



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Vollerthun, Waldemar: Schantung

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

im „Österreich“ handelt, tut ja denn doch wohl wirklich nichts mehr zur Sache\*) in einem Augenblick wie dem heutigen, in dem dies Bewußtsein, eine Welt von Kräften und Gefühlen noch immer gegen sich zu wissen, alle Träger des deutschen Volkstums zu unlöslicher Einheit verschmelzen muß. Vorerst handelt es sich ja nur um Wärme, um Teilnahme, um wahres Interesse; wer weiß aber, ob die Verhältnisse es nicht bald gestatten werden, auch von Reichswegen ein Wort zugunsten der bedrohten Volksgenossen einzulegen: hat doch gerade ein tschechischer Nationalist das Recht der Tschechen, für die Schulen ihrer Wiener Kommunalen Sorge zu tragen, mit analogen reichsdeutschen Reklamationsrechten für nationale Angelegenheiten des Tschechenstaates, dessen Venter im übrigen die Wichtigkeit guten Einvernehmens mit Deutschland in Wirtschaftsdingen heute bereits sehr wohl zu schätzen wissen, in wirksame Parallele gestellt! Und für denjenigen, der gern quantitativ denkt, sei noch ein übriges gesagt: es handelt sich hier nicht um ein paar Zehntausende oder Hunderttausende; in der tschechoslowakischen Republik leben nicht weniger als 3 828 000 (sage: drei Millionen achthundertachtundzwanzig Tausend) Deutsche, die Zahl, kulturelle Reife und Leidenschaft des Nationalgefühls in die allervorderste Linie des Auslandsdeutstums stellt. Daran, daß die Sudetendeutschen trotz aller Kampfesnot immer noch fröhlich aufrechtstehen, daß aber die Umformung Mitteleuropas ihre Bedrängnis allerdings außerordentlich verschärft hat, sollten diese Zeilen erinnern, um der Gefahr eines quietistischen Fatalismus in der Auffassung dieser Dinge rechtzeitig und wirksam begegnen zu können.



## Schantung

Von Waldemar Vollertshun

(Vergleiche auch Heft 28/29, Jahrgang 1920)



um zu zeigen, was uns an Gegenwarts- und Zukunftswerten durch den Krieg jäh zertrümmert ist, folge ich zunächst in einigen Punkten dem Gutachten des Herrn Weinlig, das ich nur in bezug auf den Kohlendistrikt aus eigener Anschauung ergänzen will. Das Sungschaurevier war im Frühjahr 1914 im vollsten Ausbau begriffen. Zwei riesige Förderschächte arbeiteten ununterbrochen, ein dritter befand sich im Bau. In einem Gesamtfeld von 186 Quadratkilometer laufen etwa sieben Kohlenflöze von 2 bis 1 Meter Mächtigkeit in 150 bis 350 Meter Tiefe. Die oberen vier Flöze enthalten vertofungsfähige Fettkohle. Nach der Tiefe zu wird die Kohle immer magerer, an einzelnen Stellen anthrazitähnlich. Während also die unteren Flöze die beste, zum Teil der Kardiffkohle gleichzustellende Schiffskohle liefern, ergeben die oberen Flöze ausgezeichnete Hüftenwertkohle mit geringerem Schwefelgehalt und wenig Asche. Die Größe des überbohrten Feldes betrug damals erst 130 Quadratkilometer, die des Baufeldes nur 16 Quadratkilometer. Im Bauelfde allein standen 52 Millionen Tonnen Koks-kohle an, die etwa für 30 Millionen Tonnen Roheisen ausgereicht hätten. Das Gesamtkohlevorkommen läßt sich ohne Uebertreibung auf viele 100 Millionen Tonnen schätzen.

\*) Die Stellung der Reichsdeutschen zu den Grenzdeutschen hat Dr. Ullmann soeben wieder in Heft 23/24 der „Deutschen Arbeit“ vorzüglich fixiert, deren Lektüre und Bezug allen am Auslandsdeutstum Interessierten nicht warm genug empfohlen werden kann.

Von den drei Eisenerzbergen war am genauesten der Tieschan durch zahlreiche Schürfgtäben, Schächte, Stollen und Bohrlöcher aufgeschlossen. Der Eisenstein setzt hier regelmäßig durch und ist nur im Liegenden durch Schwefelkies verunreinigt. Die Untersuchung der Erze ergab 65 Prozent Eisen, 0,24 Prozent Mangan, 0,03 Prozent Phosphor, 0,08 Prozent Schwefel, 0,09 Prozent Kupfer. Beim Sypauschan ist der Eisengehalt sogar 66,4 Prozent, 2,8 Prozent Rückstand, 0,02 Prozent Schwefel, und nur geringste Spuren von Phosphor befinden sich hier. Nach Ansicht des Gutachters liefert dieser Berg das denkbar edelste Eisenerz, das es überhaupt gibt. Fast noch ganz unerschlossen war der Feng huang schan; die Gesamtschätzung des sehr geringen erschlossenen Teiles der Erzberge belief sich auf 54 Millionen Tonnen Erzvorrat, von denen etwa die Hälfte über Tage liegt. Müßig ist, auch die unerschlossenen Teile mit in die Schätzung einzubegreifen. Doch kann man, wie bei der Kohle, ohne Übertreibung sagen, daß es sich um mehrere Hundert Millionen Tonnen abbaufähigen Eisenerzes handelt.

Auch was von Zusatzmaterialien für die Verhüttung erforderlich ist, hat die Natur in diesem gesegneten Bergbaudistrikt vorgeesehen. Manganerze lagern in dem südlich der Schantungbahn am Maschan gelegenen Brauneisensteinflöz, Kalkstein von ausgezeichnete Reinheit kann aus dem Hangenden des Erzvorkommens am Tieschan entnommen werden.

Aber die Absatzmöglichkeiten an China und vor allem Japan ist sich Herr Weinlig bei einer Jahresproduktion von hunderttausend Tonnen, wie sie für den Anfang geplant war, nicht einen Augenblick im Zweifel. Komplizierter sind seine sehr eingehenden Untersuchungen über die Wahl des Bauplatzes für das Hüttenwerk. Ich möchte den Leser nicht mit zu viel trockenen Zahlen ermüden und führe daher gleich das Endergebnis seiner Berechnungen an. Da Tschinling-schan als günstigster Bauplatz wegen der Haltung der Chinesen auswich, so befürwortete Weinlig warm den Bauplatz Tsangfou im Schutzgebiet. Die Frachtbelastung des Rohmaterials wird hier reichlich ausgeglichen durch die außerordentlich günstigen Zollverhältnisse in der deutschen Kolonie im Gegensatz zu den verhältnismäßig hohen Aus- und Einfuhrzöllen Chinas. Der Gutachter kommt also zu dem scheinbar, aber nur scheinbar, bizarren Ergebnis, daß ungeachtet eines immerhin nur kleinen Absatzmarktes, wie er 1913 in Ostasien noch vorhanden war, und der nicht unerheblichen Frachtbelastung des Rohmaterials, ein Hüttenwerk im Schutzgebiet durchaus rentabel sei. Ja, er berechnet einen Bruttoüberschuß von 39 Prozent des angelegten Aktienkapitals, den er bei ungünstigster Einschätzung aller in Betracht kommenden wirtschaftlichen Faktoren sich höchstens bis auf 22 Prozent herabmindern läßt.

Auch heute noch und vielleicht gerade heute, wo wir vor der Liquidation all unserer Hoffnungen und Wünsche in Schantung stehen, werden diese Ausführungen von Interesse sein.

Gemäß dem Friedensvertrag nahmen unsere Schantunginteressen eine von unserm sonstigen Auslandsbesitz völlig verschiedene Stellung ein. Im Friedensvertrag ist das Eigentum an dem Besitz der Schantungbahn-Gesellschaft auf Japan übertragen worden. Das Deutsche Reich ist verpflichtet, die Schantungbahn-Gesellschaft nach dem vollen Wert ihres Unternehmens zu entschädigen. Im Protokoll des Friedensvertrages ist weiterhin festgelegt worden, daß diese vom Deutschen Reich an die Gesellschaft entrichtete Entschädigung dem Deutschen Reich auf dem Wiedergutmachungskonto gutgeschrieben wird. Chinas Widerstreben gegen diese Artikel des Friedensvertrages ändert für die deutschen Interessenten an der Sachlage nichts.

Wie groß ist nun der Liquidationswert der Besitzungen? In gewisser Hinsicht ist er unermesslich. Da es sich bei der Liquidation um den Wert handelt, den die Besitzungen im Augenblick des Kriegsausbruchs hatten, so ist freilich der damalige Eisen- und Kohlenpreis zugrunde zu legen, sowie auch die Tatsache zu berücksichtigen, daß das Hüttenwerk im Schutzgebiet noch nicht gebaut, sondern erst geplant war. Auf der andern Seite aber ist die Liquidationsmasse noch weit

wertvoller als aus der Weinlig'schen Denkschrift unmittelbar hervorgeht. Denn Weinlig hatte ja nicht eine Liquidationsmasse zu schätzen, sondern die Rentabilität der Anlagen eines Hüttenwerkes zu prüfen. So ist das von ihm ermittelte Material für die Prüfung der Entschädigungsfrage nicht ausreichend. Das Deutsche Reich wird der Gesellschaft eine sehr hohe Entschädigung zahlen müssen, und die Wiedergutmachungskommission hat kein Interesse daran, daß Japan allzu billig zu diesem Königreich kommt. Im übrigen haben die Japaner selbst schon im Mai 1920 in Berlin das dort vorhandene Schätzungsmaterial zur Kenntnis genommen. Daß Hunderte von Millionen Tonnen Eisenerz und Kohle das Vielfache des Aktienkapitals von 70 Millionen Mark wert sind, kann sich jeder-mann leicht ausrechnen.

Es ist nicht anzunehmen, daß die heutigen Aktionäre bei der Liquidation irgendwie Schaden erleiden können, im Gegensatz zu so manchen auf weniger festen Grund gebauten Hoffnungen bei der Liquidation anderer Auslandsunternehmungen. Das Reich wird sich vielleicht davor scheuen, eine so große Summe in Papiergeld zu bezahlen und dafür Schatzscheine ausgeben.

Die als realer Wert des Unternehmens zur Zeit des Kriegsausbruchs ermittelte Summe wird in mexikanischen Silberdollars umgerechnet und zum Tageskurs derselben am Tage der vollzogenen Abrechnung ausbezahlt. Von dem Valutagewinn, den die Gesellschaft hierdurch in dem Zeitraum vom Kriegsausbruch bis zum 30. Juni 1919 gemacht hat, verbleiben ihr nach Abzug der Kriegsabgabe 20 Prozent, was bei der Kurssteigerung gerade des Silberdollars eine weitere stattliche Summe ausmacht, sodaß auch nach Abzug der sonstigen, dem Reich zufließenden Steuern der Nominalbetrag, der der Gesellschaft ausgezahlt wird, noch um ein Erhebliches höher sein dürfte als der Nominalbetrag des Friedenswertes. Nur wenn die Mark wieder höher steigen sollte als sie am 30. Juni 1919 stand, würde dieser Valutagewinn wegschmelzen. Leider ist aber mit einer solchen Erholung der Mark auf die Dauer vorerst nicht zu rechnen.

Aber es ist ja nicht nur der Bergbau und die sich in der letzten Vorkriegsperiode schon brillant entwickelnde Eisenbahn, die wir heute liquidieren. Viel mehr noch hat uns der Krieg an Zukunftsplänen geraubt, die durchaus schon in das Gebiet realer Werte gehören. In dem Kiautschouvertrag hatten die Chinesen sich verpflichtet, zwei Bahnen zur weiteren Erschließung der Provinz als Anschlußbahnen an die große Tientsin-Pukou und an die Peking-Hankou-Bahn zu bauen. Trotz mehrfachen diplomatischen Betreibens von deutscher Seite war dieser Teil des Kiautschouvertrages bis 1913 von China nicht eingelöst worden. Die eine Strecke war als Küstenbahn, in Kaumi sich von der Schantungsbahn nach Süden abzweigend, durch die fruchtbaren Gebiete von Tschoufu-Sihien laufend, mit Anschluß an die Tientsin-Bahn in Südschoufu gedacht worden. Hier im Knotenpunkt der großen belgischen Ost-Westbahn über Kaifengfu würde sie überreichlich Gelegenheit finden, sich an dem großen Gütertransport der reichen Provinz Honan zu beteiligen. Der Vorteil für den Ein- und Ausfuhrhafen Tsingtau wie für die Hebung des Wohlstandes von Schantung lag auf der Hand. Die andere Zweigbahn sollte, von der Hauptstadt Tsinanfu ausgehend, in Tschangte Anschluß an die Peking-Hankou-Bahn suchen. Auch dieser Trasse konnten die Gutachter nur die günstigsten Prognostika stellen, und auch sie wäre Schantung in gleichem Maße wie dem Hafen von Tsingtau von Nutzen gewesen. Obwohl deutsches Kapital und die deutsche Industrie sich in weitgehendstem Maße zur Verfügung stellten, schleppten die Chinesen die Angelegenheit jahrelang hin, bis schließlich 1913 durch scharfes Betreiben des Reichsmarineamts eine Einigung und ein Definitivum erzielt wurden. Die Trassierung der Bahnen sollte noch im Sommer 1914 in Angriff genommen werden, als auch durch diese Projekte der Weltkrieg einen dicken Strich machte.

Die vorstehende kurze Skizze aber zeigt deutlich, wie bedeutend unsere Schantung-Interessen in den letzten Jahren vor dem Kriege sich entwickelt hatten, und wie sie nicht in gewolltem Zwange, sondern ganz natürlich und harmonisch

zusammenließen in dem Knotenpunkt Tsingtau mit seinem ausgezeichneten Hafen, dem besten der ganzen chinesischen Küste. Und weit über das eigere Schantung hinaus reichte das Strahlungsgebiet Tsingtaus hin, wie es sich Anfang 1914 zu entwickeln anfing. Mit der internationalen wagons-lits Gesellschaft wie mit unsern beiden großen Reedereien, dem Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie, waren ebenfalls im Winter 1913/14 vom Reichsmarineamt Verhandlungen angeknüpft, die einem verheißungsvollen Ende entgegen gingen. Die Hamburg-Amerika-Linie hatte damals die Absicht, eine große Pazifik-Fracht- und Personenlinie nach Ostasien einzurichten. Der Lloyd behielt seine vorzügliche westliche Verkehrslinie nach Europa bei. Beide Gesellschaften sollten und wollten ihre Dampfer in regelmäßiger Fahrt dem ostasiatischen Brückenkopf Tsingtau zulenkten. Von der wagons-lits Gesellschaft aber war ein regelmäßiger Durchgangs-Personenverkehr zwischen Europa und dem Endpunkt Tsingtau auf der sibirischen Bahn geplant. Ihre Wagen sollten ohne Umsteigen und Unterbrechung auf den japanischen und englisch-chinesischen Bahnen bis nach dem deutschen Zentrum durchgeführt werden. Hätten diese Pläne Gestalt bekommen, so wäre Tsingtau in der Tat der Brückenkopf eines weltumspannenden Verkehrsnetzes geworden, nicht aus dem Impuls ungefunder Treibhausluft heraus, sondern als natürliche Folge richtiger Ausnutzung seiner unübertrefflichen Lage. Daß aber nicht nur der deutsche Platz, sondern die deutschen Interessen in Schantung und ganz China daraus den größten Nutzen gezogen hätten, unterliegt wohl keinem Zweifel.

Freilich eine Vorbedingung mußte an solche Entwicklungsmöglichkeiten geknüpft werden: unser Verhältnis zu Japan mußte das freundschaftlichste werden und bleiben. Ohne die japanische Freundschaftsgarantie war unser ostasiatischer Besitz ein Unsinn, ein Widerspruch in sich selbst. Daß es uns nicht gelang, in zielbewußter, klarer Politik diese Garantie zu einem Zeitpunkt zu erlangen, wo das noch möglich war, hat nicht so sehr an Japan als an uns gelegen und ist eine der vielen unerfreulichen Wirkungen Bethmannscher äußerer Politik gewesen.

Man hat in ostasiatischen Kreisen nicht nur, sondern auch hier daheim oft von dem Dualismus deutscher Vertretung in Ostasien gesprochen. Das Reichsmarineamt und das Gouvernement Kiautschou wurden als ein immer unversöhnlicher sich gebarendes Zwitterkopf neben der berufenen Stelle des Auswärtigen Amtes, der Gesandtschaft und der konsularischen Vertretung angesehen. Eine einheitliche Linie, so meinte man, könne dabei nimmermehr zustande kommen. Vor allem würden die kleinen Schantunginteressen künstlich zum Schaden der großen Gesamtinteressen in China in den Vordergrund gedrängt. Ob die Schantunginteressen klein waren, möchte ich dem Leser aus Vorstehendem selbst zu entscheiden überlassen. War es da Schuld des Reichsmarineamts, wenn es nach bestem Wissen und Gewissen seine Pflicht gegenüber dem deutschen Volke tat?

## Reisebriefe an den Kaiser\*)

Von der letzten Weltreise deutscher Linienschiffe

Von Adolf v. Trotha

(Fortsetzung)

Mar del Plata, 5. März 1914.

Auf den schönen Aufenthalt in Rio ist der Schatten gefallen, daß wir — wie Euer Majestät bereits telegraphisch gemeldet ist — dort den Marine-Stabsingenieur Stegemann, den zweiten ältesten Ingenieur, haben begraben müssen.

\*) Siehe auch „Grenzboten“ Heft 4/5, 6, 7. Weitere Briefe folgen.