa. Mit dieser Gesellschaft in engster Verbindung steht die gleichfalls im Jahre 1892 ins Leben getretene Société Anversoise du Commerce au Congo, welche für die Dauer von 50 Jahren das exklusive Recht der Ausbeute sämtlicher Waldprodukte im Stromgebiet des Mongala erworben hat mit der Verpflichtung, die gewonnenen Produkte gegen Empfang einer bestimmten, durch die Konzession festgesetzten Vergütung dem Staate abzuliefern.

Es ist charakteristisch, dass formell als Gründer der Anglo-Belgian Rubber Company der Oberst North gilt, dass jedoch diese Gesellschaft unwidersprochen als eine eigenhändig vom König-Souverän vollzogene Gründung angesehen wird.

Einer der merkwürdigsten Schöpfungen des Kongostaats muss hier noch kurz Erwähnung geschehen, nämlich der im Jahre 1897 in Brüssel gegründeten ersten Belgischen Gesellschaft mit beschränkter Haftung, der Société Générale Africaine, deren Statut im September 1897 im Bulletin officiel publiziert wurde. Diese Gesellschaft ist im vollsten Sinne des Wortes eine Staatsinstitution und es sind ihrer Bethätigung nach keiner Richtung Schranken gezogen, sie kann sich auf jedem, auch auf nichtökonomischem Gebiete bethätigen. Der König-Souverän ernennt nicht bloss die ersten Direktoren und Kommissare, sondern auch den Präsidenten und Sekretäre. Die Stellung der Präsidenten hat dadurch eine ganz besondere Bedeutung, dass ihm sämtliche Befugnisse des Conseils übertragen werden können.

In dieser Gesellschaft tritt der Gedanke des Staats als Handelsunternehmer schlechtweg ohne jede Beschränkung wohl am krassesten in die Erscheinung.

Dass die seit dem Jahre 1895 ins Leben getretenen, vorzugsweise Plantagenwirtschaft betreibenden Gesellschaften, deren es nach dem Bericht der deutschen Handelskammer in Brüssel für das Jahr 1898 neun gab, Grundeigentum erworben haben, muss ohne Weiteres angenommen werden.

Da die Anlagekapitalien dieser Gesellschaften sich in den Grenzen von 150000 bis einer Million Francs bewegen, kann, unter Berücksichtigung der hohen Bodenpreise, nicht angenommen werden, dass der von ihnen erworbene Grundbesitz sehr beträchtlichen Umfangs ist.

Wohl die grösste Landkonzession ist der Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains durch das Dekret vom 24. Dezember 1901 vom Kongostaat verliehen worden. Dieser Compagnie sind 4 Millionen Hektar Urwald zur ausschliesslichen Ausbeute überwiesen worden mit der Bestimmung, dass die zugeteilten Gebiete, Forsten und Minen im Verhältnis der Vergrösserung des Gesellschaftskapitals vermehrt werden können und dass die so hinzukommenden Gebiete mit den erwähnten 4 Millionen Hektar zu einem Komplex zu vereinigen sind.

Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass, abgesehen von dem Privatbesitz in städtischen Ansiedlungen, der seiner geringen Bedeutung wegen hier unerörtert bleiben kann, Grundeigentum in namhaftem Umfange, gewissermassen einen Teil des Staatsgebietes bildend, lediglich folgenden vier Privatgesellschaften überwiesen worden ist: der Kongoeisenbahn-Gesellschaft, der Katanga-Gesellschaft, der Anglo-Belgian India-Rubber and Exploration Company und der Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains. Hierbei stellt sich das Eigentümliche heraus, dass diese vier Gesellschaften nicht Privatgesellschaften, sondern dem Wesen nach Staatsunternehmungen sind, und zwar entweder ausschliessliche, wie die Anglo-Belgian Rubber Company, oder solche, an denen der Staat ein direktes Interesse hat oder unmittelbar als Mitunternehmer beteiligt ist.

An der Kongobahngesellschaft hat der Staat in mehrfacher Beziehung ein direktes Interesse, es steht ihm überdies vom 1. Januar 1909 ein Rückkaufsrecht der Konzession zu, und bei der Katanga-Gesellschaft und der Eisenbahn-Gesellschaft für die grossen Afrikanischen Seen ist der Staat Miteigentümer und Mitunternehmer nicht bloss in dem Sinne, dass er einen Teil der

Geschäftsführer ernennt, sondern ihm fällt auch während der Konzessionsdauer bei der Eisenbahngesellschaft für die grossen Afrikanischen Seen die Hälfte, bei der Katanga-Gesellschaft zwei Dritteile des Reingewinns zu.

Man kann hiernach sagen, dass der Staat alleiniger Eigentümer des weitaus grössten Teils seines Gebiets ist, dass Grundbesitz nur in beschränktem Masse den Eingeborenen und Privaten zusteht und dass, soweit umfangreichere Territorien in das Eigentum von Gesellschaften übergegangen sind, der Staat an den Unternehmungen ein direktes Interesse hat, beziehungsweise sich den dauernden Mitgenuss an jeder Art der wirtschaftlichen Ausbeute dieser Gebiete gesichert hat.

Im Vorstehenden habe ich, indem ich etwas vorausgeeilt bin, diejenige Seite der Domonialpolitik des Kongostaates erörtert, welche sich unmittelbar auf die Bodenfläche des Staats bezieht. Die andere Seite der Domonialpolitik besteht in der Darlegung derjenigen Massnahmen, welche der Kongostaat ergriffen hat, um sein unbeschränktes Grundeigentum auf die natürlichen Bodenfrüchte auszudehnen.

Um hierin einen klaren Einblick zu erlangen, scheint es zweckmässig, die hierauf bezüglichen gesetzlichen Verordnungen inhaltlich kurz wiederzugeben:

Die Domonialpolitik des Kongostaats in der letzterwähnten Richtung wird eingeleitet durch das nicht im Journal offiziell veröffentlichte Dekret vom 21. September 1891, durch welches die Kommissare des Aruvimi-Uelle- und Ubangi-Uelldistrikts sowie die Expeditionschefs am oberen Kongo angewiesen werden, diejenigen Massnahmen zu treffen, welche geeignet sind, dem Staate die Domonialprodukte zu sichern, insbesondere den Kautschuk und das Elfenbein.

Schon einige Monate früher waren drei Cirkulare erlassen worden, von denen das eine im Distrikt Ubangi-Uelle den Eingeborenen die Elefantenjagd nur unter der Bedingung gestattete, dass sie das gewonnene Elfenbein dem Staate ablieferten. Ein zweites, für den Aequatorialbezirk erlassenes, gestattete den Eingeborenen das Sammeln des Kautschuks

nur unter der gleichen Bedingung, und ein drittes verbot den Eingeborenen am oberen Ubangi das Sammeln und Verkaufen auch der kleinsten Partie Elfenbein oder Kautschuk, weil diese Produkte Staatseigentum seien.

In dem letzterwähnten Dekret befand sich die bedeutungsvolle Bestimmung, dass diejenigen Kaufleute, welche von den Eingeborenen die Produkte kaufen würden, deren Einsammlung verboten sei, sich der Hehlerei schuldig machten und den Gerichten übergeben werden sollten.

Die Veranlassung zu diesen Massnahmen ist unschwer erkennbar. Trotz der scharf angezogenen Steuerschrauben waren die Privatgesellschaften doch noch im stande, in Konkurrenz mit dem Staate ihren Handel zu betreiben. Der Staat selbst handelte mit jährlich steigendem Gewinn, er gab sich daher der Hoffnung hin, dass, wenn es gelänge, den Handel des ganzen Staatsgebiets an sich zu bringen, es ihm hierdurch möglich sein werde, einen Gewinn zu erzielen, der ihm über alle finanziellen Schwierigkeiten hinweghelfen werde.

Die Ausführung der erwähnten Dekrete ist die Veranlassung zu dem zweiten scharfen Konflikt geworden, der sich zwischen der Kongo-Regierung und den Privatgesellschaften abgespielt hat. Auch in diesem Konflikt, der zu den erbittertsten Auseinandersetzungen im belgischen Parlament und in der Presse Anlass gab, haben die Privatgesellschaften wie in dem Streit mit der Rotterdamer Gesellschaft den kürzeren ziehen müssen. Unmittelbar betroffen wurde durch die erwähnten Massnahmen dieses Mal eine belgische Gesellschaft, die des oberen Kongo, die gerade am Ubangi-Uelle ihren Handelsbetrieb hatte und eine Anzahl Faktoreien besass. Es ist charakteristisch, dass es eigentlich zu einem prinzipiellen Austrag des Streites nicht gekommen ist. Soviel bekannt geworden, ist der Gesellschaft eine Entschädigung zu teil geworden, sie wurde aber verpflichtet, ihre angelegten Stationen aufzugeben und ihre Polemik in den öffentlichen Blättern einzustellen. Worin die Entschädigung bestanden hat, lässt

sich mit positiver Bestimmtheit nicht sagen. Nach dem Dekret vom 9. Juli 1890 überliess der Staat konzessionsmässig Privatpersonen und unter ihnen auch der Gesellschaft vom oberen Kongo die Gewinnung von Elfenbein vom Stanley-Pool an bis zu den Stanleyfällen längs des Kongo und seiner schiffbaren Nebenflüsse in einer Breite von 50 km auf beiden Flussufern.

Man nimmt an, dass hierin die Entschädigung bestanden habe.

Auf dem betretenen Wege ist der Kongostaat unbeirrt weiter vorgegangen und er hat sich zunächst veranlasst gesehen, durch das Dekret vom 30. Oktober 1892 sein ausschliessliches Recht auf die Gewinnung des Kautschuks in eine Art System zu bringen:

Durch das erwähnte Dekret wird das ganze Gebiet des Kongostaats in drei ziemlich gleiche Zonen geteilt. Von denselben umfasst die erste, um es kurz zu sagen, den nördlichen Teil, die zweite den südöstlichen und die dritte den südwestlichen.

In der ersten, der nördlichen Zone ist das ganze Gebiet, soweit nicht die Rechte der Eingeborenen in Frage kommen, staatlicher Privatbesitz, und es ist die Kautschukausbeute Privaten untersagt. Der Artikel 2 des Dekrets lautet: „l'exploitation du caoutchouc par les particuliers n'est pas autorisée dans les terres domaniales situées dans les territoires suivants.“ Für die südöstliche Zone, in der sich das Gebiet der Katanga-Gesellschaft befindet, hat sich der Staat gemäss Artikel 3 einstweilen die Regelung der Bestimmungen für die Kautschukausbeute bis zum geeigneten Zeitpunkt vorbehalten. Auf diese Zone bezügliche Verordnungen sind bisher nicht erlassen worden und es ist daher diese Zone dem eigentlichen Privathandel völlig verschlossen geblieben. Es ergibt sich hiernach, dass lediglich nur noch für die dritte, die südwestliche Zone von einer kolonialisatorischen Bethätigung von Privaten und Gesellschaften neben dem Staat die Rede sein kann.

In Ergänzung dieses Dekrets ist unter dem 5. Dezember 1892 ein zweites, amtlich nicht veröffentlichtes ergangen. Von demselben findet sich in den Publikationen des Institut International Colonial eine kurze Inhaltsangabe. Aus dieser ist zu entnehmen, dass die die erste Zone bildenden Territorien auf Befehl des Königs-Souverän die Privatdomäne des Staats (*domaine privé*) bilden, dass deren Revenuen zur Bestreitung der Staatskosten zu verwenden sind und dass der Staatssekretär die für die Ausbeutung der Domänen erforderlichen Anordnungen zu erlassen habe.

Es wird allgemein angenommen, dass durch die nicht bekannt gewordenen Teile dieses Dekrets die für die Gewinnung des Kautschuks durch das Dekret vom 30. Oktober 1892 aufgestellten Gesichtspunkte auf alle übrigen Domanialprodukte, Elfenbein einschliesslich, ausgedehnt worden sind.

Es fragt sich hiernach, wie sich die Gewinnung und der Handel mit Kautschuk, als des seinem Werte nach in erster Reihe in Frage kommenden Exportartikels in den drei bezeichneten Zonen des Kongostaats gestaltet hat.

In der ersten und aller Wahrscheinlichkeit nach auch in der zweiten Zone, also in Zweidritteilen des ganzen Staatsgebiets, können Kautschuk und alle übrigen Landesprodukte nur vom Staate selbst gewonnen und in den Handel gebracht werden.

Wenn praktisch diese Bestimmung nicht strikt eingehalten, sondern ausser dem Staate auch Privatgesellschaften und Personen das Sammeln von Kautschuk in den Staatsdomänen gestattet wird, so liegt hierin keine Abweichung vom Prinzip, denn die erwähnten Gesellschaften und Private sind nichts anderes als Beauftragte des Staates, die verpflichtet sind, den gewonnenen Kautschuk gegen Empfang einer gesetzlich geregelten Gebühr dem Staate abzuliefern. Selbst die gewonnenen Produkte in den Handel zu bringen, ist den Privaten strengstens verboten.

In der dritten, der südwestlichen Zone, sind neben der Staatsregie zwei Arten der Kautschukgewinnung möglich: entweder kann vom Generalgouverneur einer Gesellschaft das ausschliessliche Recht zur Kautschukgewinnung durch Verleihung einer Konzession für einen Umkreis von 30 km um das Comptoir der Unternehmung ertheilt werden, oder es kann — sowohl Eingeborenen wie Europäern — gegen Entrichtung eines Domonialzinses das Kautschuksammeln gestattet werden.

Im letzteren Fall besteht der Domonialzins bei den Eingeborenen in einer Abgabe in natura, die den fünften Teil der gesammelten Partie nicht übersteigen darf, — von den Europäern werden 25 Cent pro Kilogramm erhoben.

Die ersterwähnte Art der Kautschukgewinnung in der freien Zone ist durch das am 1. Februar 1898 erlassene Dekret, durch welches jedem Handelscomptoir eine Lizenz von 5000 Francs auferlegt wurde, so schwer belastet worden, dass für den Privatunternehmer für die Gewinnung des Kautschuks zur Zeit lediglich nur noch die Entrichtung des Domonialzinses in Frage kommt.

Es tritt hinzu, dass notorisch der Erlangung von Konzessionen die grössten Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden, und dass ihre Erteilung von der Willkür des Staatsrates abhängt, der selbst Handel treibt. Thatsächlich erteilt der Staat nur noch in dem Falle Konzessionen, wenn ihm ein erheblicher Prozentsatz vom Gewinn zugesichert wird, wie dies bei der Kasai-Gesellschaft (50 %) geschehen ist.

Nur mit einigen Worten ist hier auch des Elfenbeinhandels Erwähnung zu thun. Die Elefantenjagd ist im ganzen Staatsgebiet verboten, sie kann nur mit besonderer Erlaubnis ausgeübt werden, hieraus folgt, dass der Staat es auch hier in seiner Gewalt hat, jedes ihm nichtzusagende Gesuch abzulehnen. Der Handel mit fossilem Elfenbein ist dagegen jedermann gestattet, er unterliegt aber je nach der Güte des Stücks einem erheblichen Ausfuhrzoll. Die letzterwähnte Bestimmung wird dadurch erheblich eingeschränkt, dass auf den Staats-

domänen, (nicht bloss auf den Privatdomänen des Staates) der Elfenbeinhandel nur vom Staat ausgeübt werden kann.

Eine Art rechtlicher Begründung hierfür ist durch die Aufstellung des Satzes versucht worden, dass es in den Domänenwäldern sogenannte „Dépôts“ von Elfenbein giebt, die als Zubehör des Bodens (*accessoires du sol*) anzusehen sind.

Hierin kann man nichts anderes sehen, als den Versuch eine Vergewaltigung der Eingeborenen in eine juristische Form zu kleiden.

Von grossem Interesse wäre es hiernach, ziffernmässig festzustellen, ein wie grosser Teil von dem Gesamtexport des Kongostaats an Kautschuk und Elfenbein durch die Regie des Staates bewerkstelligt wird.

Bedauerlicherweise lässt sich absolut Zuverlässiges hierüber nicht sagen.

Wauters (*l'État Indépendant du Congo*) hat den Wert der gesamten Ausfuhr an Elfenbein und Kautschuk beispielsweise für das Jahr 1899 auf 32 500 000 Frs. und den der Staatsverkäufe auf 19 130 000 Frs. beziffert. Aus der Zusammenstellung dieser Ziffern mit der für frühere Jahre ermittelten ist von Anderen die Schlussfolgerung gezogen worden, dass etwa die grössere Hälfte bis zweidrittel der Gesamtausfuhr des Kautschuks und Elfenbeins durch den Staat bewerkstelligt wird. Bei dieser Schätzung wird vorausgesetzt, dass der Staat lediglich nach Antwerpen exportiert. Da diese Voraussetzung nicht zutrifft, vielmehr allbekannt ist, dass der Staat auch nach Hamburg und London exportiert, dürfte die Annahme berechtigt sein, dass das mittelbar und unmittelbar vom Staate exportierte Quantum an Kautschuk und Elfenbein durch obige Schätzung zu gering veranschlagt ist.

Dem Wunsche, in diese wichtige Frage klaren Einblick zu gewinnen, steht u. a. der Umstand entgegen, dass es vielfach überhaupt nicht möglich ist, den Export des Staates von dem der Privatgesellschaften streng aus einander zu halten. Angesichts der Thatsache, dass es im Kongostaat Privatgesellschaften giebt, die reine Staatsunternehmungen sind, und

andererseits solche, bei denen der Staat als Mitunternehmer unmittelbar interessiert ist, muss es als ein vergebliches Bemühen bezeichnet werden, hier Gesichtspunkte aufzustellen, die den eigenartigen Verhältnissen, wie sie zur Zeit im Kongostaate bestehen, Rechnung tragen.

Die hier erörterte Frage bedarf noch der Beleuchtung von einer anderen Seite.

Ueber den An- und Verkauf von Grundstücken und deren Einregistrierung sind eine Anzahl durchaus moderner, auf dem Prinzip der Torrensakte basierender Gesetze und Dekrete ergangen. Dieser Umstand berechtigt zu der Annahme, dass der Erwerb von Grund und Boden durch Private, wenn auch unter bestimmten gesetzlich geregelten Formen und Bedingungen, doch jedermann freisteht. Diese Annahme ist unzutreffend, denn thatsächlich bewerkstelligt der Kongostaat schon seit dem Jahre 1897, abgesehen von geringfügigen Landüberweisungen an Missionsgesellschaften, keine Verkäufe von Staatsländereien, sondern lehnt alle dahingehenden Gesuche ab.

Dieses Prinzip tritt auch in den veröffentlichten Budgets des Kongostaates zu Tage. Beispielsweise sind für das Jahr 1900 für Verkäufe, Pachten und Baumfällen bloss 80.000 Francs und für das Jahr 1901 bloss 70.000 Francs in Einnahme gestellt worden.

Als Gründe für diese Bodenpolitik des Staates werden mehrere angeführt, u. A. die bisher noch nicht in ausreichendem Masse vollzogene Landvermessung, es wird aber auch offen darauf hingewiesen, dass durch den Uebergang grösserer Gebiete in den Privatbesitz der ganzen wirtschaftlichen Thätigkeit des Staates eine überaus gefahrvolle Konkurrenz erwachsen kann.

Die Thatsache, dass der Staat es ablehnt, Teile seines Gebietes an Private zu verkaufen, ist indessen nicht als eine reine praktische Massnahme aufzufassen, sondern sie kommt in der Gesetzgebung des Staates zu entsprechendem Ausdruck.

Durch das Dekret vom 9. August 1893 wurden für die Ländereien des Staates Verkaufspreise (berechnet pro Hektar) publiziert und durch den Art. 14 dieses Dekrets angeordnet, dass die publizierten Verkaufsbedingungen und Preise sich nicht bezögen auf die im Art. 2 und 3 des Dekrets vom 30. Oktober 1892 genannten Gebiete. Die hier aufgeführten Gebiete sind diejenigen der ersten und zweiten Zone. Da nun die Gebiete der ersten Zone die unverkäufliche Privatdomäne des Staates bilden und für die zweite Zone in der Folge keine Verkaufspreise publiziert wurden, war die Folgerung berechtigt, dass die Staatsländereien der ersten und zweiten Zone unverkäuflich seien.

In der Folge wurden durch das Dekret vom 8. Oktober 1897 lediglich für das Gebiet vom oberen Kongo, östlich vom Flusse Lukunga, welcher sich in den Stanley pool ergiesst, abermals Verkaufspreise publiziert, die, je nachdem es sich um Ländereien für Handelszwecke oder landwirtschaftlichen Betrieb handelt, verschieden normiert waren.

Der Artikel 2 dieses Dekrets bestimmte, dass für die Gebiete, für die andere Bestimmungen festgesetzt sind als durch obiges Dekret, sowie für Grundstücke, die das festgesetzte Maximum überschreiten oder die in der Umgegend von Städten belegen sind, der Gouverneur in jedem Falle einzeln den Preis bestimmen solle. Und der Artikel 3 ordnete an, dass alle diesem Dekret entgegenstehenden Bestimmungen aufgehoben seien.

Hierauf erging am 3. Februar 1898 ein Dekret, welches die Verkaufspreise für Terrains zum Anbau von Kaffee, Kakao und für die Kautschukernte in der Umgegend städtischer Ansiedlungen publizierte, — aber eine fast gleichzeitig erlassene Verordnung bestimmte, dass keinesfalls vor dem Jahre 1899 vom Gouvernement Kaufgesuche berücksichtigt werden sollen, welche sich auf Domänengrundstücke beziehen, die in der Umgebung von Städten oder am oberen Kongo östlich vom Fluss Lukunga belegen sind. Worin besteht nun hiernach die Stellung des Staates zu den Landverkäufen?

Meines Erachtens geht aus den angeführten Bestimmungen folgendes hervor:

Verboten ist bis auf weiteres der Verkauf von Grundstücken in der Umgebung von Städten im ganzen Staatsgebiet, und verboten ist der Verkauf von ländlichen Grundstücken in der *Domaine privé*, in der südöstlichen Zone und bis auf weiteres in dem Gebiete des oberen Kongo östlich vom Fluss Lukunga. Durch einen Blick auf die Karte und insbesondere unter Berücksichtigung der mittlerweile der Kasaigesellschaft verliehenen Konzession ergibt sich, dass derjenige Teil des Staatsgebiets, in dem Verkäufe durch den Gouverneur noch zulässig sind, als ein verschwindend kleiner und überhaupt garnicht mehr in Betracht kommender bezeichnet werden muss.

Nicht unerwähnt möchte ich lassen, dass die dargelegte gesetzliche Regelung der Verkaufsfrage der Domänen doch nicht anders als eine Verletzung des am 8. November 1884 zwischen Deutschland und der internationalen Gesellschaft des Kongo abgeschlossenen Vertrages angesehen werden kann.

Der Absatz 2 dieses Vertrages lautet: „Die Angehörigen des Deutschen Reiches sollen das Recht haben, in dem Gebiete der Gesellschaft belegene Grundstücke zu kaufen und zu verkaufen und zu vermieten, Handelshäuser zu errichten und daselbst Handel sowie Küstenschiffahrt unter deutscher Flagge zu betreiben.“

Nur mit einigen Worten ist hier die Frage zu erörtern, wie der Kongostaat seinen ausgedehnten Grundbesitz wirtschaftlich verwertet. Die Antwort hierauf ist, dass dies gemäss einem Dekret vom Oktober 1896 durch direkte Regie geschieht. Diese besteht im wesentlichen darin, dass das Einsammeln der Naturprodukte und auch der Plantagenbetrieb unter der Leitung und Aufsicht von Staatsbeamten, sogen. Staatsagenten stattfindet, die ihrerseits unter den Distriktskommissaren stehen.

Die Arbeiterfrage ist durch eine Art Zwangsverfahren gelöst. Die Häuptlinge werden mit der Ausführung bestimmter Arbeiten in den Waldregionen oder in den Kaffee-

und Kakao-Plantagen beauftragt und diese führen dann diese Arbeiten mit Hilfe ihrer Stammesgenossen aus.

Die Details dieses ganzen Systems sind in Dunkel gehüllt, selbst Verteidiger des Kongostaates tadeln, dass das Mass der von den Eingeborenen zu leistenden Arbeit nicht gesetzlich geregelt ist und dass eine Veröffentlichung der wichtigsten, auf dieses Verhältnis bezüglichen Bestimmungen nicht stattgefunden hat.

Unwidersprochen ist die Thatsache, dass die Beamten sowohl wie die Häuptlinge durch Tantiëmen und Prämien an den Wirtschaftsergebnissen interessiert sind und dass die Auseinandersetzung der Häuptlinge mit den Eingeborenen diesen selbst überlassen bleibt. Was das System für den Kongo-Staat besonders empfiehlt, ist der Erwerb der Produkte zu so geringen Preisen, dass sie dem monopolisierenden Staate einen grossen Gewinn abwerfen.

Nach dem Vorstehenden bedarf es kaum noch einer besonderen Darstellung, worin die zu allen Zeiten gegen den Kongostaat von den Privaten aller Nationen gleichmässig erhobenen Anschuldigungen und Beschwerden bestehen.

Die Handelsgesellschaften sagen: Der Kongostaat sei nichts anderes, als eine Handelsgesellschaft grossen Stils. Der Staat habe sich alles dasjenige, was überhaupt Gegenstand des Handels sein kann, in einem Masse zugeeignet, dass neben ihm das Privatkapital sich überhaupt nicht mehr bethätigen kann; sie sagen, die Berliner Akte habe allen Nationen gleichmässig die Handelsbethätigung im Kongogebiet sichern wollen, und die Politik des Kongostaats habe es zu Wege gebracht, dass allen Nationen Europas gleichmässig die Bethätigung auf dem Handelsgebiet zur Unmöglichkeit gemacht worden ist. Sie sagen endlich, und meines Erachtens nach mit gutem Recht, dass die durch den Art. 1 der Kongo-Akte proklamierte Handelsfreiheit doch nur dann einen Sinn gehabt habe, wenn sie auf die damals, wie jetzt allein in Frage kommenden Ausfuhrartikel, nämlich Elfenbein und Kautschuk zu beziehen war.

Die Antwort auf die Frage, ob diese Beschwerden gerechtfertigt sind, giebt ein Blick auf die Verhältnisse, wie sie sich im Augenblick im Kongostaate gestaltet haben.

Der Staat produziert thatsächlich nahezu umsonst, die natürlichen Früchte sind sein ausschliessliches Eigentum, die Aneignung derselben erfolgt durch die im Staatsdienst stehenden Beamten und durch die Häuptlinge im Verein mit ihren Stammesgenossen. Von einer wesentlichen Belastung der Produktionskosten kann beim Staate nicht die Rede sein.

Ganz anders gestaltet sich die Lage bei den Privatgesellschaften. Diese sind, wenn sie überhaupt zum Handel zugelassen werden, und das ist in dem zur Staatsdomäne erklärten Gebiete nicht der Fall, gezwungen, kostspielige Comptoirs und Stationen zu unterhalten, sie müssen ihre Beamten voll honorieren, und sie müssen, um überhaupt in den Besitz der Handelsware zu gelangen, schon soviel an Steuern und Aneignungskosten entrichten, dass die Ware, noch bevor sie in den Handel kommt, schon so schwer belastet ist, dass sie im Handel überhaupt nicht mehr verwertet werden kann.

Es folgt der Transport der Ware. Dieser wird für den Staat von den Eisenbahnen und Dampfern entweder umsonst oder zu Ausnahmetarifen besorgt. Die Privaten müssen selbstredend die volle Fracht entrichten.

Endlich kommt der Ausfuhrzoll. Derselbe ist für den Staat im wesentlichen Rechnungssache. Die Privaten müssen die allseitig als hoch bezeichneten Exportzölle bar entrichten.

Dass unter solchen Umständen den Privatgesellschaften die Konkurrenz im Handel unmöglich gemacht ist, liegt auf der Hand.

Es fragt sich hiernach, ob die besprochenen gesetzlichen Bestimmungen, welche den geschilderten Zustand geschaffen haben, ihrem Wesen nach sich als Privilegien und Monopole im Sinne des Art. 5 der Kongo-Akte darstellen, d. h. als solche, „die sich auf den Handel beziehen“.

Ich stehe nicht an, diese Frage unbedingt im bejahenden Sinne zu beantworten:

Denn was ist es anderes als ein Monopol, wenn der Staat im dritten Teil seines Gebiets, und aller Wahrscheinlichkeit nach auch noch in einem zweiten Drittel desselben, nicht bloss den Kautschuk, sondern auch alle übrigen Naturprodukte sich ausschliesslich aneignet, und was ist es anderes als die konsequente Ausgestaltung eines monopolistischen Prinzips, wenn er zwar das Einern der Produkte auf dem Konzessionswege einzelnen Gesellschaften und Privaten zeitweise gestattet, den Handel mit diesen Produkten aber schlechtweg verbietet und sich selbst vorbehält?

Was ist es ferner anderes als Monopolwirtschaft, wenn der Staat Konzessionen von dem geschilderten ungeheueren Umfange erteilt und sich überdies noch dauernd einen erheblichen Anteil am Gewinn sichert?

Als ein Bodenmonopol im vollsten Sinne des Wortes muss es ferner bezeichnet werden, wenn der Staat ein Drittel seines Gebietes für unveräusserliche Staatsdomäne erklärt, für ein zweites Drittel keine Verkaufspreise publiziert, also auch hier den Grund und Boden als unveräusserlich hinstellt und im übrig bleibenden Teil des Staatsgebietes an ihn gelangende Kaufgesuche thatsächlich ablehnt und zugleich Verordnungen erlässt, die dem Wesen nach die Unverkäuflichkeit des Grund und Bodens in sich schliessen.

Dass unter Privilegien und Monopolen im Sinne der Kongo-Akte nichts anderes zu verstehen ist, als was man im gewöhnlichen Leben überhaupt unter diesem Begriff versteht, ist im Hinblick auf die dem Erlass der Kongo-Akte vorhergehenden Verhandlungen zweifellos. Demnach ist ein Monopol, „das sich auf den Handel bezieht“, nichts anderes, als das einer Person oder Korporation vom Staate verliehene oder von diesem kraft eigener Macht thatsächlich ausgeübte ausschliessliche Recht des Betriebes eines bestimmten Handelszweiges. Der Gegensatz eines Monopols in Handelssachen ist der Freihandel. Da nun der Kongostaat ein Staat ist, in dem staatsgrundsätzlich gemäss Art. 1 der Kongo-Akte die Handelsfreiheit besteht, ist es selbstverständlich, dass im Kongostaate

nicht solche Gesetze erlassen werden können, welche den Erwerb und Verkehr der Güter künstlich hemmen und demselben Schranken setzen, sondern nur solche, welche dem Prinzip nach den freien Verkehr der Güter gewährleisten. Zu beachten ist hierbei, dass es sich hier nicht um ein Staatsgrundgesetz handelt, welches der Kongo-Staat sich selbst gegeben hat, sondern um ein unantastbares internationales Recht, das die Garantiemächte erworben haben. Es folgt hieraus, dass das Vorhandensein dieses Rechts eine Beschränkung der Souveränität des Kongostaates in sich schliesst, und zwar in dem Sinne, dass nicht etwa dem Kongostaate überhaupt das Recht abzusprechen ist, auf privatrechtlichem, industriellem oder einem anderen Gebiete Monopole zu errichten, sondern in dem Sinne, dass er nicht befugt ist, einem einzelnen ihm zustehenden Monopolrechte, in casu dem Eigentumsrechte an Grund und Boden eine derartige Ausdehnung und Tragweite zu verleihen, dass hierdurch die Handelsfreiheit zu bestehen aufhört.

Einer ausdrücklichen Erwähnung dessen, dass es im Hinblick auf die garantierte Handelsfreiheit in erster Reihe unmöglich ist, das wertvollste der Verkehrsgüter, den Grund und Boden, dem öffentlichen Verkehr zu entziehen, bedarf es weiter nicht.

Wenn hiergegen in einem in den Beiträgen zur Kolonialpolitik und Kolonialwirtschaft veröffentlichten Artikel des Herrn René Vauthier geltend gemacht wird, dass „Handelsmonopole und Eigentumsrechte zwei ganz verschiedene Dinge“ seien, so wird man dies im allgemeinen als richtig zugeben können, aber doch in Erinnerung bringen müssen, dass, da im Kongostaat der Freihandel grundsätzlich besteht, dem Staate in keinem Falle das Recht zuerkannt werden kann, seinem Eigentumsrechte am Grund und Boden eine solche Ausdehnung zu verleihen, dass an Stelle der garantierten Handelsfreiheit ein alles umfassendes Handelsmonopol des Staates tritt.

Wenn ferner Cattier in seinem Werke *Droit et Administration de l'État Indépendant du Congo* ausführt, dass

sinngemäß im Art. 5 der Kongo-Akte nur „internationale“ Privilegien und Monopole gemeint seien, so ist dem entgegenzuhalten, dass die Formulierung des Art. 5 dem keineswegs entspricht und dass es unzulässig ist, einem internationalen Verträge eine Einschränkung zu geben, die zu dem deutlich erkennbaren Willen der Kontrahenten im direkten Gegensatz steht.

Es mag im Hinblick auf die Finanzlage des Staates schwer sein, im einzelnen die richtigen Grenzen zu finden und festzustellen, dass dies aber der modernen Staatskunst möglich, ist zweifellos. Hat doch der Kongostaat selbst in der ersten Periode seines Bestehens den Beweis geliefert, dass auch ohne wesentliche Verletzung der Kongo-Akte eine Verwaltung des Staates möglich ist!

Meinen Darlegungen über Monopol und Handelsfreiheit entsprechen die Art. 5 und 1 der Kongo-Akte. Von diesen verbietet der Art. 5 schlechweg Monopole und Privilegien, „die sich auf den Handel beziehen“, und der Art. 1 proklamiert die Handelsfreiheit ohne jede Einschränkung. Ich glaube hierdurch dargethan zu haben, dass die Zustände, wie sie im Augenblick im Kongostaat bestehen, das Gegenteil von dem sind, was man in der Wissenschaft und im bürgerlichen Leben als Handelsfreiheit bezeichnet.

ausgewiesen im Art. 3 der Konvention zur internationalen  
 Privatrecht und Handelsgesetzgebung, an ist hier entgegen-  
 zuhalten, dass die Anwendung des Art. 3 dem Kollisions-  
 gesetzlich und dass es hauptsächlich ist, einem internationalen  
 Vertrag eine Einschränkung zu geben, die zu dem deutlich  
 erkennbar: Wenn der Konvention im letzten Gegen-  
 satz steht, so ist es nicht möglich, dass der Staat  
 die nun im Hinblick auf die Einwirkung des Staates  
 nicht ein, im einzelnen die rechtliche Wirkung zu haben und  
 festzustellen, dass dies aber der modernen Staatsrecht nicht möglich  
 ist, zu erreichen. Hat doch der Konvention selbst in der ersten  
 Fassung seiner Bestimmung der Beweis geliegt, dass auch ohne  
 wesentliche Verletzung der Konvention eine Verletzung des  
 Staates möglich ist, so ist es nicht möglich, dass der Staat  
 seinen Einwirkungen über Handel und Handelsfreiheit  
 entsprechen die Art. 3 der Konvention. Von diesem

Druck von Trowitzsch & Sohn, Berlin SW

also auf den Handel in der Art. 1 bestimmt  
 die Handelsfreiheit ohne jede Einschränkung. Jedem Staate  
 hinsichtlich der Konvention zu haben, dass die Konvention, wie sie im  
 Ausland bestehen zu können, das Gegenteil von dem  
 sind, was man in der Wissenschaft und in der öffentlichen Leben  
 als Handelsfreiheit bezeichnet.  
 Die Konvention ist ein Vertrag, der die Handelsfreiheit  
 zwischen den Unterzeichnenden zu gewährleisten hat.  
 Die Konvention ist ein Vertrag, der die Handelsfreiheit  
 zwischen den Unterzeichnenden zu gewährleisten hat.  
 Die Konvention ist ein Vertrag, der die Handelsfreiheit  
 zwischen den Unterzeichnenden zu gewährleisten hat.  
 Die Konvention ist ein Vertrag, der die Handelsfreiheit  
 zwischen den Unterzeichnenden zu gewährleisten hat.

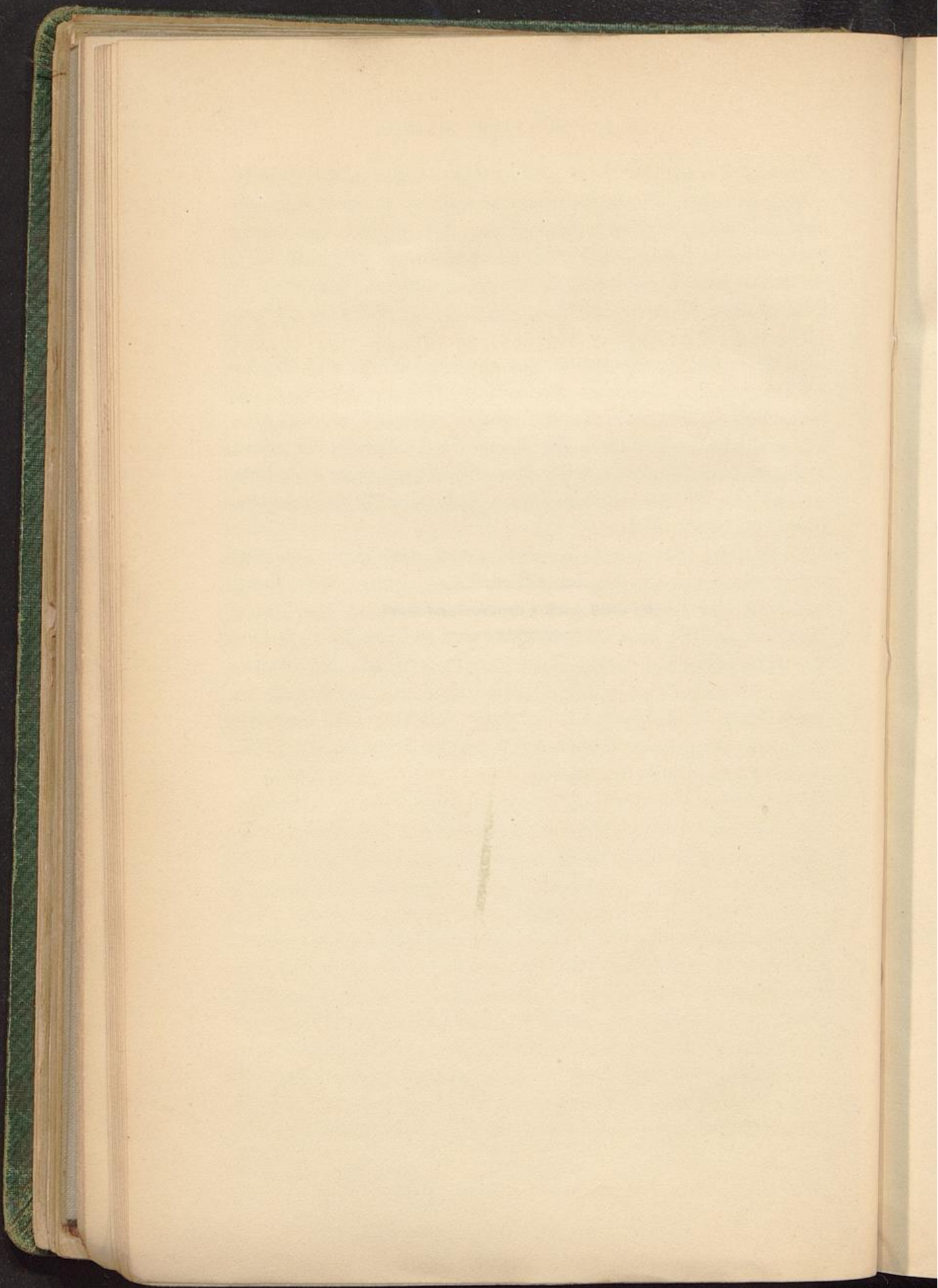
Steuer- und Finanzwesen Chinas

in Hand der Geschichte.

Yang

Die Steuer

1898



5)

# Steuer- und Finanzwesen Chinas

an Hand der Geschichte.

Vortrag

von

Otto Messing. ✓



Der nachstehende Vortrag des Herrn Otto Messing wurde am 29. April 1902 in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Kolonialgesellschaft gehalten:

Meine Herren!

In der kurzen Zeit, die mir zugemessen, und in der ich zu Ihnen über „Steuer- und Finanzwesen Chinas an Hand der Geschichte“ zu sprechen die Ehre habe, müssen wir eine Periode von 4000 Jahren als die Geschichte eines Volkes an unsern Augen vorübergehen lassen! Wir können natürlich nur flüchtig über Jahrhunderte hinweggehen, die wichtigsten Daten und Ereignisse auch nur skizzenhaft berühren, aber auch dann müssen wir auf die alten, ältesten, ja sogar prähistorischen Zeiten zurückgreifen, da aus letzteren, wie ein „Quell aus verborgenen Tiefen“, eine ganze Reihe kulturgeschichtlicher Ereignisse und Thatsachen in die historische Zeit übergreifen, die bis heutigen Tages noch bestehen.

Die Geschichte Chinas lässt sich auf ihren Ursprung nicht zurückführen, sie fällt in ihren Anfängen in das graue Alter prähistorischer Zeiten.

Von welchem Zeitraum die Chronologie der Chinesen als vollkommen zuverlässig anzusehen ist, darüber sind die Sinologen in ihren Anschauungen geteilt. Namhafte Gelehrte des 17. und 18. Jahrhunderts, zu denen vor allem die jesuitischen Missionare dieser Zeit gehören, deren bekannteste Namen ein Schall, Martin Martini, Ricci, Verbiest, du Halde sind, lassen die historischen Aufzeichnungen der Hsia-Dynastie 2205—1766 v. Chr. zuverlässige Darstellungen wirklicher Ereignisse und Personen sein, während namentlich neuere

Forschungen die uns überkommenen Aufzeichnungen vor dem Jahre 775 v. Chr. (Mitte der Chou-Dynastie 1122—255 v. Chr.) als mythisch auffassen. Thatsache ist, dass Professor Russell in Peking, nach mühevoller Berechnung von 36 Verfinsterungen, eine während der Regierung von Chunkang, dem vierten Herrscher der Hsia-Dynastie stattgehabte Sonnenfinsternis, als erwiesen identifiziert hat. Auch Professor Knobel von Cambridge hat sich zu Gunsten der Zuverlässigkeit dieser alten Aufzeichnungen ausgesprochen, auf Grund astronomischer Daten, welche in einer Art Kalender der Hsia-Dynastie, dessen Fragmente bis auf unsere Zeit gekommen, enthalten sind. Sie heissen „Yaos Anweisungen zur Bestimmung der Aequinoctien“, welche zweitausend Jahre vor unserer Zeitrechnung niedergeschrieben sein dürften.

Jedenfalls ist, was vor der Hsia-Zeit liegt, Legende, nämlich das Zeitalter der drei Herrscher San Huang, welches man auf mehrere Tausend Jahr zurückberechnet, und das Zeitalter der fünf Herrscher Wuti, eine Periode, welche man von dem Jahr 2852 beginnend annimmt. Aber aus dem dämmernden Morgenroth der aufgehenden Geschichte steigen nebelhaft die altehrwürdigen Gestalten eines Yao und Shun empor, diese grossen Nationalhelden der Chinesen, deren Namen und Regierungen durch die Grossen Kungfutsze und Mêngtze (Confucius und Mencius) unsterblich gemacht sind. In die Regierung Yaos fällt die Legende der Sindflut, jener fabelhaften Ueberschwemmung des Landes, welche man mit der unserer biblischen Ueberlieferung in Zusammenhang zu bringen versucht hat.

„Die Wasser steigen,“ ruft der alte Monarch aus, „sie umklammern die Berge und bedrohen in ihrem Uebermut selbst den Himmel, das Volk murrte, wer ist hier, der es unternehmen will, den unbeugsamen Fluten zu gebieten.“ Die alten Aufzeichnungen berichten dann, wie Kwen, ein Minister der öffentlichen Arbeiten, es vergeblich unternahm, dieser Arbeit Herr zu werden, wie nach seinem Tod sein Sohn Yü die Arbeit fortsetzte, wie es ihm nach 9jähriger anstrengender

Thätigkeit gelang, Dämme zu errichten, Abzugskanäle anzulegen und so die Gefahr abzulenken. Er wurde von dem inzwischen zur Regierung gelangten Shun zu seinem Nachfolger erwählt, und war nach dem Tode des Shun als Ta Yü, Yü der Grosse, Begründer der Hsia-Dynastie, der ersten jener langen Reihe von Dynastien, welche in fast ununterbrochener Aufeinanderfolge in 22 Familien und 240 Kaisern über einen Zeitraum von 4000 Jahren, bis zu den Ta Tsing, der jetzigen Dynastie, über das Reich der Mitte regiert haben.

Es ist selbstverständlich, dass das Land, welches wir heute China nennen, nämlich die Vereinigung der 18 Provinzen (ji-pa-shong), zu Anfang seiner Geschichte diese Ausdehnung nicht hatte. Das China des Altertums beschränkte sich auf einige Thäler, und zwar besteht die Ansicht, dass die erste Blüte des Reiches in Shensi, im Thale des Weiflusses stattgehabt hat, und dass erst Tsinshihwangti, der Erbauer der grossen Mauer (222 v. Chr.), Sohn des ersten Eroberers und Gründer der Chin-Dynastie, ein Land zusammenfasste, welches sich von den Ebenen von Yen und Chao, das heutige Honan und Chili, bis zu den Ufern des Yangtze und zu den Bergen von Yüeh (das heutige Chêkiang) und von dem Tungtingsee bis zum östlichen Meere erstreckte.

In den heute noch unabhängigen Staaten der Völker, welche in den Provinzen von Kuangsi, Kueichow, Yünnan, Szechuan leben und Lolos, Miaotze genannt werden, haben wir wohl die Reste der Ureinwohner zu suchen, welche zuerst China innehatten und von den sich mehr und mehr im Verlauf der Jahrhunderte ausdehnenden Chinesen zurückgedrängt wurden.

Schon in diesen ersten Anfängen seiner politischen Existenz finden wir den Begriff „Kultur“ in seiner vornehmsten Bedeutung, nämlich in der: die Natur den menschlichen Bedürfnissen unterthänig zu machen, in Anwendung gebracht, und zwar weit mehr als in irgend einem der umliegenden Länder.

China erscheint schon nach seinen ältesten Chronisten als ein ackerbautreibender Staat, in welchem man von dem Gedanken geleitet wurde, dass der Ackerbau es allein sei, der eine Nation in festen Wohnsitzen erhalte, dass ihm hauptsächlich die Erhaltung der Ruhe, die friedliche Entwicklung aller Kräfte und die Herrschaft der Gesetze zuzuschreiben sei. Und aus diesen prähistorischen Zeiten nehmen wir herüber, dass, als seine Bewohner auf der Weltbühne historisch auftraten, sie schon mit dem Pflug, der Kultivierung der „fünf“, in manchen Chroniken „sechs“, Körnerfrüchte, dem Züchten der Haustiere, des Seidenwurmes, mit den Transportmitteln zu Wasser und zu Land, dem Schiff, der Karre, wie sie noch heute im Gebrauch sind, und vor allem mit der ebenfalls heute noch in derselben Weise bestehenden Schreib- und Rechenkunst bekannt waren.

Aus dieser Erkenntnis hat die Erde, als Quell der Nahrung, die höchste Wichtigkeit in den Augen des angesiedelten Volkes von China erhalten, und als Civilisationsmittel, als das Hauptband der politischen Gesellschaft, hat die Bebauung des Bodens die ganze Aufmerksamkeit der chinesischen Regierung auf sich gezogen. So wurden der Erde und dem Ackerbau Altäre geweiht, und zwar der Erde ausschliesslich in Peking als jetzige Hauptstadt des Reiches, dem Ackerbau in jeder Provinzialstadt.

Man hat daher auch die Verteilung des Landes zu einem Gegenstand unveränderter Beobachtung im Laufe der Geschichte seit den ältesten Zeiten bis zum heutigen Tag gemacht, und als man zur Erhaltung des Landes der Steuern bedurfte, hat man das Land mit solchen zuerst belegt.

Die Grundsteuer ist aus jenen alten Zeiten bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts für China die ausschlaggebende Steuer gewesen, hinter der die übrigen sämtlich zurücktraten. In Uebereinstimmung mit chinesischen Quellen, haben wir neben der Grundsteuer noch die Kopfsteuer, Salzsteuer und gemischte Steuern, sowie die einheimischen Zölle

zu nennen, denen sich in neuerer Zeit Likin und fremde Seezölle hinzugesellen.

In jenen prähistorischen Zeiten der Wu Ti und San Huang war der sogenannte Kaiser ein Wahlkaiser, zu diesem Rang von einer Anzahl Fürsten erhoben, welche ihrerseits wieder die Häupter von Familien oder Sippen waren, und die je nach der Anzahl ihrer Gefolgschaft den Titel eines Fürsten, Herzogs oder dergleichen führten. Mit der Errichtung der Hsia-Dynastie 2205 v. Chr. hörte die Einrichtung der Wahlkaiser auf, die Herrschaft über China wurde Eigentum der Dynastie, und das für den Unterhalt des Herrschers bestimmte Land wurde zum erblichen Eigentum des ältesten regierenden Zweiges seiner Familie erklärt. Das nunmehrige Reichsoberhaupt übergab den ihm untergebenen Fürsten das Land als Lehen in 1000, 100, 70 oder 50 Li Ausdehnung, so dass der unmittelbar vom Reichshaupt abhängende Gebietsteil 1000 Quadrat Li umfasste, während das grösste fürstliche Lehen nur 100 enthalten konnte.

Bei Besetzung der verschiedenen Stellen und Verteilung der Lehen wurden vornehmlich Verwandte herangezogen, um ihnen eine Existenz zu sichern, und um die eigene Herrschaft der Dynastie zu befestigen. Diese Vorsteher, von dem Kaiser mit der Gewalt von Bezirksfürsten bekleidet, gewannen nun in ihren eigenen Bezirken die Stellung eines Oberhauptes und die Herrschaft über Personen und Eigentum; wie das Reichsoberhaupt seinerseits über die eingesetzten Fürsten oder Gouverneure. Wir haben also damals schon den Anfang der bis heutigen Tages bestehenden Einrichtung der Decentralisation, der geteilten Herrschaft über gesondertes Eigentum.

Die Staatsdiener, vom Minister bis zum untersten Beamten, erhielten einen verhältnismässigen Landanteil, von dessen Ertrag sie ihr Gehalt bezogen. Der Besitz dieser Ländereien war kein persönliches Eigentum, ging vielmehr nach dem Tode, oder nach Ablauf der Amtszeit, an den Nachfolger über.

Was nun die grosse Menge des Volkes betrifft, so empfing, wie die alten Ueberlieferungen berichten, ein Jeder ein ihm vom Fürsten zeitweils zugeteiltes Grundstück von ein und derselben Grösse, um dem Besitzer auf diese Weise sowohl die Unterhaltungsmittel des Lebens zu gewähren, als auch ihn an den Steuern und Abgaben gleichmässig zu beteiligen. Zu dem Zweck war das Land in seiner Gesamtheit in 9 Quadrate aufgeteilt, von denen das mittlere dem Staat gehörte, in dessen Bebauung sich die acht umliegenden Eigentümer teilten. Auf diese Weise hatte jeder ungefähr den achten Teil seiner Arbeit für den Staat zu leisten. Zur Bewässerung der Felder wurden zwischen jedem Quadrat Gräben, und in gleicher Reihe mit der Wasserlinie Stege, Pfade und grössere und kleinere Wege angelegt.

Die Berichte aus dem Altertum haben uns aber keine vollständigen und ausführlichen Urkunden hinterlassen, bis zu welchem Grad die Einrichtung der gemeinsamen Felder bei dem damaligen Stand der Wissenschaften und Einsichten gediehen ist, ob sie wirklich so hübsch waren, wie ein Schachbrett, so genau in ihrer Vermessung, so bestimmt in ihrer Verwaltung.

Das System aber hat sich sehr lange erhalten, und erst zu Ende der Chou-Dynastie 255 v. Chr. machten sich Mängel fühlbar, die sich darin zu erkennen gaben, dass das Erträgnis der Abgaben aus dem neunten Teil des Quadrates nicht genügend war, um die Bedürfnisse der in sich erstarkenden Dynastie zu decken und den Umständen der Zeit Rechnung zu tragen.

Heutzutage sogar bestehen in Korea noch in einigen Teilen des Landes Spuren der gemeinsamen Felder, wie sie zu Anfang der Chou-Periode ca. 1200 v. Chr., also vor ca. 3000 Jahren, geschaffen worden sind.

Die ganze Periode der Chou, also von 1122—255 v. Ch., welche die Regierung von 35 Kaisern umfasst, und während der die grossen chinesischen Philosophen Kungfutsze und Mêngtsze lebten, charakterisiert sich durch lange grausame

Bürgerkriege, und man fand in dem bisherigen Steuersystem die Mittel zur Befriedigung der wachsenden Staatsbedürfnisse um so weniger als die Ackerbauer, wie es in den chinesischen Chroniken heisst: „aus Sittenverderbnis“ den mittleren Regierungsanteil des Grundbesitzes nur mit der äussersten Sorglosigkeit bearbeiteten.

Wie nun während der Chin-Dynastie die Einrichtung des Neun-Felder-Systems abgeschafft und es jedermann freigestellt wurde sich niederzulassen, wo es ihm gutdünkte, so vollzog sich damit der Schritt vom Staats- zu Privat-Eigentum

Die 50jährige Umwälzung, welche China zur Zeit der Ta Chin durchzumachen hatte, raubte dem Lande viel Menschenleben und führte eine grosse Umwandlung des Grundbesitzes und der damit verbundenen Einrichtungen mit sich.

Es entwickelte sich während dieser Periode der Handel mit den Völkern des Südens; die Bevölkerung wandte sich vom Ackerbau weg und suchte im unbesteuerten Handel Beschäftigung, dem sie sich unbelästigt und von drückenden Frohndiensten und Abgaben befreit, zuwenden konnte.

Die später folgende Hân-Dynastie, mit 26 Monarchen über 423 Jahre, ist besonders reich an intellektuellen Thaten seiner Herrscher. Die Hân-Dynastie war eine der populärsten, die je über China herrschten. Von ihr nennen sich die Chinesen heute noch Hân-jen, Hân-Leute; in die Periode dieser Dynastie fällt die Einführung des Buddhismus, die Einführung von Straf- und anderen Gesetzen, die Einführung der Examinationen, wie sie heute noch bestehen. Fuhkien, Yünnan, Kuangtung und der grössere Teil von Szechuen wurden während der Hân-Periode Provinzen des Reiches. Sie umfasst eine Zeit, welche eine Reorganisation für das Reich mit sich brachte, in der die Regierung für das Elend nicht unempfindlich war und verschiedene Massregeln zur Hebung des Wohlstandes, oder wenigstens der notwendigen Ernährung der Nation vorgenommen wurden.

Vom Kaiser Wên-ti wissen wir, dass er den Acker mit eigener Hand bearbeitete, um dadurch andere zu einer so edlen Bemühung aufzumuntern; er liess in seinem Palast Maulbeerbäume anlegen, züchtete Seidenwürmer, damit er die Grossen des Reiches zur Nachfolge reizen möchte, die Kaiserin aber musste, wie uns Du Halde berichtet, „samt seinen Kebsweibern sich im Nähen üben, damit das chinesische Frauenzimmer gleiche Arbeit vornähme“. Die Hauptstadt des Reiches war damals Kaifêng, Provinz Honan. Aber alle Sorgen brachten nicht die erwünschten Früchte, das Volk blieb arm, und die Krone fand sich durch die häufigen Steuererlasse selbst oft in schwierigen Verhältnissen.

Die Grundsteuer war in der westlichen Hân-Dynastie auf  $\frac{1}{15}$ , in der östlichen auf  $\frac{1}{30}$  des Bodenertrages festgesetzt (auf falsche Steuerdeklaration stand Todesstrafe!) und wurde damals noch in Naturalien (Baumwollentuch und Seide) erhoben. Eine Zuschlagsteuer erhob Hûanti, welche sein Nachfolger auf 10 Cash per Mow (1 Mow ca. 630 qm) festsetzte, und aus der Tâng-Dynastie wissen wir, dass die Grundsteuer im Jahre etwa 30 Millionen Stränge Cash (nach heutigem Gelde ca. 60 Millionen Mark, aber damals wohl das Dreifache mehr wert) und 20 Millionen Hu Reis = ca.  $33\frac{1}{2}$  Millionen Zentner einbrachten.

Die Tâng-Periode war für China die Zeit grossen Ruhmes und Friedens. Vom zweiten Kaiser heisst es, dass kein Herrscher eines Landes eine berechtigtere Anwartschaft auf den Titel „der Grosse“ gehabt habe als er. Sein Name ist Tai Tsung.

Während der Tâng-Periode kamen die Nestorianer nach China, über deren Thätigkeit die aus dem Jahre 781 stammenden berühmten Steinschriften, welche im Jahre 1625 in der Stadt Chang-an gefunden wurden und noch heute in dem von dem jetzigen Kaiser während seines Aufenthaltes in Hsingnanfu bewohnten Tempeln aufgestellt sind, berichten. Während den Tâng's wurde Korea ein Besitztum Chinas, selbst Persien suchte Anschluss und der griechische Kaiser

Theodosius sandte eine Gesandtschaft. Auch ist diese Periode merkwürdig dadurch, dass damals auch eine Kaiserin 40 Jahre lang mit männlicher Kraft die Zügel der Regierung führte. Ihr Name war Wu. Auch fand um die Zeit der Muhamedanismus Eingang in das Land.

Mit der seit dieser Periode geführten Art der Erhebung der Grundsteuer war auch von neuem die Wiedereinführung des Rechtes auf unbeschränkten Landbesitz verbunden, und befinden sich diese Einrichtungen schon mehr als tausend Jahre lang in China in ein und demselben Zustand. Ein so unverändertes Beharren spricht für die Angemessenheit der betreffenden Verhältnisse und ist das geschichtliche Ergebnis der bürgerlichen und geistigen Entwicklung des chinesischen Volkes. Jahrhunderte haben diesen Zustand für das Bestehen von Jahrhunderten vorbereitet. Alle späteren Dynastien haben deshalb seit der Táng-Periode, 618—907, deren Landgesetze aufrecht erhalten und wesentliche Aenderungen nicht vorgenommen.

Eine in der Yuän- (mongolische) Dynastie, 1260—1368, vorgenommene Teilung des Steuersystems für Süd- und Nord-China, für ersteres nach wie vor die halbjährliche Grundsteuer, für letzteres Kopf- und Personalsteuern, erhielt sich auch in der darauffolgenden, der Ming-Dynastie, 1368—1643, während der für das ganze Reich genaue Kataster- und Flurkarten entworfen wurden.

So verging Jahrhundert nach Jahrhundert; das Volk in seiner Abgeschlossenheit entfremdete sich des Blickes und des Bedürfnisses nach einer neuen Entwicklung. „Eine langwährende Ruhe“, sagen die Chinesen selbst, „und ein gleichmässiger Lauf der Dinge hält die gegenwärtige Ordnung aufrecht, alles geht unbewusst von selber, wenn aber die kleinste Verletzung dieser eingeführten Ordnung erfolgt, so stürzt das ganze Gebäude“, und es liegt im konservativen Charakter des Chinesen, bei einem Sturz nicht auf neuen Grundlagen aufzubauen, sondern Altes mit Altem auszubessern.

Die jetzige Dynastie, die Ta Tsing, ist bekanntlich eine mandschurische. Mit dem Ackerbau nicht bekannt, musste sie erst, nachdem sie zur Herrschaft gelangt war, das lernen, was die chinesische Kultur seit tausenden von Jahren vorbereitet und erfahren hatte. Es ist daher nahelegend, dass die jetzige Periode keine Aenderung des Bestehenden einfuhrte, vielmehr das Althergebrachte, seine Mängel und Vorteile, in gleicher Weise beibehielt

Man teilt jetzt das steuerpflichtige Land ein in Volksland, Soldatenland, Bannerland, Schulland, Land der Wilden.

Die Erhebung der Grundsteuer geschieht nach Mow (dem chinesischen Acker, in seiner Grösse sehr abweichend), in jeder Provinz nach verschiedenen Kategorien des Bodens verschieden festgesetzt, in einer chaotischen Mannigfaltigkeit, ohne leitendes Prinzip, in Geld oder Naturalien, namentlich in Reis.

In den dem europäischen Handel geöffneten Häfen, in welchen Europäern erlaubt ist, sich anzusiedeln und gestattet ist, auf ewige Zeiten mietweis Ländereien zu erwerben, haben die Inhaber der Ländereien die chinesische Grundsteuer jährlich an die Regierung zu entrichten.

Die Abführung der Steuern nach Peking, als jetzigen Sitz der Central-Regierung, geschieht nun nicht direkt, sondern, wie bereits angedeutet, ist das ganze Reich als eine Anzahl von Gouverneuren oder General-Gouverneuren regierter, unabhängiger Staaten zu betrachten, und so fließen die eingehenden Abgaben zunächst dem Schatzmeister der Provinz zu, nachdem vorerst die Magistrate (Vorsteher der einzelnen Distrikte) ihre lokalen Ausgaben, Gehälter, Armengelder, Unterhalt für die Regierungspost, Sold an bestimmte Truppenteile, u. A. m. in Abzug gebracht haben.

Der Provinzial-Schatzmeister erstattet dann dreimal im Jahr dem Provinzial-Gouverneur Bericht; welcher seinerseits wieder dem Finanzministerium (dem Hupu) in Peking die Angelegenheit weiter giebt.

Dieses Finanzministerium hat die allgemeine Oberaufsicht über die Finanzen des Reiches und stellt fest, was jeweils im folgenden Jahre die Regierung benötigt, was von der Grundsteuer zur Bestreitung der Ausgaben für die Provinz zurückbehalten, was nach Peking abgeliefert, und was zur Bestreitung der Ausgaben anderen Provinzen überwiesen werden soll.

Die finanzielle Lage der einzelnen Provinzen ist sehr verschieden. In Fuhkien, Kuangtung, Kuangsi wird der ganze Betrag der Grundsteuer aufgebraucht; Shensi, Kansu, Szechuan, Yünnan, Kueichow erhalten Zuschüsse aus den Nachbarprovinzen; Chili, Shantung, Kiangsu, Anhui, Hupeh, Hunan, Honan, Shansi, Chêkiang, Kiangsi sind Provinzen, welche einen Ueberschuss aufzuweisen in der Lage sind.

Einen Versuch zu machen, ein Budget aufzustellen, die Ausgaben mit den Einnahmen zu balancieren, kennt man in China weder in Peking noch in den Provinzen. Den ungefähren Betrag, den man in Peking zu erwarten hat, weiss man aus alter Gewohnheit, und ein Mehr zu remittieren, das fällt natürlich keinem Gouverneur ein, wohl hat er aber über ein Minus seiner Rimessen Bericht zu erstatten und dasselbe zu begründen, wohl auch in Aussicht zu stellen, dasselbe in besseren Zeiten nachzuliefern. Aber wo geschähe das in China! Ausser den laufenden Ausgaben hat jeder Gouverneur aussergewöhnliche, die der Erledigung harren, und der Kampf zwischen den Centralbehörden in Peking, welche stets mehr verlangen, und den Provinzialbehörden, welche soviel wie möglich zurückzuhalten bestrebt sind, ist ein unaufhörlicher.

Wir haben bei dieser Gelegenheit der Reissteuer, des sogenannten Tribut-Reises, zu gedenken, welche zum Unterhalt der mandschurischen Soldaten, d. h. der ganzen mandschurischen Bevölkerung Pekings, dient, und zu deren Leistung in natura nur Kiangsu und Chekiang verpflichtet sind, während Kiangsi, Anhui, Shantung, Honan, Hupeh,

Hunan Naturalien abzuliefern haben; in den übrigen zehn Provinzen ist der Tribut in Reis in Silber abgelöst.

Der Transport des Reises ist eine für die Verwaltung hochwichtige Angelegenheit, wobei eine ganze Armee von Beamten und Angestellten Beschäftigung und Gewinn findet, und geschieht entweder unter militärischer Eskorte in Dschunken, dem Kaiserkanal entlang, oder per Dampfer nach Tientsin und von da per Boot nach Tungchou bezw. Peking unter besonderer Flagge.

An der Spitze der Verwaltung steht der Superintendent des Korntransportes (tsao-yün-tang), dem in jeder Provinz der Kornintendant untersteht.

Die Unkosten aus diesem Reistransport sind ganz ungeheuer und bieten dem Departement infolge eines Gutgewichtes von ca. 12 Prozent Nebeneinkünfte, die sich auf ca. 200 000 Taels belaufen. Die Transportkosten betragen allein  $1\frac{1}{2}$  Millionen Taels, die für den vierten Teil bestritten werden könnten.

Wir übergangen die Kopfsteuer, welche seit der Ming-Dynastie der Grundsteuer zugeschlagen ist, und wenden uns der Salzsteuer zu.

Der Salzhandel ist in China Monopol gewisser von der Regierung dazu ermächtigter Kaufleute. Das Steuerwesen besteht noch heute in der aus der Ming-Dynastie herübergebrachten Art und Weise und führt seine Existenz in historisch bezeugter Form ungefähr auf das Jahr 650 v. Chr. zurück, wo Kuen-Chung, Minister des Herzogs von Chih (Shantung), als derjenige genannt wird, welcher die Steuer für diesen Staat eingeführt hat. Die Steuer war bald eine reiche Einnahmequelle für den Staat und wurde unter dem Hân-Kaiser Mingti, 58 v. Chr., zum Monopol erhoben, so dass auch der Verkauf von der Regierung besorgt wurde. Während der Tâng-Periode, 618—923, gelangte sie zu grosser Blüte und die Verwaltung ging auf ein besonderes Reichsalzamt über. Der Ertrag war zu Ende des 8. Jahrhunderts etwa die Hälfte der gesamten jährlichen Reichseinnahmen.

Die Einteilung der Salzdistrikte giebt uns ein natürliches Bild der Beschaffenheit Chinas (Nord-, Mittel-, Süd-China, Küstenprovinzen und der Westen). Die Areale fallen nicht mit den politischen Grenzen der Provinzen zusammen und bestehen in acht Bezirken, welche jeder seine eigenen Produktionsquellen für sich besitzt, nämlich:

Changlu-Distrikt für Peking und den Norden im allgemeinen,

Shantung-Distrikt für Shantung, kleine Teile von Honan, Kiangsu und Anhui,

Hotung-Distrikt für Shansi, Shensi und einen Teil von Hunan,

Liang Huai-Distrikt für Anhui, Teile von Kiangsu, Kiangsi, Hukuang (Hupeh und Hunan),

Liangchê-Distrikt für Chêkiang und den Rest von Kiangsu, Fuhkien für diese Provinz und Teile der anliegenden,

Kuangtung für Kuantung, Kuangsi, Teile von Kiangsi und Yünnan und

Szechuan für die westlichen Teile Chinas.

Die Grenzen dieser Distrikte schliessen sich in ihrer Abrundung eher den alten Königreichen Jueh, Wu, Chu, Shuh, Tientsin an, dürften aber wohl dadurch entstanden sein, dass sich die um gewisse Produktionscentren gruppierenden Landesteile zu einem Kreise zusammenschlossen. Diese Distrikte sind genau festgesetzt, und Provenienzen aus dem einen Salzdistrikt sind unter gewöhnlichen Umständen nicht nach einem anderen zu verkaufen erlaubt. Die Taiping-Rebellion 1850—65 brachte für die Provinzen Hunan und Hupeh (Hukuang) insofern einen Umschwung, als deren Bewohner jetzt mehr von den Salzkaufleuten aus Szechuan beziehen, nachdem durch die Unterbrechung des Dschunken-Verkehrs auf dem Yangtze die Zufuhr aus dem Hainan-Distrikt unmöglich gemacht war. Die Konkurrenz in diesen Provinzen ist daher zwischen den Salzkaufleuten der betreffenden Distrikte ein sehr lebhafter. Ueberführung aus

einem Distrikt in den andern ohne besondere Erlaubnis wird als Schmuggel betrachtet und mit Konfiskation bestraft.

Das Salz wird in den östlichen Distrikten aus Seewasser gewonnen, in Szechuan und Shansi giebt es Soolquellen, in den mittleren Provinzen sind es Marschen, aus denen es gezogen wird. Die Kosten der Herstellung differieren sehr und sind namentlich in den mittleren Provinzen, wegen Mangel an geeigneter Feuerung, wesentlich höher, als an der Seeküste. Die Produktion des Salzes ist frei, aber alles gewonnene Salz muss entweder dem Staat oder an andere Kaufleute, welche das Privileg, in gewissen Distrikten Salz zu verkaufen, erworben haben, abgeliefert werden. Die Art, wie die Salzsteuer in Anwendung kommt, ist verschieden; sei es, dass

1. die Regierung Lizenzen zum Kauf und Verkauf des Salzes an Kaufleute erteilt, oder
2. dass sie das Salz von den Produzenten kauft und den Weitertransport und Verkauf des Salzes en gros von den Regierungsdepots an Grosskaufleute überlässt, oder
3. dass sie das ganze Geschäft übernimmt und direkt an die Krämer verkauft. Die Anwendung ist selbst in den einzelnen Distrikten verschieden.

Ausser dem in den Lizenzen enthaltenen Salzzoll (Ko) wird, wenn das Salz die Zollbarrieren auf dem Weg oder am Bestimmungsort beim Weitertransport passirt, noch das Likin erhoben. Die Salzkaufleute bilden eine Gilde. Die Gilden sind in China ein sehr mächtiger Faktor des öffentlichen und kommerziellen Lebens, wie bei uns im Mittelalter, und besitzen einen Einfluss, mit dem selbst die Regierung zu rechnen hat. Es giebt nicht allein kaufmännische Gilden, sondern auch solche der Lastträger, Kameltreiber, der Bootsleute, Karrenschieber u. A. m.

Die Ausgabe dieser Lizenzen oder Salzscheine erfolgt ungefähr dem Konsum entsprechend. Die Scheine lauten, nicht auf Gewicht, sondern auf Mass, Yin genannt, dessen

Grösse aber eine ganz verschiedene ist. Im Huai-nan-Distrikt gehen 8 Packen von je 86 Catties mit einem Gutgewicht von ca. 10 Prozent für Verlust, also von je 94 Catties auf ein Yin. Ein Schein berechtigt den Inhaber 500 Yin zu kaufen, ein solcher Salzschein ist also  $94 \times 8 \times 500 = 3760$  Piculs = ca. 2256 Kilo. Ist der Handel lebhaft, und ein Salzschein kann mindestens einmal im Jahr zur Verwendung kommen, so kann ein Kaufmann einen Profit von 20—20 Prozent machen, welcher sich aber bedeutend schmälert, sobald das Salz lange zu liegen hat und die Preise schlecht sind. Diese Warrants sind fortdauernd und erben vom Vater auf den Sohn. Der Besitz eines Scheines bildet ein Vermögen,<sup>1</sup> und werden im Huai-nan-Distrikt 12000 Taels, also ca. 35000 Mark für einen solchen gezahlt. Viele hervorragende Familien sind mit ihrem Vermögen an diesem Syndikat von Salzkaufleuten beteiligt (wie unsere oberen Zehntausend ihre Ersparnisse in Kuxen, Goldminen-Shares oder sonstigen Aktien anlegen) und bilden natürlich eine abgeschlossene Klique, wo es beim besten Willen nicht möglich ist, das wirkliche Erträgnis dieses Salzhandels für die Kaufleute festzustellen. Konsul Parker giebt in seinem Werke „China, her History, Diplomacy and Commerce“, an, dass die Salzkaufleute dem Staat während der letzten 20 Jahre 8 Millionen Taels für „Wohlthätigkeitszwecke“ über das eigentliche Erträgnis der Salzsteuer hinaus abgeliefert haben, und kommt dabei zu dem Schluss, dass dieser Zweig des chinesischen Steuerwesens in ehrenhaften Händen ganz bedeutend erträgnisreicher und dem allgemeinen Wohl dienlicher gemacht werden könnte.

Wir müssen noch mit wenig Worten der einheimischen Zölle Erwähnung thun; es sind dies sehr alte Einrichtungen, bestanden früher in Markt- und Thorsteuer, beim Passieren der Thore der Hauptstadt und der Grenzthore des Reiches.

Die Tarife, nach denen diese Zölle erhoben werden, sind nicht logisch aufgestellt; sie sind in Anbetracht der niedrigen Preise der Waren, um die es sich dabei handelt:

Kleidungsstücke, Esswaren, Gebrauchsgegenstände, Drogen, Baumaterialien, lebendes Vieh, sehr niedrig gehalten, werden aber dadurch lästig, dass sie bei jeder Station von Neuem wieder erhoben werden und auf diese Weise die Waren ganz wesentlich verteuern. Sie sind in ihrer Wirkung gerade das Gegenteil moderner schutzzöllnerischer \*Einrichtung, ein Hemmschuh für den nationalen Handel.

In ihrer Reellität können sie sich in keiner Weise mit den Zollabfertigungen eines modernen Staates messen; die Verwaltung einer inländischen Zollstation gilt als sehr reiche Einnahmequelle für den betreffenden Beamten.

Das Steuersystem ist ein sehr beredtes Zeugnis für den Mangel an Zentralisation Chinas. Die Zollsätze sind nicht allein zwischen den verschiedenen Zollämtern, sondern oft innerhalb des Haupt- und Nebenamtes verschieden, und man gelangt zu dem Eindruck, als ob diese Zollämter nicht Institutionen eines Reiches sind, sondern jedes einem andern angehöre. Den inländischen Zöllen ist noch die Abgabe auf Dschunken hinzuzurechnen, in Form von Tonnengeld, wofür auch für jedes Zollamt besondere Tarife bestehen. Die Abgaben sind nicht überall die gleichen, richten sich zumeist nach der Grösse der Dschunken. Das Vermessungssystem ist ebenfalls verschieden und hat u. A. für Boote gewisser Provenienzen zu einer ganz charakteristischen Bauart geführt.

Wir kommen nunmehr zu dem Likin.

Die Einsetzung dieses Inland-Zolles geschah im Jahr 1855 in seinen ersten Anfängen, es war aber erst 1860/61, als infolge der Taiping-Rebellion die Notwendigkeit vorlag, den dadurch hervorgerufenen Ausfall der Einnahmen an Grundsteuer durch neue Einnahmequellen zu ersetzen. Die Taiping-Rebellion hatte in weit höherem Masse als der Boxer-Aufstand vor zwei Jahren die Dynastie an den Rand des Verderbens gebracht und in ihren Grundvesten erschüttert. Die grössten, reichsten Provinzen Mittelchinas waren verwüstet, Dörfer und blühende Städte dem Erdboden gleichgemacht. Es war eine zwingende Notwendigkeit für den

Staat, seine Finanzlage zu heben, und aus der Notsteuer wurde eine dauernde.

Likin heisst eigentlich Prozentgeld, indem  $\frac{1}{10}$  Prozent vom Wert der Ware erhoben werden sollte, und ist ein Warencoll. Zur Erhebung des Likin besteht in jeder Provinz ein Zentral-Likin-Amt, eine Anzahl Hauptämter und eine grosse Menge Nebenämter, die wie ein Netz sich über das ganze Land ausdehnen, sodass fast jeder Export oder Import zu Land oder zu Wasser auf den Flüssen und Kanälen in seine Maschen gezogen wird.

Je reicher eine Provinz, desto dichter ist sie mit Likinstationen übersät. Am Kaiserkanal sollen sich dieselben stellenweise in Abständen von drei zu drei Meilen folgen. Es existiert wohl ein Tarif, doch ist es ausserordentlich schwierig, genaue Informationen sowohl von Kaufleuten, als auch von Beamten über dessen Anwendung zu erhalten, und so scheint daraus hervorzugehen, dass der Tarif Nebensache ist und der Zoll nach mehr als eigenem Gutdünken der Beteiligten erhoben wird und eine Reihe höchst lästiger Abgaben in sich begreift, welche die chinesische Regierung dem Handel, namentlich dem Import und Export, aus eigenem Antrieb und im Widerspruch mit § 28 des Tientsin-Vertrages vom 26. Juni 1858 in den Weg legt. Passiert ein Boot eine Likinstation, so stürzen sich die Zollbeamten, wie die Spinnen aus ihrem Versteck, auf ihre Beute, besteigen die Dschunke, verlangen eine Summe Geldes, der Schiffer bietet so viel, Zank und Streit setzt sich fort, bis Einigung erzielt ist; dass das Trinkgeld (das „Theegeld“, wie es heisst) ausschlaggebend ist, liegt auf der Hand. Vielfach zahlen die Handeltreibenden eine Pauschal-Summe das Jahr, so die Baumwollwaren-Händler in Shanghai für ihre Waren nach Soochow; auch soll, wenn die Ware in einer Provinz 4 Zollbarrieren passiert und den Zoll in Höhe von 2—3 Prozent vom Werte bezahlt hat, sie frei von weiteren Abgaben für die Provinz sein, aber das Spiel beginnt von Neuem, sobald die Ware die Grenze der anliegenden Provinz überschreitet.

Diese Manipulation treibt den Zoll auf eine unerträgliche Höhe, da ja auch noch die lokale Besteuerung von 5—10 Prozent hinzukommt, die eben einen lebhafteren Import nach dem Inland nicht aufkommen lässt und 20—30 Prozent bzw. 35—40 Prozent des Wertes erreichen kann.

Nun ereignet es sich aber, dass von einem Handelsplatz zum andern den einzelnen Kanälen entlang Stationen liegen und so die Kaufleute in der Lage sind zu sagen: wenn ich deine Route nehme, zu welchem Preis willst du meine Ware passieren lassen? Dies führt dazu, dass die Stationsbeamten, um das Geschäft zu machen, sich gegenseitig unterbieten, und dass hierdurch die drückende Last des Likin ermässigt werden kann.

Die Einnahmen aus dem Likin werden auf ca. 13 Millionen Taels taxiert, während die aus den einheimischen Zöllen auf 4—5 Millionen Taels angegeben werden können. Die Einnahmen aus den einheimischen Zöllen sind aber wohl bei rationeller Bewirtschaftung einer sehr grossen Elastizität fähig, das heisst, für den Fall der Not könnten sie bedeutend erträgnisreicher gemacht und, was jetzt in die Taschen der Beamten fliesst, könnte zunächst dem Staat zugeführt werden.

Und wir sehen in der That das überraschende Beispiel, dass jetzt bei Rückzahlung der ersten Quote der Kriegskostenentschädigung die Provinzial-Regierung von Tientsin (der jetzige General-Gouverneur ist bekanntlich Yuenshikai) aus den ihr unterstehenden einheimischen Zöllen 700 000 Taels pro Jahr in monatlichen Zahlungen, ebenso der Provinzial-Schatzmeister von Canton aus gleichem Anlass 1 000 000 Taels beizutragen freiwillig sich angeboten haben. Weitere Provinzen werden diesem Vorbild, freiwillig oder gezwungen, folgen, und gewiss ist, dass das, was diese hohen Beamten aus freiem Willen zahlen, nicht das Aeusserste ist, was sie aus den Erträgnissen leisten können, und dass wohl nur ein sehr geringer Teil dieser extraordinären Zahlungen eine Schmälerung ihrer verbleibenden persönlichen Einnahmen ist. Das Erträgnis aus dem Likin wird nur zum geringen Teil nach

Peking abgeführt und verbleibt im wesentlichen dem Provinzial-Schatzamt.

Wir haben oben noch der „gemischten Steuern“ gedacht, es sind dies

die Binsenlandsteuer, auf Produkte, auf angeschwemmtem Land erzeugt,

die Theesteuer, in Form von Theescheinen, chá yin, erhoben, welche in den 10 Theeprovinzen ausgegeben werden und zum Kauf eines gewissen Quantums Thee berechtigten,

die Bergbausteuer, in alten Zeiten eine Abgabe in Naturalien, bestehend in Gold, Zinn, Yade, Steinen, Farbstoffen,

die Fischereisteuer, Pfandhaussteuer, Maklersteuer, Gebäude- und Grundstückverkaufssteuer und andere mehr, welche aber von untergeordneter Bedeutung sind, und die einigermassen eingehend zu besprechen zu weit führen würde.

Wir gehen nun zu dem letzten Teil über, zu den „fremden Seezöllen“.

Der Handel in den Häfen im allgemeinen steht für chinesische Dschunken unter der Kontrolle der einheimischen Zollverwaltung, in den „geöffneten“ Häfen untersteht der Handel in fremden Fahrzeugen (Dampfern, See-Segel- und Fluss-Segelschiffen, sogen. Lorchas [Lorchas, europäische Segelschiffe mit chinesischer Takelage]) dem fremden See-Zollamt, den Haikwan. Vor dem Vertrag von Nanking im Jahre 1842 beschränkte sich der Aussenhandel Chinas auf Canton, wo die sogenannten Hongkaufleute den Handel des Exports und Imports ausschliesslich in den Händen hatten. Mit dem Vertrag von Nanking wurden ausser Canton noch Amoy, Foochow, Ningpo und Shanghai dem internationalen Handel geöffnet und damit demselben eine breitere Basis gegeben, was eigentlich gar nicht in der Absicht der Chinesen lag, und was zu verhindern seitens der Regierung durch allerlei in den Weg gelegte Hemmnisse versucht wurde. Seitdem ist natürlich ein bedeutender Umschwung in den Verhältnissen

eingetreten, die Zahl der geöffneten Häfen ist auf 28 gestiegen und das Erträgnis von 4—5 Millionen im Jahre 1860/61 auf 22 873 986 Taels im Jahre 1900, und 1901 sogar auf 24 515 327 Taels gestiegen.

Diese letzten Ziffern ergeben das höchst erfreuliche Resultat des stattgehabten Aufschwunges des fremden Handels, als Beweis des in den beteiligten Kreisen wiederhergestellten Vertrauens nach den letzten Unruhen Chinas.

Die Entwicklung der fremden Seezölle ging aus den kleinsten Anfängen und in folgender Weise vor sich. Wieder war es die Taiping-Rebellion, welche dazu Anlass gab und 1854 den Shanghai-Taotai, die Leitung des fremden Seezollamtes, einem Kollegium, bestehend aus einem Engländer, einem Amerikaner und einem Franzosen, übertragen liess. Obwohl der Handel Hamburgs, Bremens und anderer deutschen Handelsstädte damals schon ein ganz bedeutender, und was Schiffahrt anlangt, ein überwiegender war, war Deutschland noch keine politische Macht und so sehen wir auch Keinen deutscher Nationalität in dem Kollegium vertreten. Aus diesen kleinen Anfängen des Dreimänner-Kollegiums entwickelte sich die aus Europäern in chinesischen Diensten bestehende Seezollbehörde, welche seit dem Jahre 1860 die gesamten Seezölle des chinesischen Reiches in den geöffneten Häfen und den dem französischen und englischen Grenzhandel geöffneten Inlandstationen an den Grenzen von Hongkong, Yünnan und Tibet verwalten. An der Spitze steht der General-Zollinspektor (Inspector General oder, wie er allgemein kurzweg genannt, der „I. G.“), wie Sie wissen, jetzt Sir Robert Hart, mit dem Sitz in Peking. Ein Zollkommissar mit seinem Stab europäischer und chinesischer Beamten steht in jedem geöffneten Hafen einem Bureau vor. Publikationen, die sogenannten Gelbbücher, werden in hochanzuerkennender ausführlicher Weise monatlich, viertel-, ganzjährlich und in Dekaden herausgegeben und sind in ihrer Vielseitigkeit eine reiche Fundgrube für Informationen über den chinesischen Handel im weitesten Umfang.

Die Einnahmen aus den fremden Seezöllen fließen der Peking-Regierung zu.

Als Basis für die Erhebung der Seezölle diente noch bis vor kurzem der englisch-chinesische Zolltarif vom 8. November 1858, in Shanghai abgeschlossen in Verfolg der Artikel 26 und 28 des Vertrages von Tientsin.

In dem Friedensschlussprotokoll vom 7. November 1901 Artikel 6 heisst es: dass „zum Zweck der Sicherheit für die Bons, welche für die Zahlungen der Kriegskostenentschädigung hinterlegt sind, die Einkünfte aus den Erträgen der Seezölle, soweit solche nach Zahlung der Zinsen und Amortisationsquoten der früheren durch diese Erträge gesicherten Anleihen verbleiben, dienen sollen.“ Diese Erträge sollen dadurch vermehrt werden, dass die jetzt bestehenden Zollsatzsätze für die See-Einfuhr auf 5 Prozent des wirklichen Wertes erhöht werden. Dieser neue Tarif ist in seinen Einzelheiten noch nicht festgesetzt; es ist aber eine Kommission mit der Ausarbeitung der bezüglichen Paragraphen beschäftigt.

Mit diesen, wie wir gesehen haben, zum Teil althergebrachten Einrichtungen seines Finanz- und Steuersystems steht China zum zweiten Mal, wir können unsere Worte der Einleitung wieder gebrauchen, im dämmernden Morgenrot einer neuen Entwicklungsperiode, denn dass eine solche dem chinesischen Reiche bevorsteht, unterliegt wohl keinem Zweifel.

Die ungeheure Macht moderner Kultur hat mächtig gegen die Mauern Chinas, mit denen das Land sich seit Beginn der Geschichte zu umgeben und gegen den Einfluss äusserer Ereignisse zu wahren verstanden hat, angeschlagen. Die bis vor wenigen Jahren behauptete isolierte Stellung Chinas ist durch den ganz wider Erwarten verlaufenen Krieg mit Japan 1894/1895 gebrochen, und die politischen Vorgänge der jüngst vergangenen Zeit haben von neuem dem Land erhöhte Anforderungen auferlegt.

Es erübrigt wohl, bei dieser Gelegenheit einen kurzen Ueberblick über die mit den europäischen Geldmärkten abgeschlossenen Anleihen zu gewinnen.

Mit einer solchen trat die Regierung zum ersten Mal 1875 auf dem englischen Geldmarkt auf, als sie mit der Hongkong-Shanghai-Bank eine 8prozentige Anleihe im Betrage von 327 675 Lstr. Gold abschloss. Die Anleihe wurde sieben Mal überzeichnet und bis 1884 zurückbezahlt. 1877 sah eine zweite Goldanleihe im Betrag von 1 600 000 Lstr., auch sie fand ihre Erledigung 1884.

1879 wurde eine 8prozentige Silber-Anleihe über 1 750 000 Taels kontrahiert, sie gelangte in 11 halbjährlichen Rückzahlungen 1884 zur Erledigung.

1881 wurde eine ebenfalls 8prozentige Silberanleihe im Betrag von 4 400 000 Taels emittiert und bis 1887 zurückbezahlt.

Eine 1885 abgeschlossene Anleihe zu 7 Prozent im Betrag von 1 505 000 Lstr. war 1891 zu Ende.

1885 wurden dann noch zwei Anleihen im Gesamtbetrag von 2 250 000 Lstr. abgeschlossen und bis 1895 zurückbezahlt.

Es betrug die ganze äussere Schuld Chinas

im Jahr 1891 3 134 513 Lstr.,

welche „ „ 1892 auf 2 439 118 „

„ „ 1893 „ 1 718 508 „

„ „ 1894 „ 997 874 „

reduziert war.

Im Jahr 1894 schloss China eine 7prozentige Silber-Anleihe in London im Betrag von 10 900 000 Taels, rückzahlbar von 1904 in zehn gleichen jährlichen Raten, ab, ihr schlossen sich an 1895 drei Anleihen à 6 Prozent, zusammen 5 000 000 Lstr.

eine Anleihe (russisch-französische)

à 4 Prozent über . . . . . 15 820 000 „

1896 eine Anleihe (deutsch-englische)

à 5 Prozent über . . . . . 16 000 000 „

1898 eine Anleihe (deutsch - englische)	
à 4½ Prozent über. . . . .	16 000 000 Lstr.
eine 5prozentige Eisenbahn-Anleihe (Peking-	
Shanhaikuan) . . . . .	2 300 000 „
eine desgleichen (Peking-Hankou) . . . . .	4 500 000 „
Zusammen inkl. Silberanleihe . . . . .	61 255 000 „

Von diesen Anleihen laufen heute noch 57 147 557 Lstr. Hierzu kommt noch die Kriegsentschädigung aus dem Boxer-Aufstand im Betrage von 450 Millionen Taels. Von diesen Beträgen sind rückzahlbar die

7prozentige Silber-Anleihe bis zum Jahr 1914	
6 „ Gold-Anleihen „ „ „	1914/15
4 „ Gold-Anleihe „ „ „	1931
5 „ „ „ „ „	1932
4½ „ „ „ „ „	1943
5 „ Eisenb.-Anleihe „ „ „	1944
5 „ belg. Eisenb.-Anl. „ „ „	1928
und die Kriegsentschädigung „ „ „	1940

es sind alles also „schwebende Schulden“.

China ist als erstklassiger Schuldner anzusehen, es ist bislang stets seinen Verpflichtungen mit grösster Pünktlichkeit nachgekommen, und wird es wohl auch für die Zukunft.

Selbst während der Boxerunruhen, wo der Handel für Monate vollständig lahm gelegt und den Chinesen Gelegenheit gegeben gewesen wäre, ihren Verpflichtungen sich zu entziehen, ist die Zahlung der Zinsen und Amortisationsquoten keiner der Anleihen auch nur um eine Stunde verzögert worden. Trotzdem wird sich die Notwendigkeit für Reformen in dem Steuer- und Finanzwesen des Landes im Laufe der Zeit fühlbar machen.

Zum Zweck einer Reorganisation ist es natürlich zunächst erforderlich, Vorkehrungen zu treffen, dass dem Staat das zukommt, was er vereinnahmt; wie dies durchgeführt werden kann, lehrt uns die fremde Seezollverwaltung. In ihr ist ein Vorbild geschaffen, wie es nicht besser sein kann.

Die Finanzen Chinas sind heute besser als zur Zeit der grössten Blüte des Landes unter der gegenwärtigen Dynastie, unter den Regierungen eines Kanghai oder Chien Lung, nicht zu reden von früheren Dynastien, unter denen eine Papiermisswirtschaft herrschte, wo das Zirkulationsmittel, die Assignaten, das „fliegende Geld“ fei-tsien oder „bequeme Geld“ pien-tsien genannt, auf  $\frac{1}{10}$  seines Wertes in baar reduziert war. Es war dies zu der Zeit der Sung-Dynastie in der Periode Kia Ting 1208 unserer Zeitrechnung.

Hoffen wir, dass die chinesische Regierung unter dem Druck der Verhältnisse aufwachen und die Notwendigkeit, die Hilfsquellen des Landes zu erschliessen, von selbst einsehen wird, und wir werden sehen, wie China aufs Neue aufblüht, unter dem Stimulus einer augenscheinlichen Ungunst der Verhältnisse. Pater Gaillard setzt in seinem Werke: Nankin „Port ouvert“ die Worte Lenormants auf das Titelblatt: „Ce serait un vrai malheur pour l'humanité, que la Chine périt au contact de l'Europe“. (Es würde wirklich ein Unglück für die Menschheit sein, wenn China bei der Berührung mit Europa zu Grunde ginge.)

Die starke Seite der Chinesen liegt in ihrem Fleiss und in der Eigenschaft, sich den kommerziellen Verhältnissen anzupassen; nicht in ihrer Befähigung, Kriege zu führen. Und die Unterhaltung freundlicher Beziehungen zu den fremden Mächte wird dem Lande besser dienen, als die Politik der Abgeschlossenheit und des Widerstandes gegen Fortschritt.

Ich kann wohl mein Urteil über die Chinesen durch keine bessere Autorität unterstützen, als durch die Worte eines der besten Kenner Chinas, des Herrn Professor Freiherrn von Richthofen, welcher sagt:

„Diejenigen, welche in Ostasien lebten, haben es gelernt, die Chinesen ernster zu erfassen und sie als Menschen zu betrachten, unter deren mittleren und oberen Schichten und grösstenteils auch im Landvolk ein gutes Teil von althergebrachter, wenn auch eigenartiger, bei manchen Individuen

bis zu sehr hohem Grade sich steigernder geistiger und formeller Bildung steckt. Menschen, welche noch fähig sind, das zu erfassen, was die europäische Kultur ihnen bieten kann“.

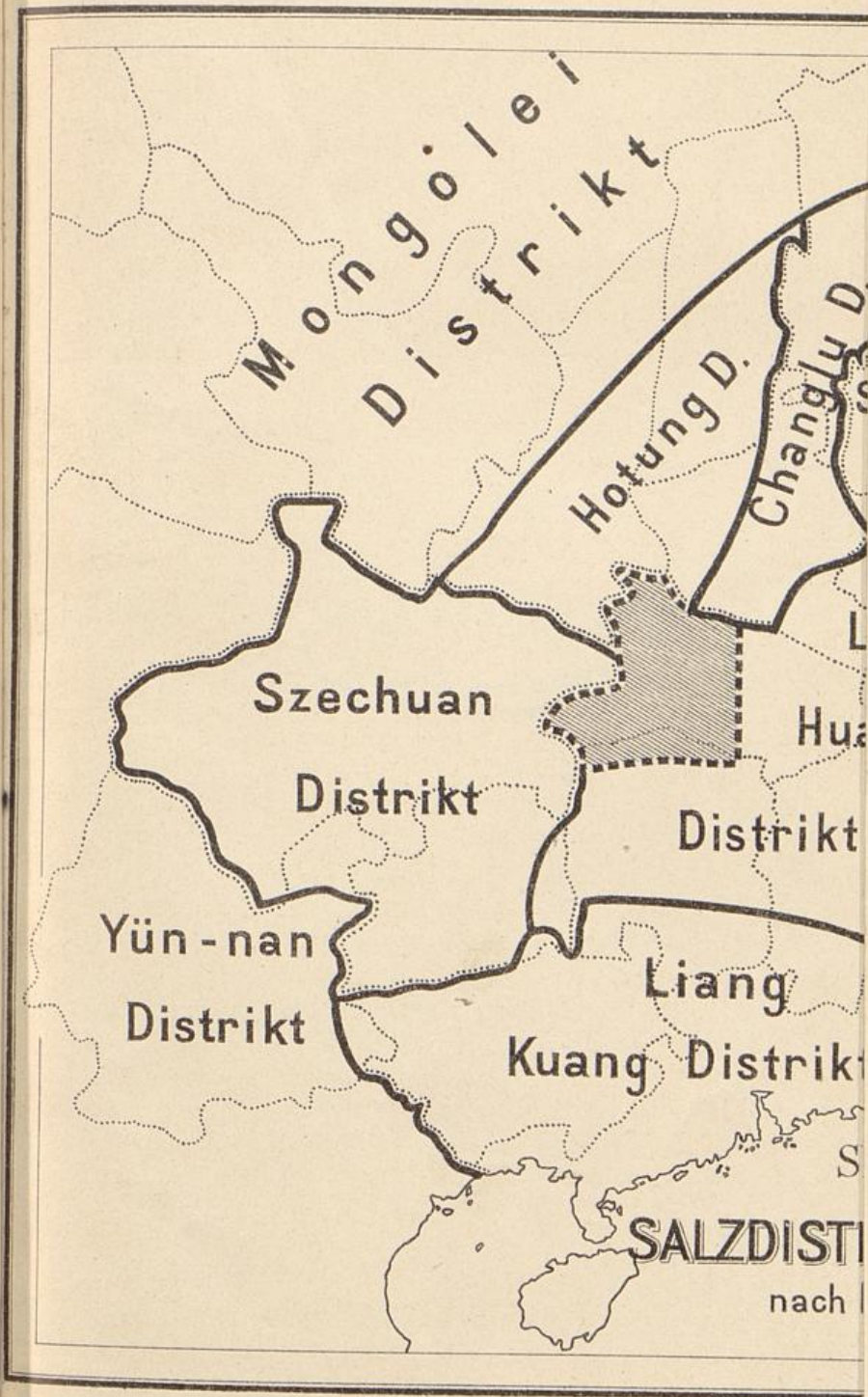
Hoffen wir, dass für China zur rechten Zeit auch der rechte Mann erscheint, der mit kräftiger Hand die Worte des Dichters in Erfüllung bringt:

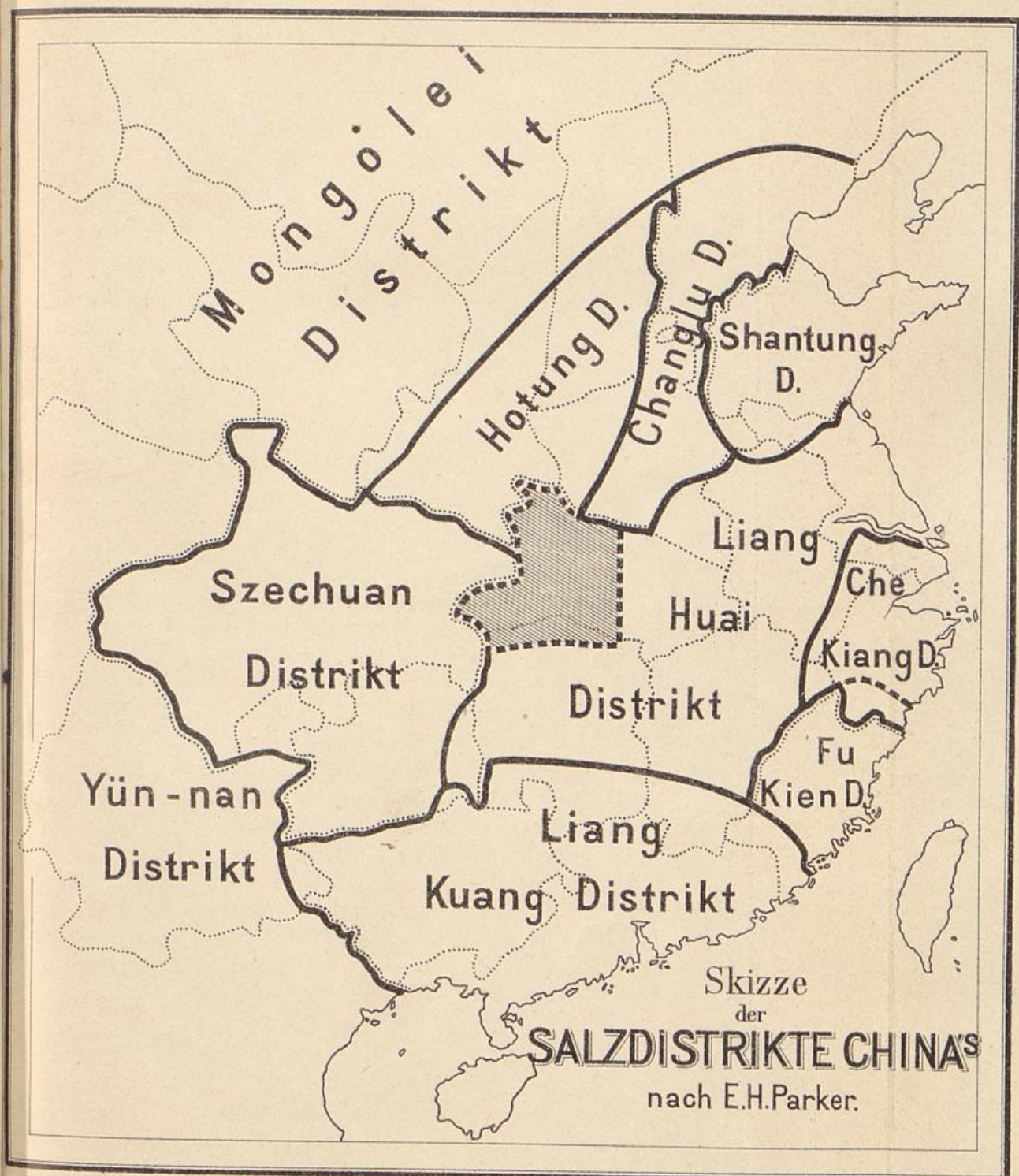
„Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit, und neues Leben blüht aus den Ruinen.“

### Referenz-Werke,

für vorstehende Arbeit in Gebrauch gezogen:

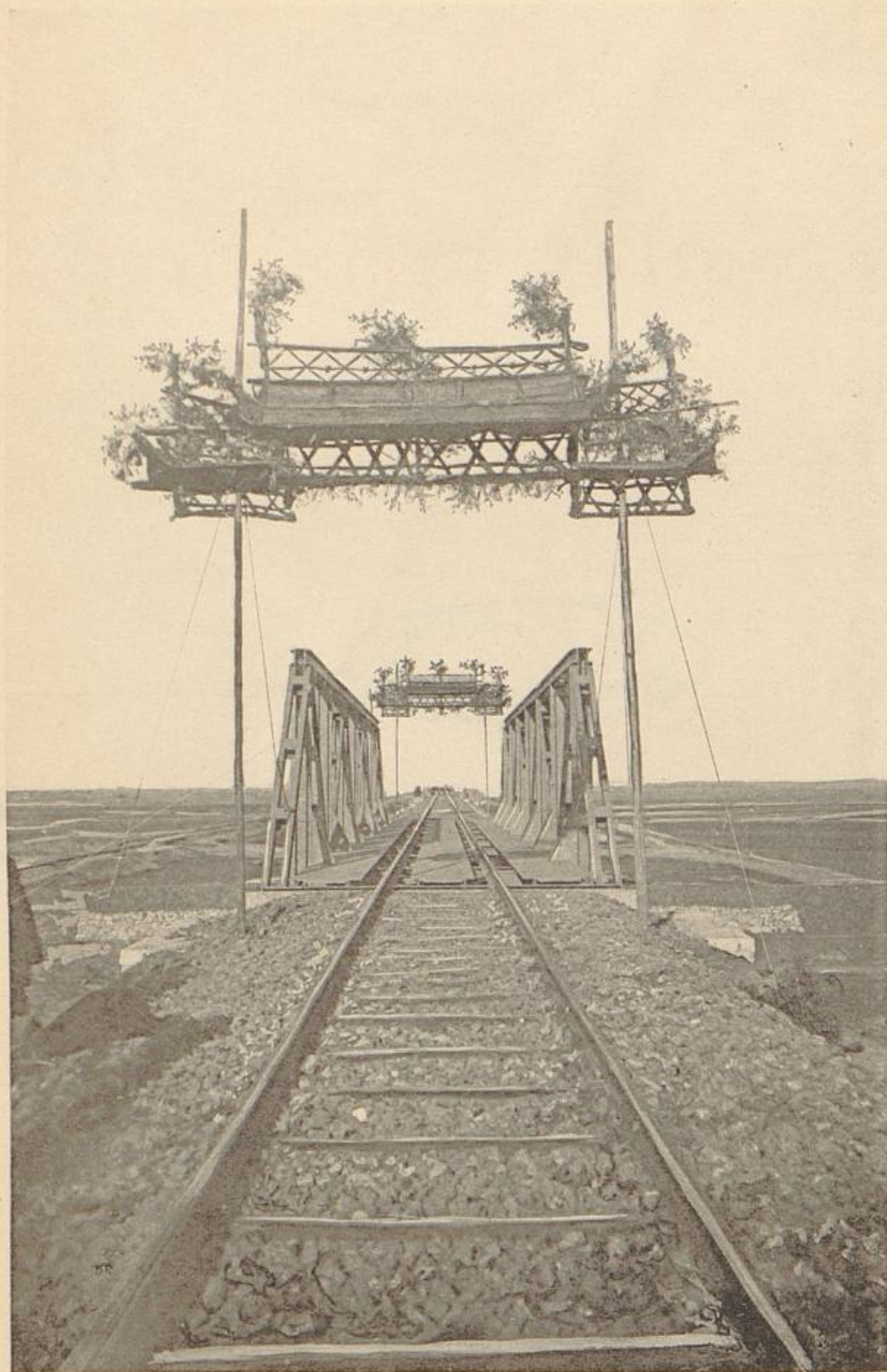
- Arbeiten der Kaiserl. Russischen Gesandtschaft zu Peking über China etc. Band I. 1858.  
 J. Pyer Ball, Things Chinese. London 1893.  
 China, Report on the Revenue and Expenditure of the Chinese Empire. London Foreign Office 1897.  
 Rev. Justus Doolittle, Handbook of the Chinese Language. Foochow 1872.  
 Dr. Ernst Faber, China in the Light of History. Shanghai 1897.  
 do. Quellen zu Confucius und dem Confucianismus. Hongkong 1873.  
 Dr. A. Forke, Chinesisches Finanz- und Steuerwesen. Mitteilung des Seminars für Orientalische Sprachen. Jahrgang III/IV. 1900/01.  
 Dr. W. A. P. Martin, A Cycle of Cathay, New-York 1897.  
 E. H. Parker, China, Her History, Diplomacy and Commerce. London 1901.  
 Johann Baptista du Halde, Ausführliche Beschreibung des Chinesischen Reiches. Rostock 1748.  
 Huc, Das Chinesische Reich. Deutsche Ausgabe. Leipzig 1856.  
 G. F. van Oss, Fenn on the Funds. London 1898.





Bibliothek der  
Leschalle in Bremen

Faint, illegible text at the bottom of the page, possibly bleed-through from the reverse side.



Triumphbogen zur Eröffnung der Eisenbahn an der Brücke  
über den Liu-Ku-Ho.

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 befleissigen, 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 Frühjahrspracht 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 Kopffzahl 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 trotzende 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 Lüftungsklappen 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.

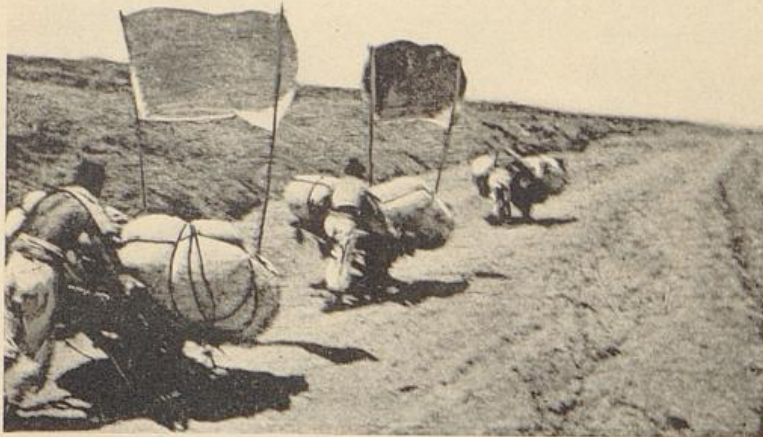
Die Reise des Herrn Baurat Gaedertz kennzeichnet die Aenderung der Verhältnisse. Nachdem unser Kaiser seine mächtige Hand auf Kiautschou gelegt hatte, war der Bau einer Eisenbahn die erste Bedingung für das Erblühen des Platzes; ohne sie wäre dessen gedeihliche koloniale Entwicklung unmöglich. Derjenige,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

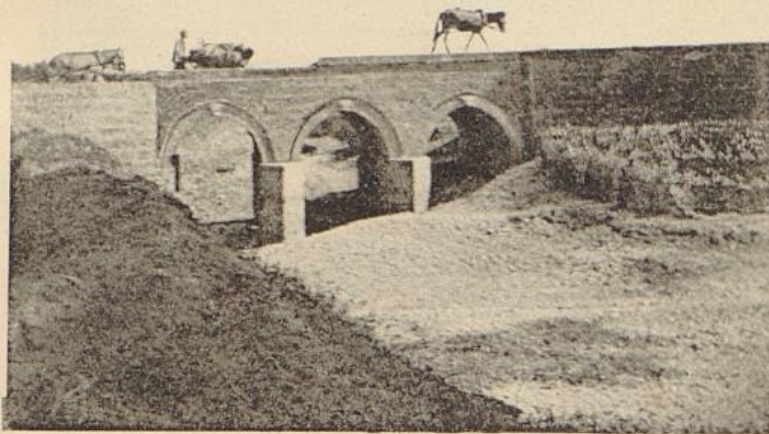
Noch eins möchte ich erwähnen: Herr Baurat Gaedertz hat über seine Erfahrungen mit den Chinesen berichtet; ich kann seiner Ansicht nur beipflichten, dass das Urteil über das Volk sich bessert, je eingehender man es kennen lernt; man gewahrt erst allmählich neben manchen unangenehmen auch seine vielfachen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

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

4/200



Segelnde Schubkarren.

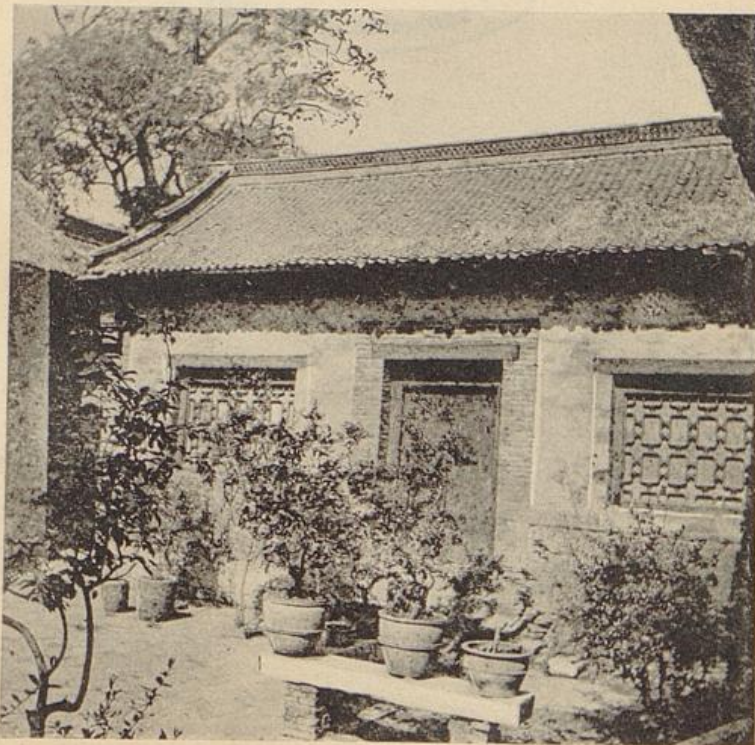


Chinesische Brücke.  
Schubkarren mit Maultier-Vorspann.

Bibliothek der  
Leschalle in Bremen



Chinesische Karren vor der Herberge in Tinkou.



Haus eines Mandarins in Poschan.

Bibliothek der  
Leschalle in Bremen



5

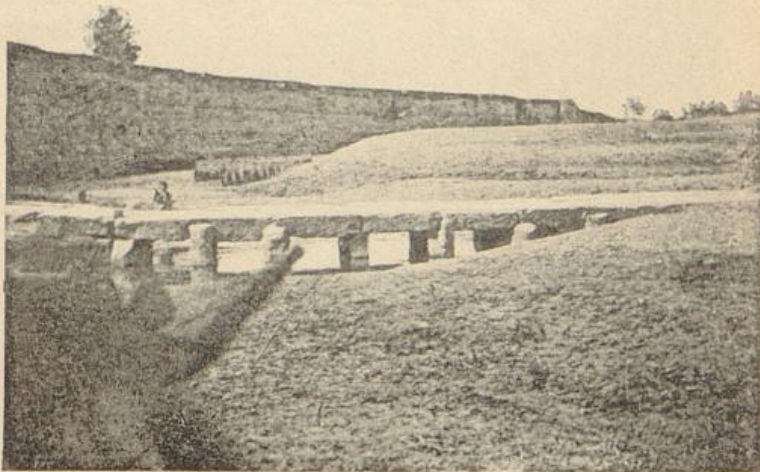
Tschang-Pei-Schan. Inneres des Tempels Te-Lung-Tscheng-Tschunga.



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.

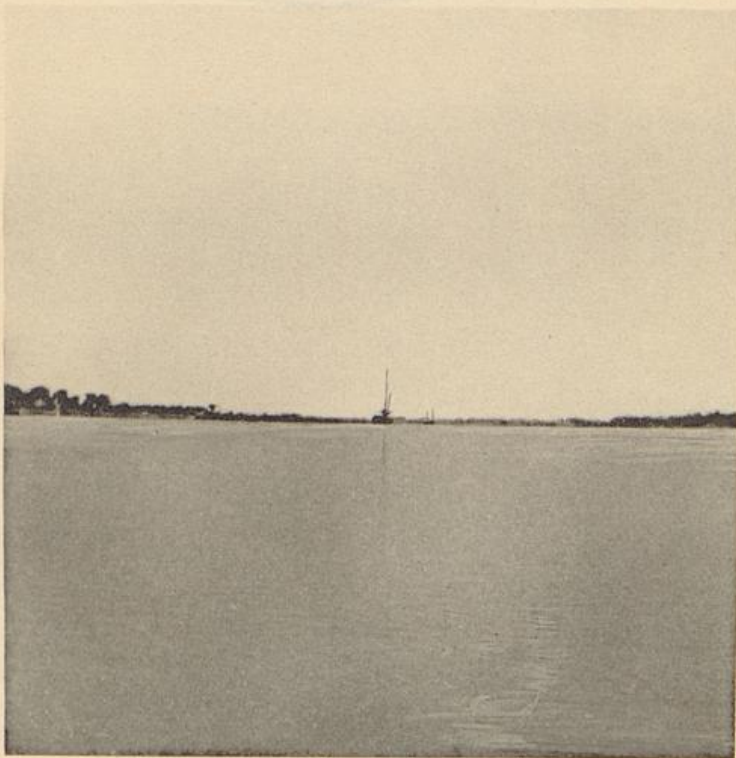


Kaiserkanal bei Te-Tschou.

Bibliothek der  
Leschalle in Bremen



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

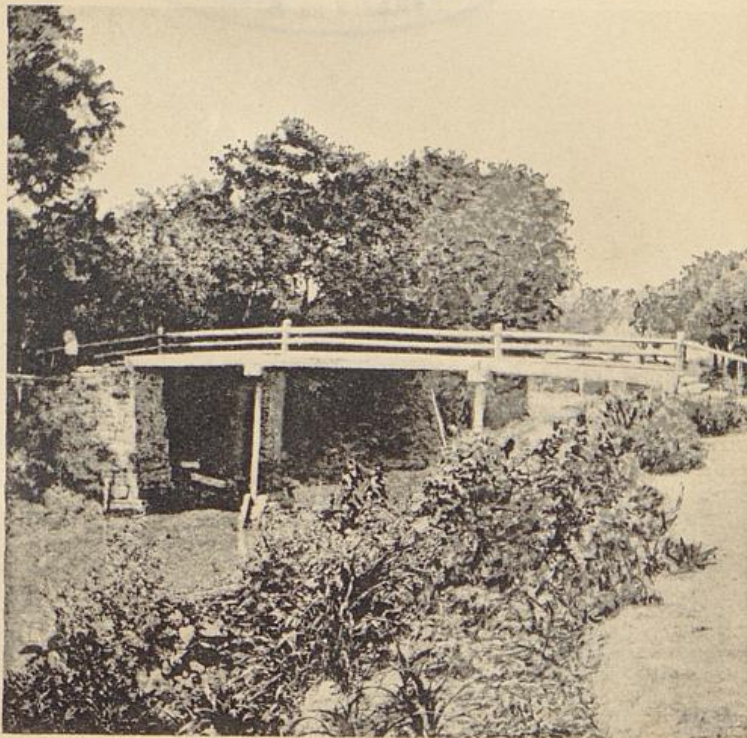


Hwang-Ho.

Bibliothek der  
Leschalle in Bremen



Ufer des Hwang-Ho.

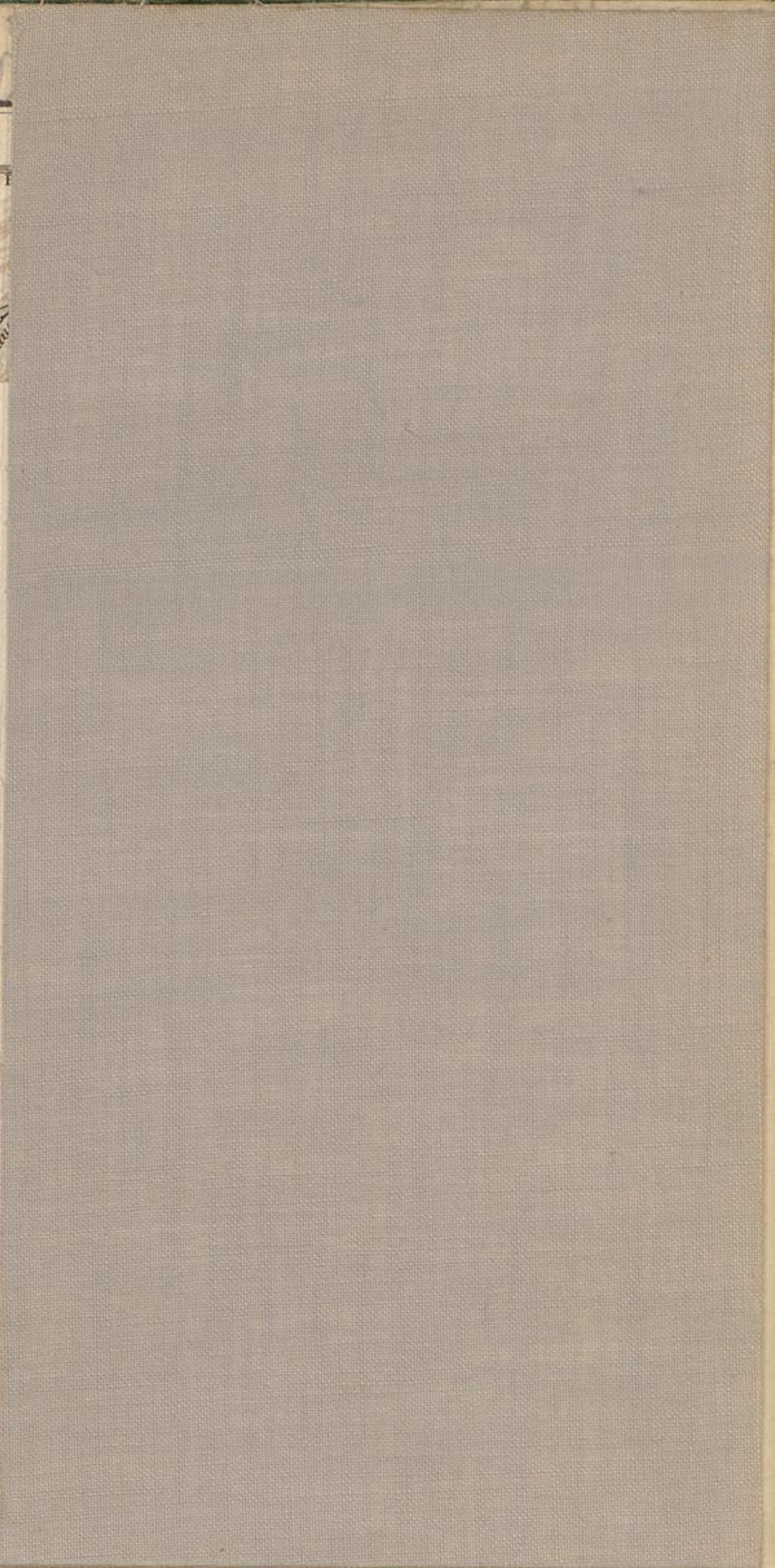


Brücke über den Si-Ka-Wei-Creek.  
(Pfeiler aus einer Steinplatte mit überliegendem Steinbalken.)

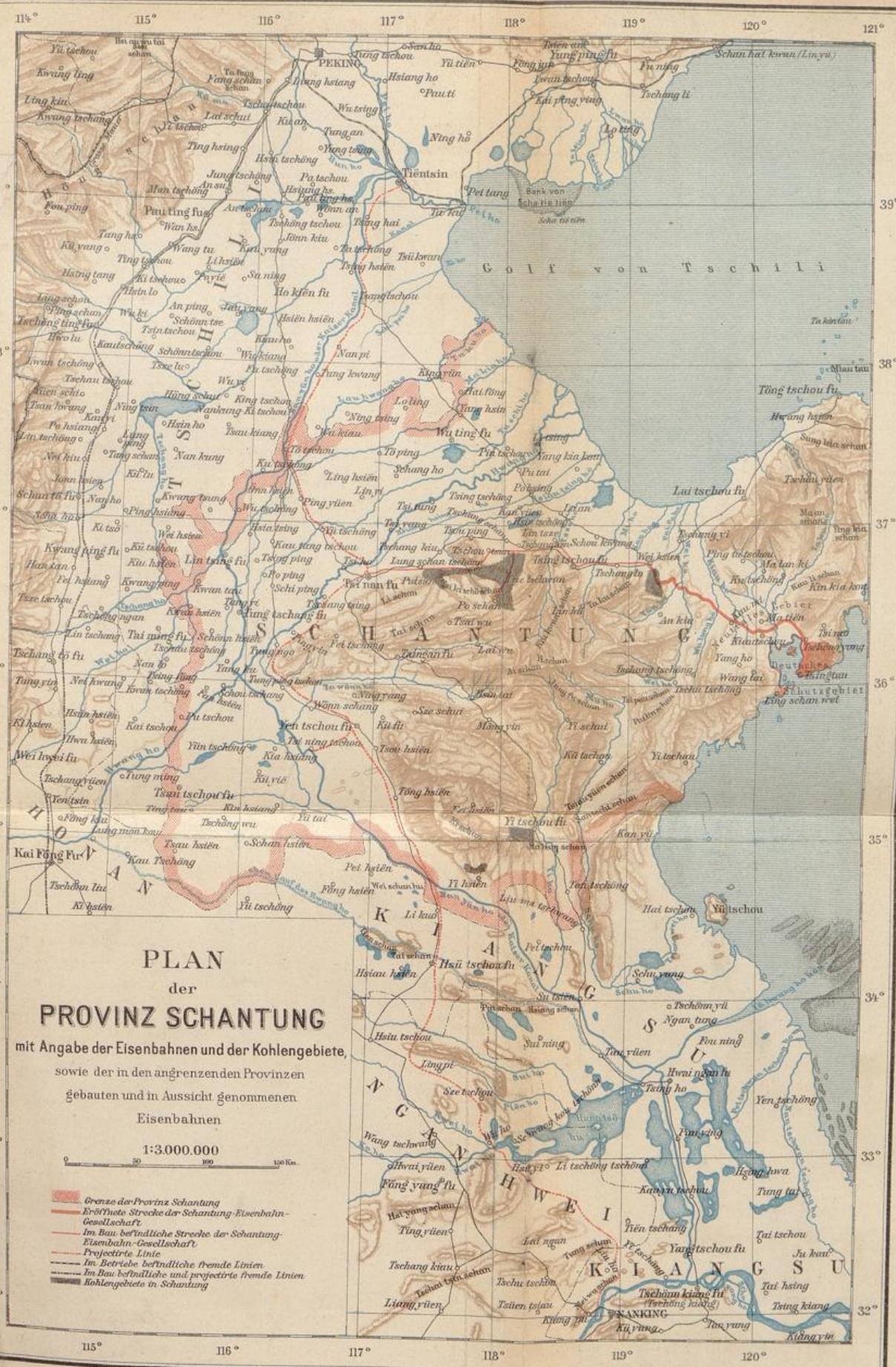
Bibliothek der  
Leschalle in Bremen

2. Er 60 114

114°



1868



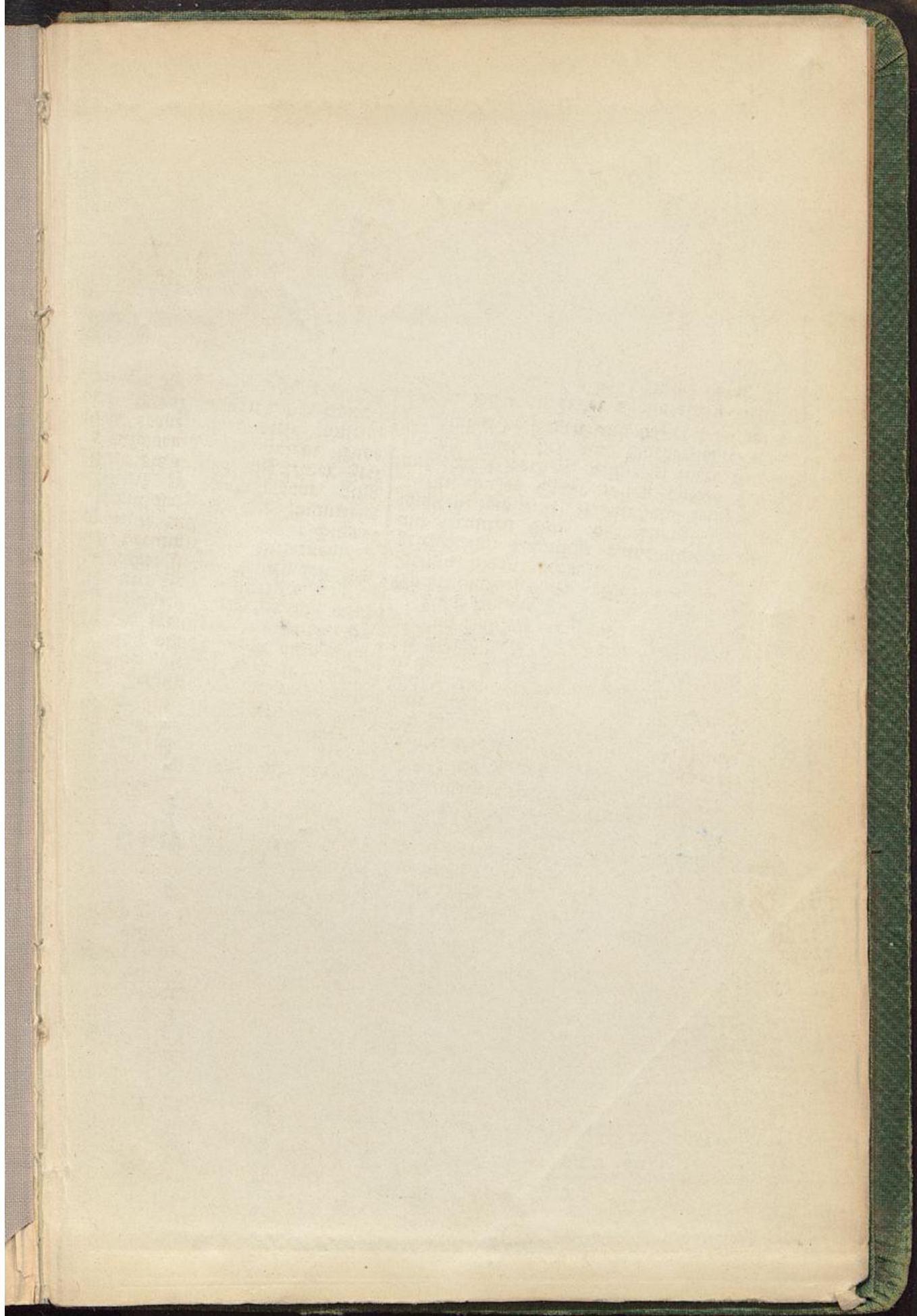
**PLAN**  
der  
**PROVINZ SCHANTUNG**  
mit Angabe der Eisenbahnen und der Kohlengebiete,  
sowie der in den angrenzenden Provinzen  
gebauten und in Aussicht genommenen  
Eisenbahnen

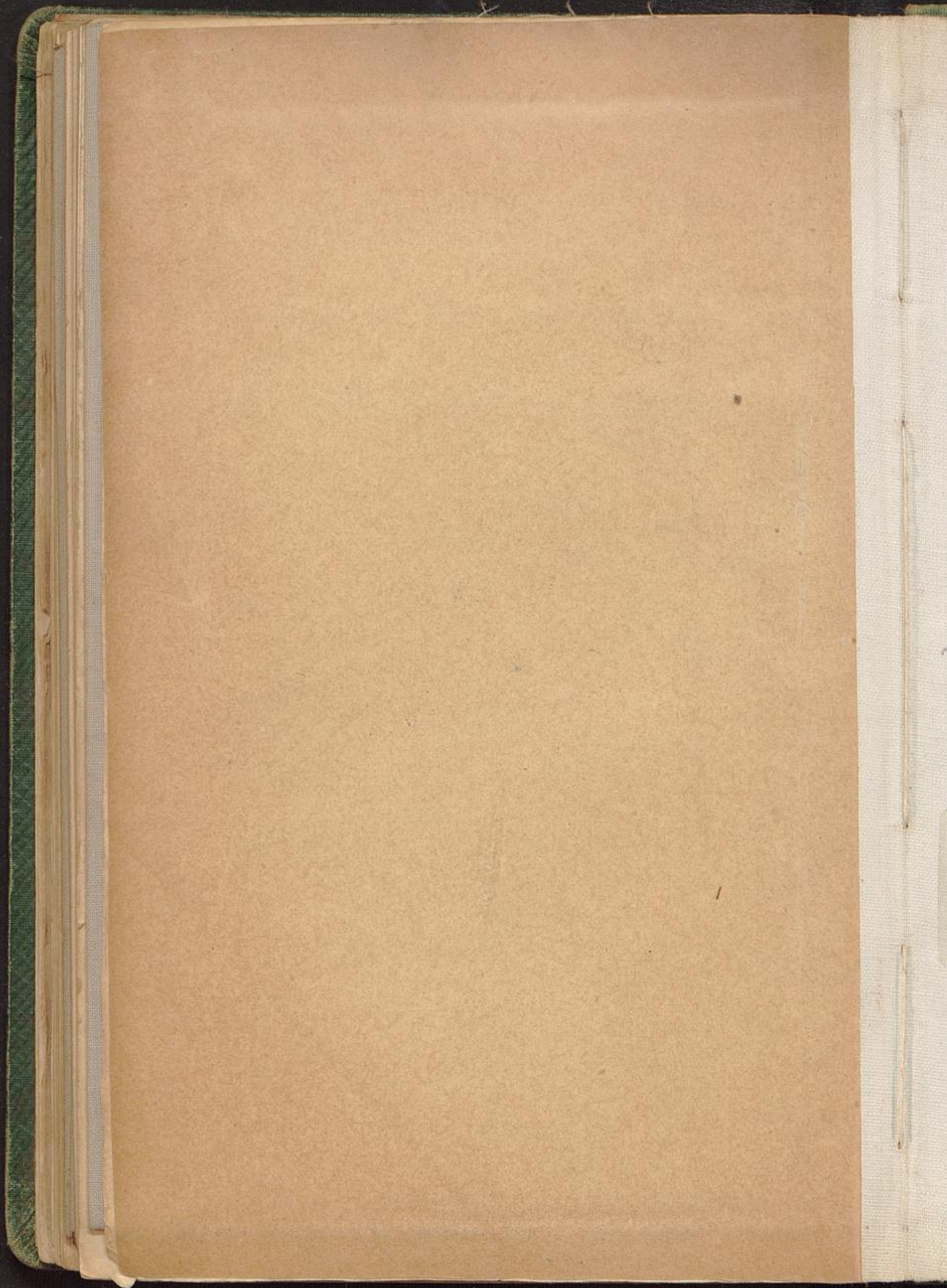
1:3.000.000

- Grenze der Provinz Schantung
- Erfüllte 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