



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG-Projekt "Digitale Sammlung Deutscher Kolonialismus"

Industrielle und Eisenbahn-Unternehmungen in China

Brandt, Max von

1899

urn:nbn:de:gbv:46:1-15055

Abteilung Berlin-Charlottenburg 4)

der Deutschen Kolonial-Gesellschaft.

— Verhandlungen 1898/99. —

Heft 4.

von Brandt, ✓

Kaiserlich Deutscher Gesandter a. D., Wirkl. Geh. Rat.

Industrielle und Eisenbahn-Unternehmungen in China.

Mit einer Kartenskizze

der Besitzverhältnisse und Interessensphären, sowie der konzessionierten und
projektierten Eisenbahnen in Ostasien. Masstab 1:10,000,000.

Vortrag,

gehalten in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen
Kolonial-Gesellschaft.

Berlin 1899.

Verlag von Dietrich Reimer

(Ernst Vohsen).

12

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

Der I. Vorsitzende: Prinz von Arenberg, M. d. R. u. d. A.-H.

Der stellvertretende Vorsitzende: von Ammon, Geheimer Bergrat, vortragender Rat im Ministerium für Handel und Gewerbe.

Der II. stellvertretende Vorsitzende: Kontre-Admiral z. D. Strauch.

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. Goering, Kaiserl. Ministerresident z. D.

Dr. Hammacher, M. d. R. u. d. A.-H.

Dr. Herzog, Staatssekretär a. D., Excellenz.

Imberg, Rechtsanwalt.

G. Kollm, Ingenieur-Hauptmann a. D.

Kraetke, Direktor im Reichspostamt.

Jul. Pintsch, Kommerzienrat.

W. Staudt.

Dr. Schön, Hilfsarbeiter im Kaiserl. Gesundheitsamt.

Stücklen, Fabrikbesitzer.

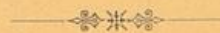
Ernst Vohsen, Konsul a. D.

Volkens, Professor.

Zur Erwerbung der Mitgliedschaft der Abteilung Berlin-Charlottenburg der Deutschen Kolonial-Gesellschaft wolle man sich an den Schriftführer Herrn Emil Selberg, Berlin W., Wilhelmstrasse 68, wenden, der das Weitere veranlasst.

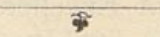
Der Jahresbeitrag beträgt minimal M. 9.—.

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



Industrielle
und
Eisenbahn-Unternehmungen
in China.

Mit einer Kartenskizze
der Besitzverhältnisse und Interessensphären, sowie der konzessionierten und
projektierten Eisenbahnen in Ostasien. Masstab 1:10,000,000.



Vortrag
von
von Brändt,
Kaiserlich Deutscher Gesandter a. D., Wirkl. Geh. Rat.



Die Versammlung fand statt am **Mittwoch,**
den 12. April 1899 im grossen Saale des **Hôtel Kaiserhof.**

Der grosse Saal des Kaiserhof war von einer vornehmen Gesellschaft aus allen Kreisen, sowohl der Diplomatie als der Industrie, des Handels, der Kunst und Wissenschaft, wie auch von Seiten des Offizierskorps verschiedener Waffengattungen dicht besetzt; wir nennen unter den Gästen nur den belgischen Gesandten, Baron Greindl, den türkischen Botschafter, den Vertreter der chinesischen Gesandtschaft; ferner den General-Adjutanten Sr. Majestät des Kaisers, General der Infanterie Exzellenz von Hahnke, den Minister des Königlichen Hauses Exzellenz von Wedel, Se. Exzellenz den Admiral von Knorr, Unterstaatssekretär Fleck und Excellenz von Fischer, den Geh. Leg.-Rat von Koenig, den General der Kavallerie Excellenz von der Planitz und den General-Leutnant Excellenz von Alten.

Der Vorsitzende der Abteilung Berlin-Charlottenburg der deutschen Kolonialgesellschaft, Se. Durchlaucht Prinz von Arenberg eröffnete die Versammlung mit einer kurzen Begrüssung und gab der Freude Ausdruck über die Anwesenheit des erst vor einigen Tagen von seiner Forschungs-expedition zurückgekehrten Prof. Dr. Futterer, der mit Dr. Holderer den asiatischen Kontinent durchquert hat.

Hierauf begann Excellenz von Brandt seinen mit lebhaftem Beifall aufgenommenen hochinteressanten und ebenso instruktiven Vortrag:

Hochverehrte Versammlung, hochgeehrte Damen und
Herren!

Wenn wir den römischen Schriftstellern Glauben schenken dürfen, so sollen die Leute in Rom, wenn sie sich in den

letzten Jahrzehnten der Republik und in den ersten des Kaiserreichs auf der Strasse begegneten, sich mit den Worten angedet haben: Was Neues aus Afrika? Afrika bedeutete damals nach dem Falle Karthagos für den Römer Aegypten, die Kornkammer des Römischen Reichs, den Sitz vieler Intrigen und den Schauplatz zahlreicher Aufstände. Ganz so verhält es sich bei uns wohl nicht mit China; wir haben manchen anderen Gesprächsgegenstand, wenn wir einen Bekannten auf der Strasse treffen, aber trotzdem werden wohl die meisten, wenn sie einen Blick auf die eingegangenen neuen Telegramme werfen, unwillkürlich nach der Ueberschrift Peking oder China sehen.

Da ist es nun von ganz besonderem Interesse, wenn sich in den Irrgängen der fremden Diplomatie in China ein Wegweiser findet, und als einen solchen kann man das letzte englische Blaubuch ansehen, das im März d. J. erschienen ist und dreihundert und einige sechzig Seiten umfasst. Ein stattlicher Band, aber so schlecht arrangiert, dass man zu dem Glauben berechtigt sein könnte, es sei dies absichtlich geschehen. Es ist schwierig, man könnte fast sagen unmöglich, in diesem Blaubuche das zu finden, was man sucht, aber bei einigem guten Willen entdeckt man doch vieles, was auch für uns von grösstem Interesse ist und wertvolle Fingerzeige enthält.

Ich habe versucht, aus dieser Veröffentlichung das zusammenzustellen, was für uns Deutsche besonders von Interesse ist, d. h. die den fremden Mächten gemachten Konzessionen betr. zu bauender Eisenbahnen und industrieller Unternehmungen. Ich habe darnach auch diese Karte angefertigt, die, wenn sie auch auf keine grosse Genauigkeit in der Zeichnung Anspruch erheben darf, so doch ein hinreichend orientierendes Bild von den Wünschen und Absichten der einzelnen Nationen und dem thatsächlich Erreichten giebt. Ehe ich aber auf diese Punkte näher eingehe, möchte ich kurz der Methoden Erwähnung thun, die von einigen der Mächte, ganz besonders von England, angewendet worden sind,

um die von ihnen gewünschten Zugeständnisse zu erlangen. Die chinesische Regierung braucht Geld. Da kommt denn Russland und bietet sich zur Darleihung desselben an. Aber der chinesischen Regierung erscheinen die gestellten Bedingungen zu drückend, sie wendet sich daher an die englische Regierung, die sich ihrerseits zum Abschluss einer Anleihe bereit erklärt, aber ebenfalls wieder unter Forderung politischer und anderer Vorteile. Dem gegenüber legt die russische Regierung ihr Veto ein, und der chinesischen Regierung bleibt schliesslich nichts weiter übrig, als den beiden Regierungen zu erklären, dass sie darauf verzichten müsse das Geschäft mit einer von ihnen abzuschliessen. Dasselbe wird schliesslich mit einem deutsch-englischen Konsortium gemacht. Nun aber erscheint England wieder und erklärt, dass es in der Ablehnung seiner Anerbietungen eine Beleidigung sehen müsse, die nur durch die Gewährung besonderer Zugeständnisse gesühnt werden könne; China giebt den Drohungen nach, aber kaum ist die Schwierigkeit mit England beseitigt, so kommt Russland und fordert als Kompensation der England gemachten Zugeständnisse auch seinerseits neue Vorteile. Andere Mächte schliessen sich dieser Politik an, und so bildet sich eine Kette fortwährender Forderungen und Zugeständnisse, die sich schliesslich ins Unabsehbare fortsetzen.

Auf dem Boden dieser historischen Entwicklung hat sich nun bei vielen der Glaube gebildet, dass die Periode des Zusammenbruches und der endgiltigen Aufteilung des chinesischen Reiches herangenahet sei. Ich werde später noch auf diesen Punkt zurückkommen und will nunmehr die Konzessionen erwähnen, welche den verschiedenen Mächten zuerteilt worden sind.

Was die Interessensphäre Englands anbetrifft, so gehören zu derselben nicht nur der ganze Stromlauf des Yangtse-Kiang und der in denselben einmündenden Nebenflüsse, sondern es hat seine Ansprüche auch noch auf eine ganze Anzahl anderer Provinzen ausgedehnt. So haben die Franzosen bekanntlich verlangt, dass die drei Provinzen Yünnan, Kwangsi

und Kwangtung als ihre Interessensphäre anerkannt werden, England behauptet aber, dass es zum mindesten in Yünnan und Kwangtung dieselben Interessen und daher dieselben Rechte habe wie Frankreich; seine Stellung lässt sich also dahin zusammenfassen, dass es in seiner Interessensphäre alle Rechte für sich beansprucht, in der Interessensphäre anderer aber gleiche Rechte mit denselben.

Was die Eisenbahnkonzessionen betrifft, die von englischer Seite erlangt worden sind, so beziehen sich dieselben nach Mitteilung des englischen Gesandten auf neun Konzessionen mit einer Gesamtlänge von 2800 [englischen Meilen, oder rund 4300 Kilometern. Zuerst seien die nördlichen Linien genannt, die von Peking über Tientsin, Taku und Shanhaikwan nach Niutschwang gehen. Diese Bahnen sind von der Hongkong- und Shanghai-Bank finanziert und kontrolliert und sind in den letzten Monaten die Veranlassung zu recht unangenehmen Auseinandersetzungen zwischen der russischen und englischen Regierung gewesen. Der Hongkong- und Shanghai-Bank und der mit ihr verbundenen grossen englischen Firma Jardine, Matheson & Co., sind ferner die Konzessionen für die Bahnen Shanghai-Nanking und von dem Nanking gegenüber gelegenen Pukau nach Sinyang in Honan, von Suchau über Hangchau nach Ningpo und von Kaulun gegenüber von [Hongkong, nach Canton erteilt worden und dem englisch-italienischen Peking-Syndikat das Recht von dem in der Provinz Shansi gelegenen Gebiet, in welchem dasselbe Bergwerkskonzessionen erhalten hat, eine Bahn nach Sianyang am Han-Fluss zu bauen und ebenso von seinem Bergwerksgebiet in Honan aus per Bahn den Anschluss an eine andere Bahn oder schiffbaren Fluss zu suchen. Ferner beansprucht die Hongkong- und Shanghai-Bank auf Grund eines von ihr mit dem deutschen Syndikat getroffenen Abkommens das Recht, die Hälfte der durch Shantung zu führenden Tientsin-Chinkiang-Bahn zu bauen, und endlich hat die englische Regierung das Recht erhalten, ihre Bahnen in Birma durch Yünnan und Kweichau bis in

die Provinz Szechuen zu verlängern. Das sind die direkt erlangten Zugeständnisse; ausserdem hat aber das vorerwähnte Hongkong- und Shanghai-Bank- und Jardine-Matheson-Syndikat mit der Amerikanischen China-Entwicklungsgesellschaft (China-Development-Co.) ein Abkommen getroffen, durch welches ihm der halbe Anteil an der dem amerikanischen Syndikat zuerteilten Konzession für die Bahn Hankau-Canton gesichert wird, und da die amerikanische Gesellschaft auch das Recht erlangt hat, im Falle es der belgischen Gesellschaft nicht möglich sein sollte, die für den Bau der Linie Peking-Hankau übernommenen Verpflichtungen zu erfüllen, den Bau dieser Bahn zu übernehmen, auch die Hälfte dieser Bahn. Man sieht, dass das englische Bahnnetz ganz China überspannt und dass der praktische Blick des englischen Industriellen und Finanzmannes, das entschlossene Zugreifen derselben und das billige englische Kapital wieder einmal den Sieg über alle Konkurrenten davongetragen haben. Freilich sind von den Bahnen bis jetzt nur wenige und zwar die nördlichen von Peking bis Shanhaikwan gebaut und in Betrieb, und alles andere ist vorläufig Zukunftsmusik, es kann aber wohl kaum einem Zweifel unterliegen, dass im Verlauf weniger Jahrzehnte der grösste Teil der angeführten Bahnstrecken von den Engländern ausgeführt werden sein wird.

Was Russland anbetrifft, so erstreckt sich dessen Interessensphäre nach eigenen Angaben über die Mandschurei bis an das linke Ufer des Hoangho und westlich über die Mongolei und das neue Gebiet (Chinesisch-Turkestan) hinaus bis nach Russisch-Turkestan und den Khanaten. Von Bahnkonzessionen haben die Russen den Teil der transsibirischen Bahn, der über 1000 englische Meilen durch die nördliche Mandschurei nach Wladiwostock führt; ferner haben die Russen nach der Besitzergreifung von Taliewan und Port Arthur das Recht erlangt, von diesen Plätzen aus die Verbindung mit der transsibirischen Bahn herzustellen. Endlich hat die russisch-chinesische Bank die Konzession für die

Strecke Chingteng-Taiyuenfu erhalten, was sie zur Herrin der Verbindung zwischen Peking und dem Westen des Reiches macht. An den ersten beiden Linien ist die Arbeit in vollem Gange.

Was Frankreich gethan, ist, dass es sich das Recht zu sichern] gewusst für die Verlängerung der Strecke Hanoi-Langson nach Lungschau, eventuell Nanning, sowie für den Bau einer Bahn von Packhoi über Nanning und Pese nach Yünnanfu, sowie endlich für eine Bahn im Thal des Roten Flusses (Sonkoi) über Mengtze und Manhao nach Yünnanfu. Für den Bau der beiden ersten dieser Linien dürfte französischerseits keine Absicht vorliegen, da man mit denselben nur dem Transitverkehr durch Tonkin Konkurrenz machen würde; man hat sich die Konzessionen nur geben lassen, um andere zu verhindern dieselben zu erlangen und auszunützen. Dagegen scheint man ernstlich an den Bau der dritten Bahn zu denken. Sie werden sich entsinnen, dass vor nicht zu langer Zeit seitens der französischen Regierung eine Anleihe von 200 Millionen Francs bewilligt worden ist, von denen 130 Millionen für den Ausbau von Bahnen in Tonkin ausgegeben werden sollen, während 70 Millionen dazu bestimmt sind, die Bahn am Roten Fluss entlang bis Yünnanfu zu bauen. Der Führer der Mission der Lyoner Handelskammer, Herr Brenier, hat sich wieder an die Spitze einer neuen Explorationskommission gestellt und weilt bereits in China. Wenn die nach hier gelangten Nachrichten zutreffend sind, so wird sich der General-Gouverneur von franz. Indo-China Herr Doumer ebenfalls bald nach dort begeben. Auch englischerseits liegt seit lange der Plan vor, die Birmanischen Bahnen nach Yünnan hinein zu verlängern. Die Engländer haben nach der Annexion von Unter-Birma 1877 mit dem Bau der Strecke von Rangun nach Prome begonnen und 1885, nach der Annexion von Oberbirma den Weiterbau sofort aufgenommen und bis Mandalay fortgeführt. Dort stellten sich der Ueberschreitung des Stromes grosse Schwierigkeiten in den Weg. Der Strom ist 3 km breit, und das

Wasser steigt bei der Flut 30 Fuss, man hat also von einer Ueberbrückung Abstand genommen und unterhält den Verkehr durch eine Dampffähre. Die Bahn wurde dann auf dem rechten Ufer bis Mytchina fortgesetzt mit einer Abzweigung nach Katho, während gleichzeitig von Mandalay aus eine Linie nach der Kunlon-Fähre am Salwin gebaut wurde.

In Birma sind bis jetzt 1400 englische Meilen ausgebaut, während 700 Meilen im Bau begriffen sind. Es wird nun darauf ankommen, wer von beiden, die Engländer oder die Franzosen, zuerst durch Yünnan die reichste Provinz Chinas, Szetschuen erreichen.

Welchen Erfolg die Japaner im letzten Kriege erzielt haben, ist bekannt. Die japanischen Besitzungen liegen im weiten Bogen an der Ostküste von China, von Formosa bis zum eigentlichen Japan; die Japaner haben ferner von China die Zusicherung verlangt und erhalten, dass in der Provinz Fukien keine Abtretungen an andere Mächte gemacht werden dürfen. Die Provinz Tsekiang gehört in die englische Interessensphäre; es ist dem englisch-italienischen Peking-Syndikat gelungen, dort ebenfalls Konzessionen für Minen zu erhalten. In den diesem Syndikat, dessen Vertreter in China ein Italiener, Herr Luzzatti, ist, gemachten Zugeständnissen dürfte der hauptsächlichste Grund für den Versuch der italienischen Regierung zu suchen sein, an der Sanmun-Bay festen Fuss zu fassen und so zu den gewonnenen industriellen Vorteilen maritime und politische zu fügen.

Ueber die Frage, was von deutscher Seite bis jetzt erreicht worden ist, lässt sich nicht viel berichten. Durch das Abkommen mit der chinesischen Regierung sind einer deutsch-chinesischen Gesellschaft im Prinzip die Linien Kiautschau nach Tsinanfu und bis zur Nordgrenze von Schantung, von Kiautschau nach Ichaufu (es mag hier bemerkt werden, dass Ichaufu der Mittelpunkt des Kohlenfeldes, eine Bezirkshauptstadt erster Klasse und das in jüngster Zeit von deutscher Seite besetzte, in der Nähe des Meeres

gelegene Ichauhsien eine Kreishauptstadt ist) und zwischen Tsinanfu und Ichaufu gesichert; über eine zusammen mit der Hongkong- und Shanghai-Bank zu bauende Linie von Tientsien nach Chinkiang am Yangtze schweben Verhandlungen, die bis jetzt zu keinem Abkommen geführt haben. Oder doch, wenigstens nach einer Richtung hin, und zu einem recht bedauerlichen, durch welches das deutsche Syndikat sich damit einverstanden erklärt hat, dass das Yangtze-Thal, d. h. das Flussgebiet des Yangtze, womit wie ausdrücklich bestimmt wird, auch das Gebiet gemeint ist, welches Nebenflüsse des Yangtze durchströmen, ferner alle Provinzen südlich von Yangtze, die Provinz Shansi mit einer Verbindung mit der Peking-Hankau Linie an einem Punkte südlich von Chingteng und eine Verbindung mit dem Yangtze Thal, die das Thal des Hoangho schneidet, als das Gebiet angesehen werde, in dem das deutsche Syndikat in Eisenbahnbauten nicht mit dem englischen konkurrieren dürfe. Ich glaube nicht zu irren, wenn ich der Hoffnung Ausdruck gebe, dass diese aus den ersten Tagen des September v. J. stammende Abmachung (in dem Blaubuch No. 312) nicht ganz endgiltig geworden ist, denn ich würde es für die deutschen Interessen und die deutsche Industrie als höchst bedauerlich und nachteilig bezeichnen müssen, wenn dieselben auf Shantung beschränkt bleiben und von dem übrigen China ausgeschlossen werden sollten. Was wir brauchen, und zwar ganz notwendig, ist einerseits, dass wir nach Westen hin uns ausdehnen können, und andererseits, dass wir uns nicht vom Yangtze abdrängen lassen. Der Kaiserkanal, der Tientsin mit dem Yangtze verbindet, führt durch Shantung, es ist daher eine durchaus berechtigte Forderung, dass die Eisenbahn, die an ihm entlang von der Südgrenze von Shantung an den Strom gebaut werden muss, nicht in andere Hände als deutsche falle. Die Verbindung nach dem Norden, nach Tientsin, allein genügt nicht unsern Interessen.

Die Frage, welche Ergebnisse die Verhandlungen zwischen anderen Syndikaten und der chinesischen Regierung oder

chinesischen Behörden gehabt haben, ist auch für uns eine hochinteressante, da wir an dem Erlangten den Umfang des zu Erlangenden bemessen können. Ich möchte daher ganz besonders auf das Abkommen hinweisen, das von der Amerikanischen China Entwicklungs-Gesellschaft mit Bezug auf den Bau der Hankau-Canton-Bahn getroffen worden ist.

Für den Bau dieser Bahn ist eine chinesische Gesellschaft gegründet worden, die China Railway Co., deren Generaldirektor Sheng den chinesischen Gesandten in Washington Wu Ting fang beauftragt hat, mit der American China Development Co. einen Vertrag abzuschliessen. Nach demselben hat die amerikanische Gesellschaft

1) 4 Millionen Pfund Sterling für den Bau und die Ausrüstung der Bahn zu beschaffen.

2) Wird die chinesische Regierung von dem Generaldirektor unterzeichnete, von dem chinesischen Minister in Washington gegengezeichnete 5pCt. Goldobligationen ausgeben, die von der amerikanischen Gesellschaft mit 90 pCt. des Nennwertes übernommen werden. Diese Obligationen sollen denen entsprechen, die bisher unter der Garantie der Zolleinnahmen ausgegeben worden sind, nur dass in diesem Falle die Bahn mit allem, was dazu gehört, als Sicherheit dienen soll. Es sollen ferner nur so viele Obligationen ausgegeben werden, als zu 90 pCt. erforderlich sind, um die Kosten des Baues nach Plänen zu decken, welche die amerikanische Gesellschaft vorlegen und der Generaldirektor billigen wird. Die Zinsen laufen nur für solche Beträge, welche nachweisbar für Zwecke des Baues ausgegeben worden sind.

3) Die amerikanische Gesellschaft wird die Bahn von Hankau nach Canton bauen und ausrüsten, und zwar nach den besten modernen Systemen; sie soll das Recht haben, sie von Canton bis an die See zu verlängern, und solche kurzen Zweiglinien zu bauen, die notwendig sind, vorhandenen Verkehr heranzuziehen und Verbindungen herzustellen; alles nach von dem Generaldirektor gebilligten Plänen.

4) Beim Bau, Verwaltung und Geschäftsführung durch die Beamten der amerikanischen Gesellschaft soll besondere Rücksicht auf die Anschauungen, Gewohnheiten und Ideen des chinesischen Volkes genommen werden; dieselben sollen so viel als möglich berücksichtigt und geschont werden. Wo irgend möglich, sollen mit Zustimmung des Direktors Chinesen in verantwortlichen Stellungen, beim Bau und der Verwaltung der Eisenbahn benutzt werden. Was die Erdarbeiten anbetrifft, so sollen Unterkontrakte unter Genehmigung des Generaldirektors mit Chinesen abgeschlossen werden. Die Arbeit soll in Uebereinstimmung mit den Plänen und Spezifikationen des Chef-Ingenieurs der Gesellschaft und unter seiner Oberaufsicht stattfinden und keine Einmischung erlaubt sein.

5) Als Vergütung für die Ober-Aufsicht und ihre Dienste erhält die amerikanische Gesellschaft 5 pCt. der Gesamtkosten, ausgenommen die für den Erwerb von Land und Erdarbeiten. Alles Material soll auf dem offenen Markt zum niedrigsten Preise beschafft werden; chinesisches Material, wie das von den Hanyang-Eisenwerken u. s. w. gelieferte, soll bei gleicher Qualität und Preisen bevorzugt werden. Für den Ankauf von Material soll keine andere Kommission als die vorangeführte berechnet werden.

6) Nach Vollendung der ganzen Bahn oder eines Teiles derselben soll der Betrieb derselben unter von der amerikanischen Gesellschaft mit Zustimmung des Generaldirektors ernannten Beamten geleitet und ein Departement wie das der fremden Seezölle eingerichtet werden, dem alle Beamten unterstellt sind. Untüchtige oder nachlässige Beamten sollen nicht im Dienste behalten werden. Nach Zahlung aller Gehälter, Löhne und anderen Ausgaben für den Unterhalt und den Betrieb der Bahn soll die amerikanische Gesellschaft 20 pCt. des Nettogewinns in Form von Schuldscheinen erhalten, und zwar bis zu einer Höhe von einem Fünftel der Kosten der Linien.

Die chinesisch-amerikanische Eisenbahn-Gesellschaft soll das Recht haben, diese Schuldscheine jeder Zeit al pari zurückzukaufen und zu vernichten; die nicht so zurückgekauften sollen nach 43 Jahren vom Tage der Ausstellung an ohne Zahlung erlöschen, d. h. unzweifelhaft, dass dieselben innerhalb dieser Frist durch die Zahlung von Zinsen oder Dividenden deren Höhe nicht angegeben ist, amortisiert werden.

7) Sobald als möglich, nachdem dies Abkommen ratifiziert worden, wird die amerikanische Gesellschaft durch ihre Ingenieure die Bahn vermessen lassen und einen Kostenanschlag aufstellen, der alles Erforderliche umfasst, und soll die Bahn drei Jahre nach dem Beginn vollendet sein. Die Kosten der Vermessung werden von beiden Gesellschaften zur Hälfte getragen.

8) Die zuerst erwähnten Gold-Obligationen sollen 50 Jahre laufen. Im Fall die chinesische Gesellschaft die Obligationen zurückzukaufen wünscht, soll sie das in den ersten 25 Jahren zu $102\frac{1}{2}$ pCt., in den letzten 25 Jahren zu 100 pCt. des Nominalwertes dürfen. Wenn die chinesische Gesellschaft alle Obligationen eingelöst hat, kann sie die Verwaltung der ganzen Bahn allein übernehmen und alle fremden Ingenieure sowie die anderen Angestellten der Bahn entlassen.

9) Als Garantie für die Erfüllung dieses Kontraktes deponiert die amerikanische Gesellschaft in Washington 100 000 Dollars, die dem chinesischen Gesandten verfallen, wenn nicht innerhalb der ersten sechs Monate ein gleicher Betrag seitens der amerikanischen Gesellschaft ausgegeben worden ist.

10) Die amerikanische Gesellschaft soll auf eigene Kosten eine Schule für gewerblichen Unterricht im Eisenbahnwesen errichten, in der Chinesen in allen Zweigen des Eisenbahnwesens ausgebildet werden sollen.

11) Alles Material wird zollfrei eingeführt. Die Eisenbahn soll Regierungstruppen im Fall eines Krieges oder Auf-

ruhrs den Vorzug in der Beförderung geben und sollen dieselben mit Material und Munition zum halben Fahrpreise befördert werden.

Dieser Vertrag ist am 14. April 1898 zu Washington unterzeichnet worden.

Am selben Tage ist ein weiteres Abkommen unterzeichnet worden, wonach der amerikanischen Gesellschaft zugesichert worden ist, dass, falls das Abkommen mit der belgischen Gesellschaft für die Lu-Han-Linie nicht perfekt würde, die amerikanische Gesellschaft beauftragt werden solle, 5 Millionen Pfund Sterling für den Bau dieser Linie unter denselben Bedingungen zu beschaffen, wie für den Bau der Hankau-Canton-Linie.

Aus diesen Abmachungen wollen Sie, meine Damen und Herren, entnehmen, dass die chinesische Regierung ihre Oberhoheitsrechte nirgends aufgegeben und ihre Interessen vollständig zu wahren gewusst hat; die Bedingungen sind solche, wie sie auch in anderen Ländern getroffen worden sein würden.

Dasselbe ist bei den Abmachungen mit Russland und Belgien der Fall, und ich glaube, dass die chinesische Regierung wenig geneigt sein wird, über die gemachten Zugeständnisse hinauszugehen. Wie schon erwähnt, ist eine englische Gesellschaft mit der amerikanischen dahin übereingekommen, den Bau der Bahn zur Hälfte zu übernehmen.

Ich habe bereits des sog. Peking-Syndikats Erwähnung gethan; dasselbe hat ausser den angeführten Eisenbahn-Konzessionen im südlichen Teile der Provinz Shansi das [Recht zur Bearbeitung von Eisen- und Kohlenbergwerken, sowie zur Aufsuchung von Petroleumquellen erlangt [und ebenso das Recht zur Bearbeitung von Minen im nördlichen Teile von Honan auf dem linken Ufer des Hoangho. Auch hier sind die Abmachungen zwischen den chinesischen Behörden und dem Peking-Syndikat derart, dass die Oberhoheit der chinesischen Regierung wie die materiellen Interessen derselben und der Bevölkerung vollständig gewahrt worden sind.

Die Abmachungen sind charakteristisch für die Auffassungen, wie solche in China herrschen.

In beiden Fällen sind es chinesische Gesellschaften gewesen, denen die Konzessionen ursprünglich erteilt worden sind und die sie dann an das englisch-italienische Syndikat abgegeben haben. Herr Luzzatti hat die betr. Verhandlungen mit vielem Geschick geführt. Auf die die Minengerechsamkeit in Honan bezüglichen Abmachungen vom 21. Juni 1898 entfallen im wesentlichen die nachstehenden Bestimmungen: Die betreffenden Bergwerke, nördlich vom gelben Fluss, sollen festgestellt und aufgenommen und die Pläne dem Gouverneur von Honan zur Genehmigung vorgelegt werden. Wo Bergwerksland Privaten gehört, soll Miete oder Ankauf mit dem Eigentümer zu verständigen Preisen abgeschlossen werden.

Die Yü-fêng-, d. h. die chinesische Gesellschaft darf eine Anleihe bis zu 10 Millionen Taeln aufnehmen. Sollte der Betrag nicht ausreichen, dann darf die Gesellschaft nur vom Peking-Syndikat Geld leihen. Alle Kontrolle bei der Verwaltung, der Ausbeutung, des Beamtenpersonals und der Finanzen soll durch die Direktoren des Peking-Syndikats und den Vorsitzenden der Yü-fêng-Gesellschaft ausgeübt werden.

Jedes Bergwerk muss einen fremden Ingenieur und einen chinesischen Verwalter haben, von denen der erstere allen Arbeiten vorsteht, der letztere alle Beziehungen zwischen Fremden und Chinesen vermittelt. Der fremde Ingenieur kontrolliert alle Ausgaben, der chinesische Verwalter prüft dieselben.

Wo gearbeitet werden soll, muss zuerst eine Verständigung mit dem Landeigentümer herbeigeführt werden, um ihn für Verluste an seinen Ernten zu entschädigen. Kirchhöfe und Grabstätten müssen geschont werden. Wo Schaden an Leib und Leben zugefügt wird, hat die Gesellschaft billige Entschädigung zu leisten. Um Zwistigkeiten zwischen den Beamten und der Bevölkerung zu vermeiden, müssen bei jedem Bergwerk geeignete Massnahmen getroffen werden.

Zu diesem Zweck wird der Gouverneur einen Deputierten ernennen, und das Syndikat einen Notablen wählen, welche beide von dem Syndikat zu bezahlen sind.

Zunächst haben selbstverständlich fremde Ingenieure und Werkmeister Verwendung zu finden, später aber sollen die Yü-fêng-Compagnie und das Syndikat für diese Funktionen passende Chinesen aussuchen, für Stellen mit geringerer Verantwortlichkeit sollen überhaupt ausschliesslich Chinesen und zwar Honanleute verwendet werden. Die Bergleute sollen vornehmlich Honanleute sein und einen ausreichenden Lohn erhalten; ferner sollen Reglements über die Arbeitsdauer u. s. w. ausgearbeitet werden.

Das Syndikat soll auf seine Kosten eine Bergwerksschule einrichten und in dieselbe 20 bis 30 fähige junge Leute aufnehmen.

Das Syndikat soll, nachdem das für jede Mine erforderliche Kapital festgesetzt worden ist, Aktien in Höhe desselben ausgeben, von denen Chinesen jeden beliebigen Betrag erwerben können. Chinesen können solche Aktien von der Yü-fêng Gesellschaft zum Marktpreise oder auf offenem Markte erwerben. Falls Chinesen innerhalb der festgesetzten 60 Jahre drei Viertel aller Aktien einer Mine erworben haben, kann dieselbe von dem Syndikat erworben werden, d. h. dem Syndikat abgekauft werden.

Die chinesische Regierung erhält ein Recht, Fabrikationssteuern von 5% der Brutto-Ausgaben zu erheben; von dem Gewinn gehen 6% Zinsen auf das Kapital, 10% für Amortisation, bis dieselbe vollständig getilgt ist. Von dem Rest erhält die chinesische Regierung 25%. Die Produktionssteuer von 5% soll in Zukunft von allen Bergwerksunternehmungen erhoben werden. Die Regierung übernimmt keine Verantwortlichkeit für das aufgebrachte Kapital.

Die Rechnungen für die einzelnen Bergwerke müssen auseinander gehalten werden, und der Gewinn des einen darf nicht zur Ausgleichung des Verlustes eines anderen benutzt werden. Alle Maschinen, Material u. s. w. sollen bei der

Einfuhr denselben Regeln unterliegen, wie die für die Kaipingminen und sonstigen chinesischen Gesellschaften eingeführten, d. h. sie sollen einen und einen halben Eingangszoll an das fremde Seezollamt zahlen und von allen Inlandssteuern befreit sein, d. h. den Eingangs- und den Transitzoll. Die Erzeugnisse der Minen zahlen bei der Ausfuhr den tarifmässigen Zoll.

Das Syndikat kontrolliert die Bergwerke für 60 Jahre. Nach Ablauf dieser Zeit gehen alle Bergwerke, neue, alte, zahlende oder mit Verlust arbeitende, mit dem ganzen Material, Baulichkeiten, Land, Eisenbahnen, Brücken und alles mit dem Kapital der Bergwerke erworbene Eigentum gratis an die chinesische Regierung über. Von Chinesen bearbeitete Minen, die innerhalb des Gebietes liegen, können, wenn der Eigentümer willig ist, von ihm gemietet oder gekauft werden, dürfen ihm aber nicht fortgenommen werden.

Wo es erforderlich ist, Wege oder Brücken anzulegen, Flüsse oder Kanäle zu öffnen, oder zu vertiefen, oder Zweig-Eisenbahnen zu vollenden, um sie mit Hauptlinien oder schiffbaren Wasserläufen zu verbinden, um den Transport von Kohlen, Eisen oder anderen Produkten der Honan Minen zu erleichtern, soll das Syndikat auf seinem an den Gouverneur der Provinz gerichteten Bericht ermächtigt sein, auf eigene Kosten damit vorzugehen. Von Zeit zu Zeit sind Reglements für die Zweigbahnen zu machen.

Das für die erlaubten Arbeiten erforderliche Land soll nach den bereits für andere öffentliche Gesellschaften bestehenden Vorschriften erworben werden. Privateigentum muss geachtet und die Behörden um Schutz angegangen werden.

Am Ende jeden Jahres soll ein gedruckter Rechnungsabschluss für jedes Bergwerk veröffentlicht und ein allgemeiner Rechnungsabschluss dem Gouverneur eingereicht werden.

Da diese Bergwerke unter der Oberhoheit Chinas stehen, so soll, wenn sich China im Kriege mit einer anderen Macht befindet, das Syndikat den Befehlen der chinesischen

Regierung gehorchen, die eine Unterstützung des Feindes untersagen.

Das sind, wie Sie sehen, ebenfalls Bestimmungen, wie sie kaum hier bei uns für die Regierung wie für die Besitzer der Bergwerke günstiger getroffen werden könnten, und trotzdem hat sich das grosse englische Syndikat, an dem auch Rothschild stark beteiligt ist, mit diesen Bestimmungen einverstanden erklärt.

Sir Claude M. Mac Donald, der englische Gesandte in Peking, äusserte sich in seinem Begleitbericht vom 27. Mai 1898 über diese Vereinbarungen, wie folgt:

„Die Vereinbarungen sind von Herrn Luzzatti aufgesetzt, der allein für dieselben verantwortlich ist. Ich unterlasse es, dieselben zu kritisieren; aber es kann keinem Zweifel unterliegen, dass die Konzession, wenn verständig ausgeführt, von ungeheurem Werte sein wird.“

Ich habe über diesen Punkt deswegen so eingehend gesprochen, weil es absolut notwendig ist, dass man sich von der Illusion frei macht, als ob jeder Fremde, der nach China ginge, dort souverän wäre. Die Chinesen verstehen ihre Interessen sehr gut zu wahren und haben keinen Grund, sich ein „Imperium in Imperio“ aufdrängen zu lassen. Es ist nur unter geordneten Verhältnissen möglich, mit Profit zu arbeiten. Und wenn man sieht, dass Leute, die sehr gut verstehen, was sie wollen, die ihre Vorteile sehr gut zu wahren wissen, sich auf solche Bestimmungen einlassen, so weiss man, dass das auch von unserer Seite recht gut geschehen kann.

Lassen Sie mich an das Gesagte zum Schluss noch eine Bemerkung knüpfen.

In der Presse, in der englischen sowohl wie der anderer Länder ist es Sitte geworden, von einer Aufteilung des chinesischen Reiches als unmittelbar bevorstehend zu sprechen. Diejenigen, welche so etwas sagen und schreiben, haben sich aber nie die Mühe gegeben, sich mit den in Frage kommenden Zielen auch nur oberflächlich bekannt zu machen.

Ich meine nicht, dass man bei uns daran denkt, etwas derartiges in Shantung thun zu wollen, ich beziehe mich auf diese Provinz nur, weil uns die Verhältnisse derselben näher liegen und besser bekannt sind. Die Provinz ist beinahe doppelt so gross als das Königreich Bayern, nämlich 145 000 Quadratkilometer gegen 75 000 und zählt ca. 26 Millionen Einwohner. Wenn man, billig gerechnet, annimmt, dass für je 1000 oder 2000 Mann ein Mann zur Aufrechterhaltung der Ordnung notwendig wäre, bei einer Bevölkerung, die nicht besonders geneigt sein dürfte, sich unser Wesen aufdrängen zu lassen, so würde dies zwischen 13 bis 26 000 Mann betragen, die wir dort halten müssten. Bei anderen Nationen, welche weit grössere Interessensphären als wir in China haben, würde die Zahl eine noch weit grössere sein müssen. Ich möchte daher annehmen, dass auch keine einzige europäische Macht daran denkt, sich in dieser Weise in China festzusetzen. Das schliesst aber nicht aus, eventuell für die Aufrechterhaltung der Ordnung einzuschreiten und die für diesen Zweck erforderlichen Massregeln zu ergreifen, es sind das Lasten, die nicht zu vermeiden sind, weil wir mit gewissen Rechten auch gewisse Pflichten übernommen haben. Aber von da bis zur Beseitigung der chinesischen Regierung und zu einer Aufteilung des chinesischen Reichs ist ein Schritt, an den der Gedanke denen, die sich ihrer Verantwortlichkeit bewusst sind, vollständig fern liegen dürfte. Einzelne englische Kreise arbeiten freilich nach dieser Richtung hin, aber die englische Regierung selbst hat bis jetzt jede Gelegenheit wahrgenommen, sich in der allerbestimmtesten Weise ablehnend gegen solche Gedanken zu verhalten. Und das ist erklärlich. Man braucht sich nur England im Besitz des Yangtze-Thals und in dem letzteren eine englische Armee zu denken, um zu verstehen, welches bequeme Angriffsobjekt dieselbe für den Gegner Englands in Asien bilden würde. England hat aber jedes Interesse, die Angriffslinien gegen seinen Besitz möglichst auf das Meer zu verlegen; ist es doch in diesem Augenblick bemüht, durch

die übermässige, mit grosser Hast betriebene Vermehrung seiner Flotte seine möglichen Gegner auf dem Gebiete der maritimen Rüstungen finanziell lahm zu legen; es ist daher kaum anzunehmen, dass gerade England daran denken sollte, sich in China ein zweites Indien zu schaffen. Ich glaube im Gegenteil, dass England wie alle anderen Nationen ein Interesse daran hat, die chinesische Regierung zu stärken und sie für die Aufrechterhaltung der Ruhe verantwortlich zu machen. Der Vergleich mit Indien hat ja manches verlockende, aber diejenigen, die sich auf denselben berufen, übersehen dabei, dass die Eroberung Indiens 250 Jahre in Anspruch genommen hat, und dass England bei derselben in der Eifersucht der verschiedenen Stämme und Dynastien unter einander eine sehr erhebliche Unterstützung gefunden hat, eine Unterstützung, die in China ganz in Wegfall kommen würde. Dem gegenüber wird von manchen behauptet, dass dies nicht zutreffend sei, da man von den Chinesen nicht als von einer Nation sprechen könne. Das ist auch nach manchen Richtungen unzweifelhaft richtig; fehlt doch z. B. das Band einer gemeinsamen Sprache, denn nicht allein dass der Süd- und Nordchinese sich nicht miteinander verständigen können, es trifft dies häufig, besonders im Süden schon bei den Bewohnern von nur wenige Meilen von einander entfernten Dörfern zu. Dafür besitzen die Chinesen aber etwas anderes: eine gemeinsame, dreitausend Jahre alte Morallehre, die heute noch ebenso lebensfähig ist wie zur Zeit des Konfuzius. Freilich ihre Expansionskraft hat diese Lehre, die sich einst über alle Staaten Ostasiens ausdehnte, und mit ihr das chinesische Volk, wenigstens als politischer Faktor, verloren, aber ihre Cohäsionskraft hat sie behalten, denn sie beruht auf dem, was in China mehr als in irgend einem andern Lande die Grundlage des ganzen Gemeinwesens, des Reichs und der Verwaltung desselben ist, der Familie. Das ist ein Punkt, den wir nicht scharf genug ins Auge fassen können, wollen wir uns nicht einer vielleicht verderblichen Täuschung hingeben. In allen solchen Fragen handelt es sich darum, sich über die thatsächlichen Verhält-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

nisse klar zu werden und mit denselben und nicht mit persönlichen Anschauungen und Wünschen zu rechnen.

Ich freue mich, meinen Ausführungen hinzufügen zu können, dass nach mir zugegangenen an Ort und Stelle in Tsintau eingezogenen Nachrichten dort das Möglichste geschehen und fleissig gearbeitet worden ist. Die Kanalisation der Stadt ist vollständig fertig; die Strassenregulierung ist gleichfalls in Angriff genommen und würde schon weiter vorgeschritten sein, wenn nicht einige der provisorisch errichteten amtlichen Baulichkeiten den neuanzulegenden Strassenzügen im Wege ständen und erst die Errichtung der definitiven Gebäude abgewartet werden müsste, bis mit dieser Arbeit fortgeschritten werden kann.

Ein jeder, der dort gewesen und nach hier zurückgekommen ist, versichert, dass in Tsintau gut und fleissig und für die Zukunft gearbeitet worden ist. Vergessen wir dabei nicht, dass dort, wie überall, nicht geerntet werden kann, bevor nicht gesäet worden ist, und dass es andauernder rastloser Thätigkeit bedürfen wird, um unseren Plänen, Wünschen und Hoffnungen einen praktischen Erfolg zu sichern. Und wenn ein jeder dort und in der Heimat sich an dieser Arbeit beteiligt und in diesem Sinne weiter wirkt, dann wird auch die neue deutsche Erwerbung, die die Initiative Sr. Majestät des Kaisers uns gegeben, frucht- und nutzbringend sein und für Deutschland eine Quelle der Freude, der Befriedigung und des Stolzes, wie auch der Macht und des Gewinnes werden. Das walte Gott!

Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen)

Berlin SW., Wilhelm-Strasse 29.

- Ueber Tropenhygiene, Dr. Schön M. 0.60
- China, in ethischer, industrieller u. politischer Beziehung,**
von Brandt, Wirkl. Geh. Rat Kaiserl. Deutscher Ge-
sandter a. D. M. 0.60.
- Deutsche Kolonien in Australien,** Dr. Franz Kronecker . . M. 0.30.
- Die Goldlagerstätten und der gegenwärtige Stand des**
Goldbergbaues in Australasien, Schmeisser, Ober-
bergrat M. 0.80.
- Meine Reise nach Brasilien,** Dr. Hermann Meyer M. 0.40.
- Der Kampf um den Ostasiatischen Handel,** mit Karte,
C. Busley, Professor, Geh. Regierungsrat M. 1.20.
- Reisebilder aus Deutsch-Süd-West-Afrika** mit Karte, Th.
Rehbock, Regierungs-Baumeister M. 1.—.
- Uebe** mit Karte, Glauning, Prem.-Lieutenant in d. Kaiserl.
Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika M. 1.—.
- Ein Ausflug nach Kiau-Tschou,** Franzius, Geh. Ober-Baurat,
mit an denselben anknüpfenden Ausführungen von
Excellenz Wirkl. Geh. Rat von Brandt nebst einer
Karte von Ostasien mit der Kiau-Tschou-Bucht in drei-
fachem Farbendruck M. 1.—.
- Die Wirtschaftliche Entwicklung Deutsch-Ostafrikas,** mit
3 Karten und 6 Abbildungen, Dr. Stuhlmann, Regierungs-
rat und Abteilungschef beim Gouvernement von Ost-
Afrika M. 1.50.
- Meine Aequatorial-Ostafrika- u. Uganda-Expedition 1896/97,**
mit 1 Karte von Dr. Max Schöller M. 1.20.
- Meine Reisen in Syrien und Palästina.** Mit besonderer
Berücksichtigung der dortigen Deutschen Tempel-
gemeinden v. Said Ruete, Prem.-Leutn. Mit 1 Karte . . M. 0.80.
- Aerztliche Beobachtungen in den Tropen,** Dr. R. Koch,
Geh. Medizinalrat, Professor M. 1.20.
- Deutsch-Südwest-Afrika,** Major Leutwein, Kaiserl. Landes-
hauptmann. Mit einer Karte. 1898 M. 1.—.
- Eine starke Flotte — eine Lebensbedingung für Deutsch-**
land. Von einem Vaterlandsfreunde M. 0.30.
- Kolonien und Flottenfrage.** M. von Brandt, Wirkl. Geh. Rat
Kaiserl. Deutscher Gesandter a. D. M. 0.60.
- Betrachtungen über die Transvaalfrage** und die Verstimmung
zwischen Deutschland und England von Vs. M. 0.30.
- Was ist Kiautschou wert?** Dr. Michaelis, Oberregierungsrat . M. 0.50.
- Das Tote Meer** und der Untergang von Sodom und Gomorrha.
Dr. Max Blanckenhorn. Mit einer Karte und 18 Voll-
bildern nach Original-Aufnahmen M. 1.—.
- Die Deutschen und der Orient.** Ein Umblick und ein Aus-
blick von Carl Conradt. 1898 M. 1.—.
- Ergebnisse meiner Reisen in Deutsch-Ostafrika.** W. Born-
hardt, Bergassessor. 1899 M. 0.60.
- Aus der Deutsch-Ostafrikanischen Mission.** Pater Adams.
Mit einer Karte. 1899 M. 1.—.

Verlag von Dietrich Reimer (ErnstVohsen),
Berlin SW., Wilhelm-Strasse 29.



— Zweites Hundert-Tausend! —

Kleiner Deutscher Kolonialatlas.

Herausgegeben von der
Deutschen Kolonial-Gesellschaft.

Zweite, durch eine Karte von Ost-China, Kiau-Tschou vermehrte Auflage.
2 Uebersichtskarten und 6 Karten der Schutzgebiete.

Preis gebunden in Leinwand 1 Mark, geheftet 60 Pfennig.

Deutsch - Südwest - Afrika.

Seine wirtschaftliche Erschliessung
durch die Nutzbarmachung des Wassers
von

Th. Rehbock.

Mit Lichtdrucken und Karten.

Preis eleg. geb. M. 14.—, kart. M. 12.—.

Deutsch-Südwest-Afrika.

96 Lichtdrucke nach Photographien aus
dem Herero- und Namalande,
während einer Forschungsreise 1896/97
aufgenommen von

Th. Rehbock.

Quer-Oktav. — Mit einer Karte.

Preis eleg. geb. M. 8.—.

SCHANTUNG

und seine Eingangspforte

KIAUTSCHOU

von

Ferdinand Frhr. von Richthofen. Preis elegant gebunden M. 10.—.

Mit 3 grossen Karten ausser Text
(1 topographische und 1 geologische Karte der
Provinz Schantung u. 1 Karte des nordöstlichen
China)

3 kleinen Karten im Text
und
9 Lichtdrucktafeln.

Durch Syrien und Kleinasien.

Reiseschilderungen und Studien aus dem Jahre 1896.
von Roman Oberhummer und Heinrich Zimmerer.

Ca. 20 Bogen gr. 8^o mit 15 Lichtdrucktafeln und ca. 50 Abbildungen im Text, sowie
einer Uebersichtskarte von Dr. B. Hassenstein.

— Preis elegant gebunden M. 18.—. —

Vom Mittelmeer zum Persischen Golf.

Durch den Hauran, die Syrische Wüste und Mesopotamien
von Dr. Max Freiherr von Oppenheim.

Zwei Bände gr. 8^o mit 72 Vollbildern, über 200 Abbildungen im Text und drei Karten
von R. Kiepert.

— Preis elegant gebunden M. 20.—. —

Die Generalakte der Samoa-Konferenz

mit einer Karte:

• • • Die Samoa-Inseln • • •

und die gegenwärtigen Besitzverhältnisse der Kolonialstaaten im Indischen und
Grossen Ozean. Herausgegeben von der Deutschen Kolonial-Gesellschaft.

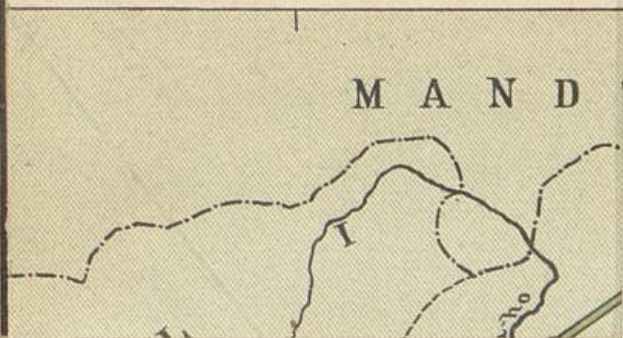
— Preis in Umschlag M. 1.—. —

Druck von Trowitzsch & Sohn, Berlin SW.

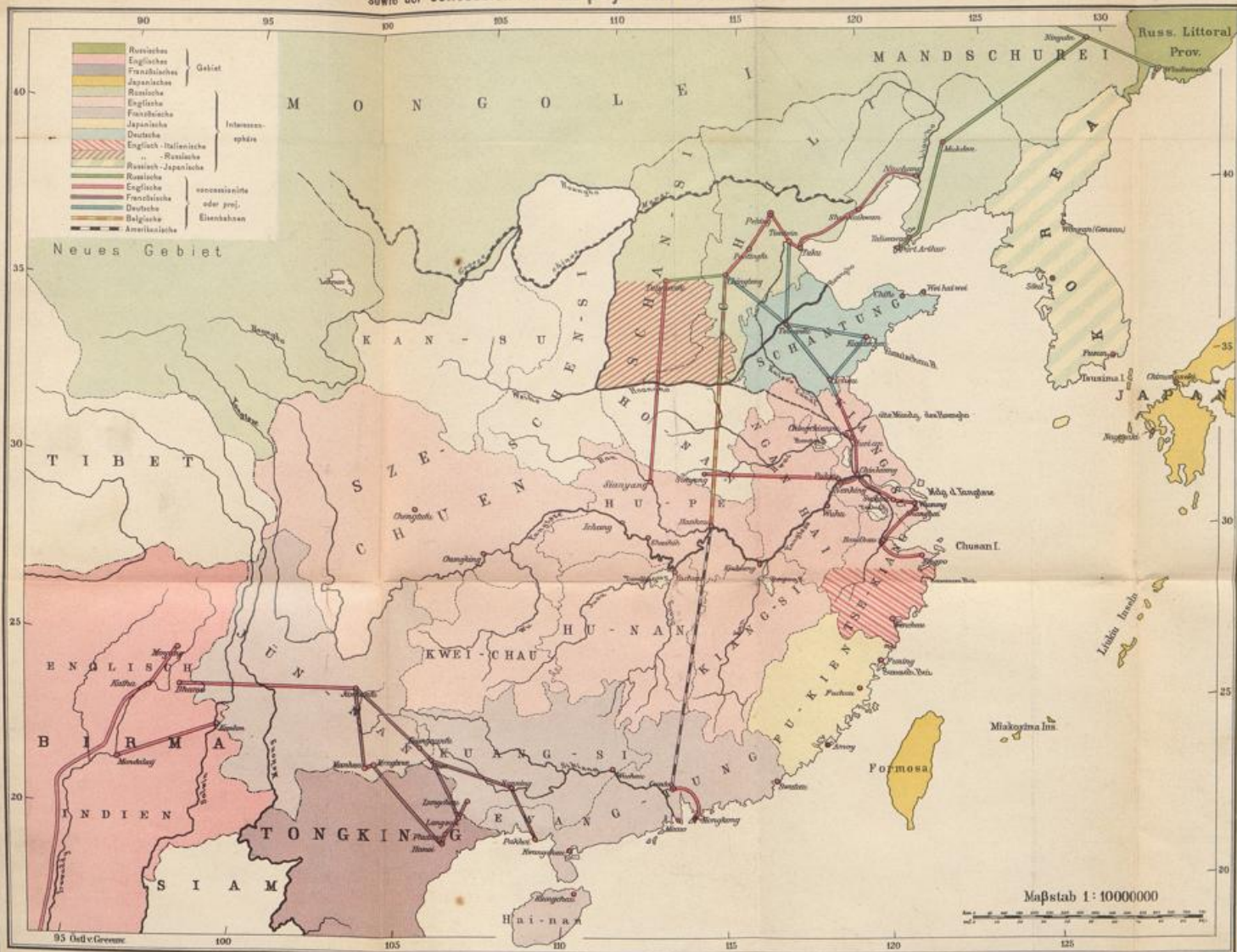
nsphären
nen in Ostasien.

120

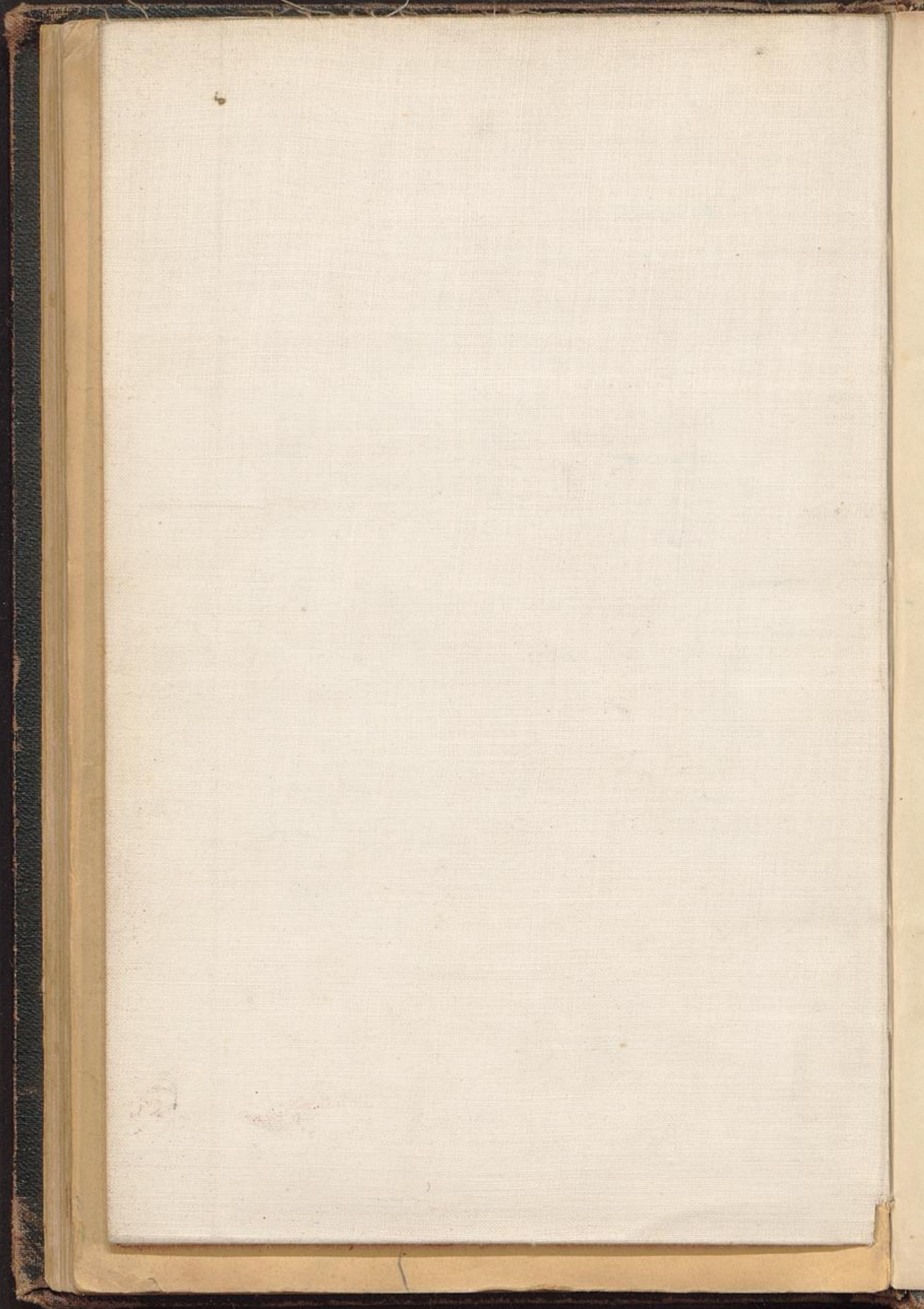
M A N D

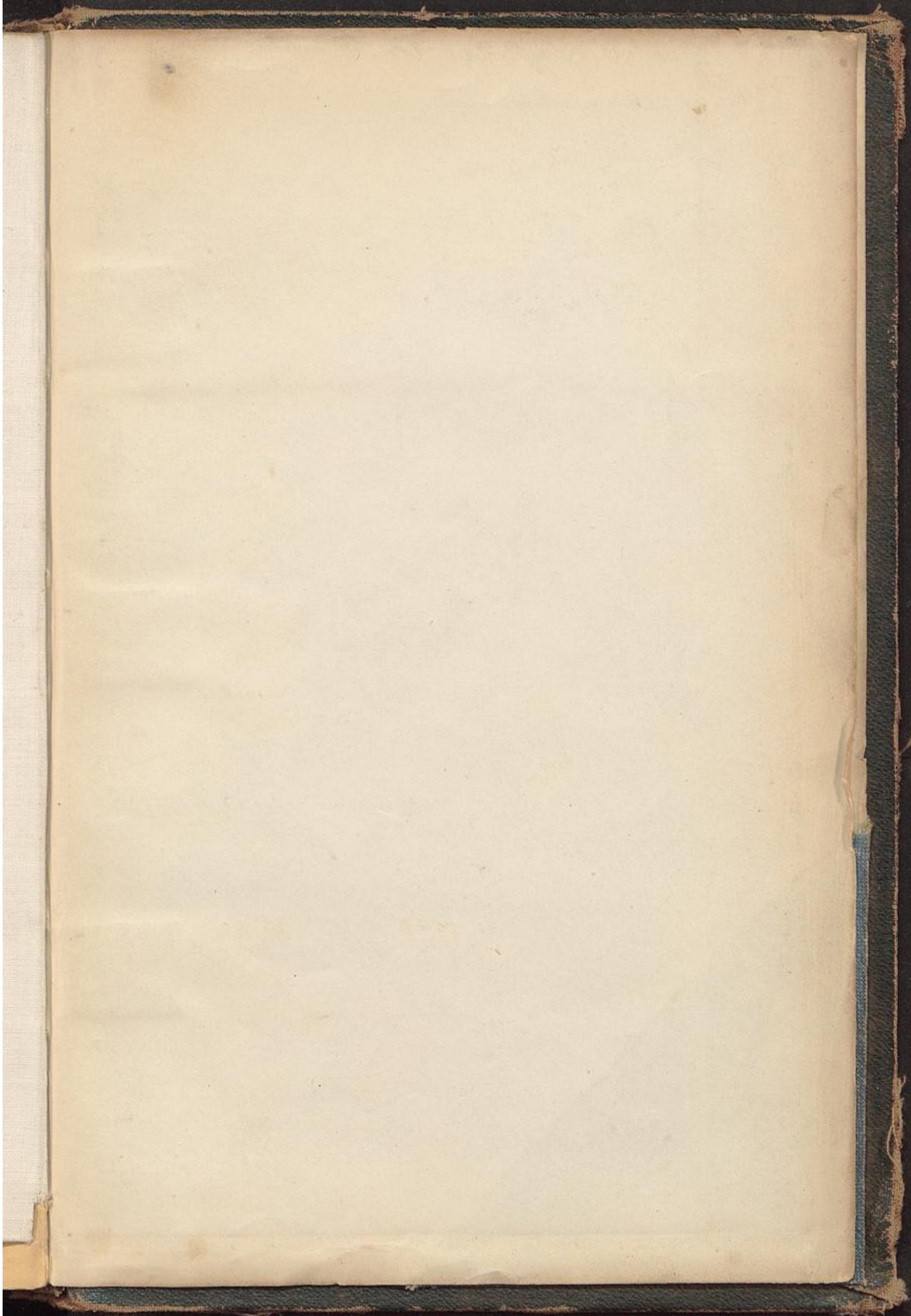


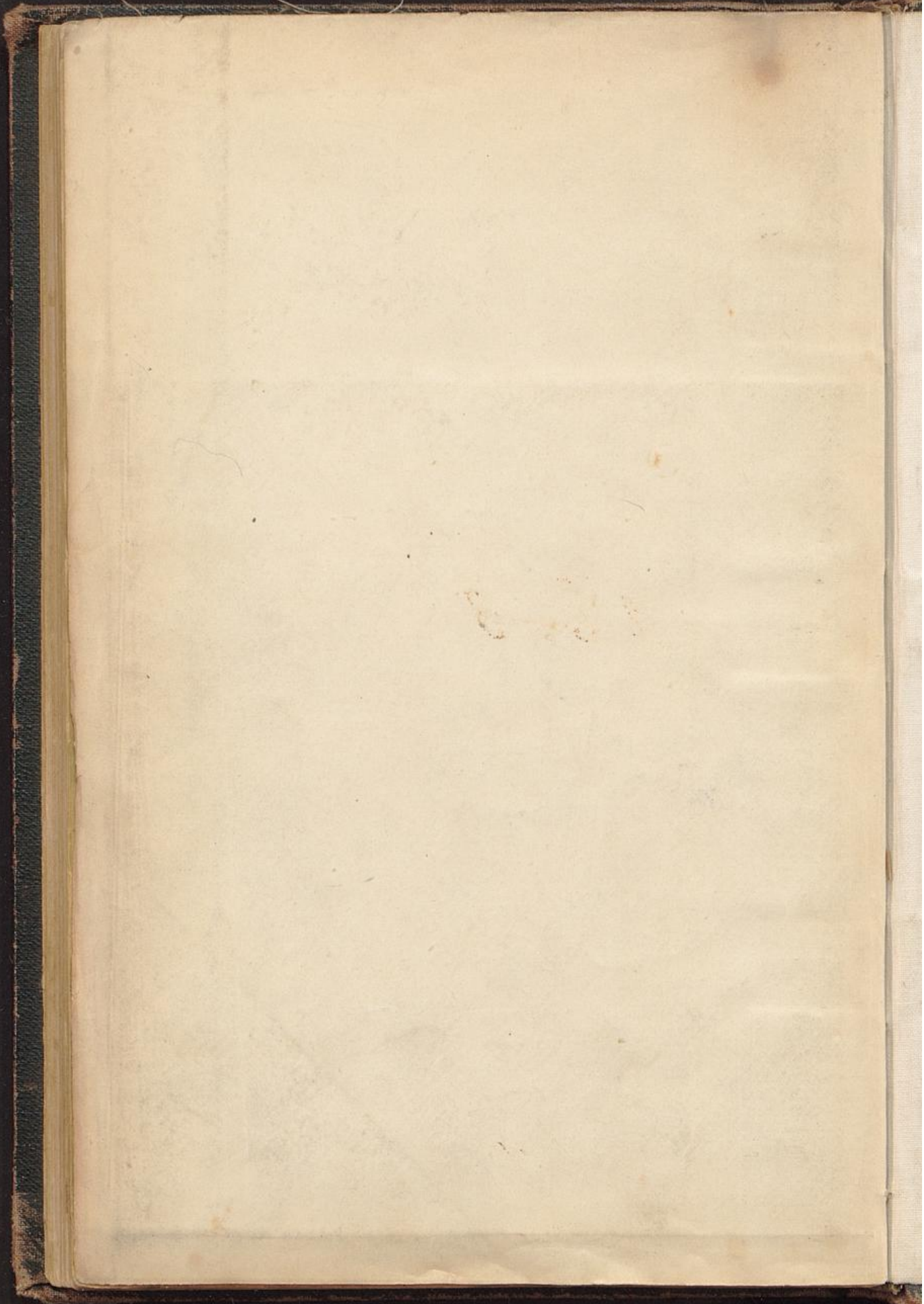
Kartenskizze der Besitzverhältnisse und Interessensphären
sowie der concessionirten und projectirten Eisenbahnen in Ostasien.



Geographischer Institut der Universität Berlin



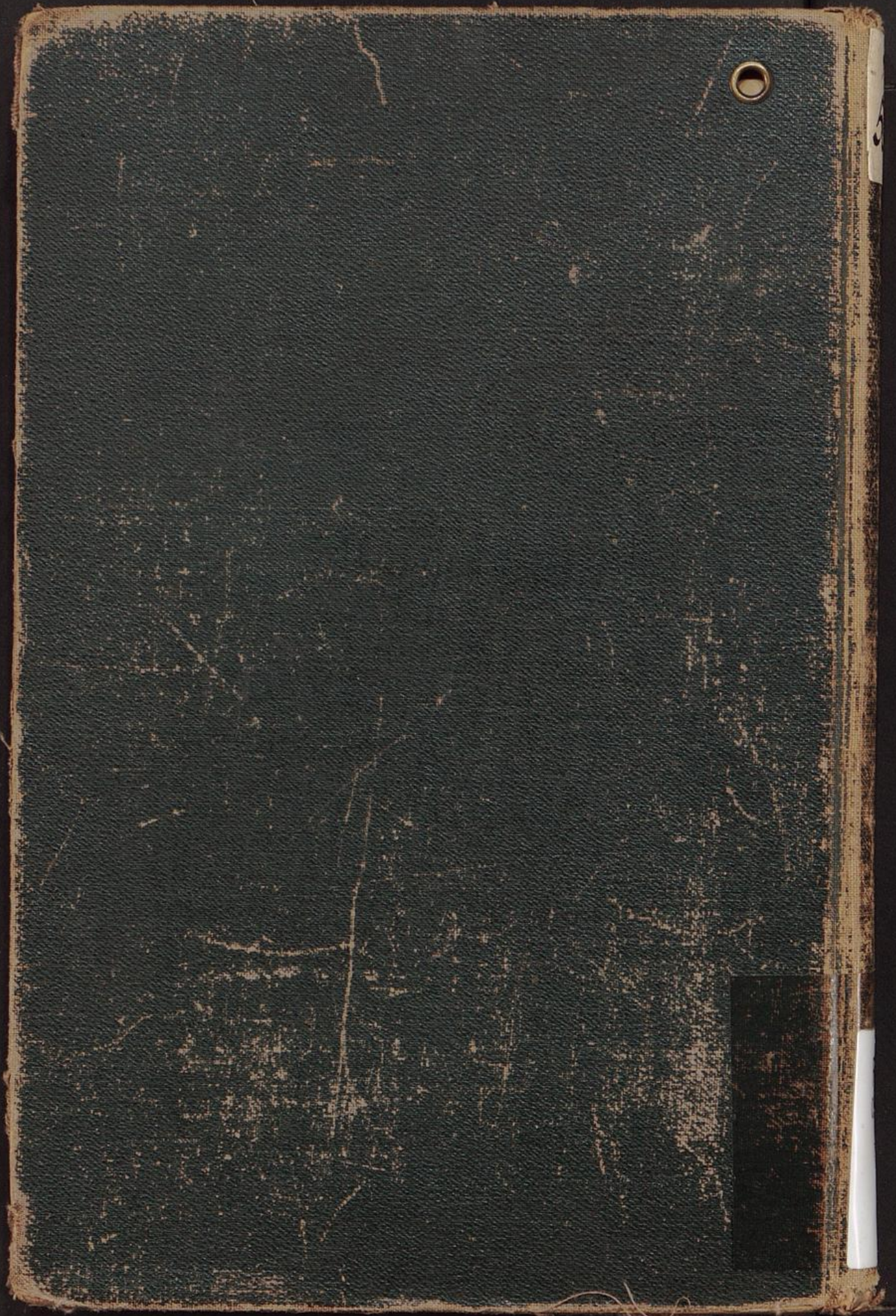




2 Ev 3

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

W. Vogt
Buchbinderei
Bremen, Langenstr. 32.



F.c.
568

FC
0568
-3