fessors Hofmann, die Originalblätter gesehen und fühle lebhaft seinen Schmerz nach. Aber die wenigsten derer, denen diese Blätter heute in die Hand kommen können, werden das ästhetische Manko verspüren. Die Hauptsache wirkt nach wie vor: die Bedeutung und die Charakterisierung der Landschaft.

Beobachtungen und Vergleiche auf Reisen in Ostasien.

Von **Emil S. Fischer**, Tientsin,

korrespondierendes Mitglied der Geographischen Gesellschaft in Wien.

I. Dairen und Port Arthur.

(Mit geschichtlichem Rückblick, gelegentlich meines Besuches Ende 1926.)

Als ich 1906, knapp nach Beendigung des Russisch-japanischen Krieges, Dairen und Port Arthur auf einer Ostasienreise, von Amerika kommend, zum ersten Male besuchte, glich der Festungshafen Port Arthurs einem Trümmerhaufen.

Im Friedensschlusse zu Shimonoseki nach dem Chinesisch-japanischen Kriege (1894—1895) hatten die Japaner außer Formosa eine Kriegsentschädigung von 50 Millionen Pfund Sterling erhalten und konnten die Liau-Tung Halbinsel mit dem Kwan-Tung-Territorium an seiner Südspitze, wo sich die Ta-Lien-Wan (Bucht) mit den Plätzen Port Arthur und Dalny (russisch), japanisch Dairen genannt, befand, besetzen. Aber unter dem Drucke Rußlands, Deutschlands und Frankreichs mußte Japan die Liau-Tung-Halbinsel, als die Kriegsentschädigung von 50 Millionen Pfund Sterling abbezahlt war, wieder aufgeben. Um dies zu erreichen, wurde unter russischer Staatsgarantie das erste Drittel dieser Entschädigung 1896 in Frankreich aufgenommen, das zweite und dritte Drittel 1897 und 1898 in London und in Berlin, Maßnahmen, welche mir deshalb doppelt stark in Erinnerung geblieben sind, weil ich vor Ausbruch des Chinesisch-japanischen Krieges, zu Beginn des Jahres 1894 das erstmal nach China gekommen war und in meiner Betätigung bei der Deutsch-Asiatischen Bank in Shanghai in den darauf folgenden fünf Jahren gar manches mit diesen Dingen zu tun hatte. China zahlte also an Japan die Kriegsentschädigung und dieses gab das Liau-Tung-Gebiet¹⁾ zurück.

Dem Friedensvertrag mit Japan gemäß machte China Anstalt, das Reich mehr und mehr zu erschließen, und auf Grund internationaler Vertragsklauseln konnten daraus alle Vertragsmächte Vorteile ziehen. So wäre es wohl ruhig weiter geblieben, wäre es nicht 1897 in der Provinz Shantung zur Ermordung zweier katholischer Priester gekommen, welches Ereignis das Deutsche Reich zum Anlaß nahm, Weihnachten 1897 die Kiautschau-Bucht zu besetzen und hierauf mit den Chinesen Abmachungen zu treffen, dieses Territorium als Pachtgebiet

¹⁾ Liau-Tung bedeutet das Gebiet östlich vom Liau-Strome, der zum Teil die Mandschurei zwischen Ost und West teilt.

zu erhalten. Kurz darauf erwarb England unter ähnlichen Bedingungen Weihaiwei, Frankreich gleiche Rechte in Südchina und Rußland, das nach einem eisfreien Hafen im fernen Osten suchte, bekam das „Leased“ oder Pachtgebiet von Kwan-Tung mit Dalny und Port Arthur an der Südspitze der Liau-Tung Halbinsel, an die sich die Mandschurei anschließt. Im Zusammenhang damit erreichte Rußland die Konzession zum Bau der Ostchinesischen Eisenbahn, etwa 1000 km durch chinesisches Territorium, von Manchuli (Mandschuria) im Nordwesten der Mandschurei nach Progranitschnaya nächst Wladiwostok im Osten, mit einer von dem zentral an der Nordstrecke gelegenen bedeutenden Handelsplatze Charbin ausgehenden Abzweigung nach dem Süden bis Port Arthur an der Südspitze der Liau-Tung-Halbinsel mit dem in unmittelbarer Nähe gelegenen, in großzügigem Aufbau befindlichen Dalny, wo der Handelsverkehr der Mandschurei rasch Fuß gefaßt hat. Damit hatte man den transsibirischen Eisenbahnanschluß nach dem fernen Osten geschaffen, eine Bahn, welche wenige Jahre später fertiggestellt worden ist.

Aber die Schaffung der russischen Pachtzone an der Südspitze der Liau-Tung-Halbinsel, die Anlage einer großen Festung in Port Arthur von Seite Rußlands wurde von den Japanern, die die Chinesen nach schwerem Ringen erst in der Seeschlacht am Yalu besiegt und in Korea Rechte errungen hatten, als schwere Beleidigung empfunden, und die Wut darüber in Japan schwoll mehr und mehr an. So erinnere ich mich noch, wie die von Japanern redigierte, in Tokio herausgegebene offiziöse englische „Japan Times“ zu Ende des Jahres 1903 ein tief empfundenes Feuilleton brachte, in welchem hervorgehoben wurde, jetzt, da Rußland von neuem wegen Forstkonzessionen in Korea Gefahren für die Zukunft heraufbeschwöre, wäre es doch an der Zeit, diesen Dingen ein Ende zu machen. Wenn auch die Russen, sagte die „Japan Times“, die Transsibirische Bahn hätten, sei sie doch noch nicht in vollem Betrieb und Port Arthur nicht fertig. Wenn gewartet werde, würde es zu spät; jetzt sei der Moment, dreinzuschlagen. Und so kam es. Ich war zu Beginn Februar 1904, als die Kriegsfackel aufloderte, in St. Petersburg. Japan griff an. Port Arthur wurde eingeschlossen, aber von den Russen heldenmütig verteidigt. Am 1. Jänner 1905 kapitulierte die Festung, worauf sich die Russen nach der Schlacht von Mukden nach und nach bis nach Chang-Chun (auch Kwang To Cheng Tsze genannt) zurückzogen: Die Seeschlacht in der Straße von Shimonoseki brachte dann die Vernichtung der russischen Europaflotte. Der Krieg endete zuungunsten Rußlands. Der in der Folge in Portsmouth in Amerika im Sommer 1905 zustande gekommene Friedensschluß zwischen Rußland und Japan teilte die Mandschurei mit Zustimmung Chinas in die nördlich von Kwang Tscheng Tsze gelegene russische und in die südlich davon gelegene japanische Interessensphäre. Dazu kam die Übertragung des Kwan-Tung Pachtgebietes für den Rest der 25 Jahre an Japan, welche Pachtkonzession zur Zeit des großen Krieges in Europa auf Grund der japanischen 21 „Ver-

langen“ eine Erweiterung und Verlängerung auf 99 Jahre erfuhr. Somit trat Japan in den „Pacht“-Besitz von Port Arthur und Dairen.

Um das Ringen der Mächte im fernen Osten zu verstehen, das nun schon seit einem Menschenalter, tief einschneidende Wirkungen bedingend, andauert, glaubte ich, zuerst auf diese historischen Tatsachen hinweisen zu müssen. Daß die dem Stillen Ozean zugewandten Gebiete des asiatischen Kontinents noch weitere Umwälzungen vor sich haben, steht für den Beobachter und Kenner dieses Weltteils außer allem Zweifel.

Solange im fernen Osten lebend und den Lauf der Dinge verfolgend sowie auf großen Reisen stets Beobachtungen anstellend, erregte es mein besonderes Interesse, zu sehen, was die nun bereits zwanzigjährige Betätigung Japans auf der Südspitze der Liau-Halbinsel geschaffen hat. Der Umstand, daß die im Pachtgebiet tätige, unter chinesischer Verwaltung stehende Seezollverwaltung Chinas durch statistische Angaben ziffernmäßig ausweist, daß der Durchgangshandel Dairens nunmehr gleich nach jenem Shanghais, also an zweiter Stelle stehe, Rangstufe, die Tientsin seit langem für sich in Anspruch genommen hat, ließ es mir wünschenswert erscheinen, das 370 km von Tientsin entfernte japanische Pachtgebiet wieder einmal (1926) aufzusuchen.

Auf einem „Maru“-Dampfer umschifften wir nach eintägiger Seereise (von Tientsin) den südlichsten Punkt von Liau-Tung und sichteten die enge bogenförmig verlaufende Einfahrtstraße in den Hafen von Port Arthur, welchen die heißumstrittenen Höhen mit den weithin sichtbaren Kriegerdenkmälern des Russisch-japanischen Krieges beherrschen. An der Ostküste der Halbinsel, einige Stunden nordwärts dampfend, zeigte sich die weite kreisförmige Talien Wan (Talien-Bucht), in deren südlichem Teil sich der Hafen von Dairen ausbreitet. Lange Straßenzüge durchqueren die an Baulichkeiten und bedeutenden Industrieunternehmungen reiche, das wellige Gelände überziehende Stadt, welche einen recht guten Anblick bietet. Nach Einfahrt in das durch starke Steinmauern geschützte Hafenbecken legte unser Dampfer neben einem Dutzend anderer Seefahrzeuge an den von großen Kaianlagen und Lagerhäusern umgebenen Dockanlagen an. Die vor zwanzig Jahren von den Russen errichteten Docks sind von den Japanern ausgebaut und

beträchtlich erweitert worden. Ich erinnere mich noch, 1906 auf einer breiten, schönen aber staubigen Straße dem Stadtzentrum zu gefahren zu sein. Damals trug die Stadt rein russischen Typus, der heute aber nicht mehr hervortritt. Die Straßenzüge werden beiderseits von schönen Gebäuden umsäumt, sind gut makadamisiert und werden von elektrischen Straßenbahnen und eleganten Automobilen befahren, die den in Dairen herrschenden Wohlstand bezeugen. Der von vornehmen Palästen aus Stein und Marmor umschlossene Hauptplatz der Stadt zeigt ein würdiges Bild einer Stadt im fernen Osten. Ein langer Spaziergang durch die nach allen Richtungen auseinanderstrebenden Straßenzüge zu dem Bazarviertel und der Großmarktanlage, zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt und den Parkanlagen bietet dem durchreisenden Fremden mancherlei Interessantes. In der Hauptsache aber ist Dairen Durchgangshafen für die Erzeugnisse der an Bodenschätzen reichen Mandschurei, besonders für die nährstoffreichen Sojabohnen. Zahlreiche Fabriken befassen sich in Dairen mit der Ölpresung und der Öltraffinerie der mandschurischen Bohnen, erzeugen Ölkuchen u. dgl. Unternehmungen solcher Art finden sich entlang der Südmandschurischen Eisenbahn, bis weit nach Norden hin, vor. Kohlengruben und andere Bergbaue steuern gleichfalls zur Ausfuhr bei, so daß die Verschiffung mandschurischer Güter aus Dairen alljährlich hunderttausende Tonnen erreicht. Tausende Dampfer laufen hier jährlich ein und aus: solche mit regulären Verbindungen nach Japan und China, worunter insbesondere die Prachtschnelldampfer zwischen Dairen und Shanghai (mit Anlauf in Tsingtau) deshalb hervorgehoben sein mögen, weil sie den Verkehr der Transsibirischen Eisenbahn über Dairen mit der Südmandschurischen Eisenbahn vermitteln. 1925 werden für Dairen als Bevölkerungsziffer 187.874 Chinesen, meist Einwanderer aus der Shantung-Provinz, 57.797 Japaner und 449 Fremde, meist Russen, angegeben. Das gesamte Kwan-Tung Pachtgebiet Japans, das rund 2000 km² umfaßt, ist von mehr als einer halben Million Menschen bewohnt und erhält wegen der hier herrschenden Ruhe, Ordnung und Erwerbsmöglichkeiten, besonders für Chinesen und Japaner, alljährlich beträchtlichen Zuzug.

Ein Ausflug auf der die Küste entlang sich über Hügel und durch Tunnelanlagen hinziehenden Automobilstraße von

Dairen nach Port Arthur ließ uns an der schönen „Star“-Bucht, mit einem von den Japanern errichteten vielbesuchten Seebad, vorbeikommen.

In Port Arthur durchquerten wir die hügelige Altstadt und die seit 1906 angelegte Neustadt, wo die Japaner Schulen, ein Museum und Parkanlagen sowie eine Eisenbahnwerkstätte errichtet haben. Sonst ist in Port Arthur wenig geschehen. Die zerstörten Befestigungen liegen noch unverändert, so wie sie die Russen den Japanern (1905) nach dem schrecklichen Ringen übergeben haben. Wir bestiegen den 203 m hohen Hügel, der den heftigsten Ansturm von Seite der Japaner erfahren hat, denn dieser einmal genommen, mußte Port Arthur unterliegen, weil von seiner Höhe aus der Innenhafen der Beschießung offen stand, wo sich die russische Asienflotte befand, die hier versank. Hier reichten sich nach Beendigung des Kampfes der heldenmütige Verteidiger der Festung, der russische General Stöbl, und der scharfsichtige japanische Heerführer Nogi die Hände. Auf dem Denkmalhügel der einstigen Feste erhebt sich das Ehrendenkmal für alle Gefallenen, Russen und Japaner, als ewige Erinnerung an das furchtbare geschichtlich bedeutsame Ringen.

Vor weniger als hundert Jahren war Port Arthur ein kleines chinesisches Fischerdorf ohne jede Bedeutung.¹⁾ 1857 aber fuhren englische und französische Kriegsschiffe in die Bucht ein, um hier für den kurz darauf durchgeführten Angriff auf die Taku-Forts bei Tientsin Vorbereitungen zu treffen, der gegen die Mandschu gerichtet war, welche mit widerspenstiger Hartnäckigkeit den Vertragsbestimmungen wegen freier Schifffahrt im Chinesischen Meere Schwierigkeiten in den Weg stellten. Dem zweiten Angriff auf die Taku-Forts (1860) folgte der erzwungene Einzug der Minister Großbritanniens, Frankreichs und der Vereinigten Staaten in Peking, und der hierauf abgeschlossene Friede von Tientsin öffnete diesen Platz als Vertragshafen Chinas. Nun ruhte man aber nicht mehr, bis die früher gänzlich abgeschlossene Mandschurei dem Welthandel geöffnet war.

¹⁾ Den Namen Port Arthur erhielt der Ort in Erinnerung an den Besuch des jungen Prinzen Arthur, späteren Herzogs von Connaught.

II. Betrachtungen auf einer Rundreise (1926) von Nordchina über Mukden und Korea nach Tokio und zurück über Shimonoseki—Moji nach Tsingtau und Tientsin—Peking.

Das weite chinesische Reich verfügt bis heute bloß über ein Eisenbahnnetz von kaum 10.000 km Länge und dieses war in den letzten Jahren zum großen Teil für militärische Zwecke beschlagnahmt und diente während der andauernden inneren Unruhen fast ausschließlich den jeweils machthabenden militärischen Parteigruppen für ihre Truppenverschiebungen. Seit der nach Abdankung der Mandschu-Dynastie (1912) erfolgten Schaffung der Republik China haben Verkehr und Handel sehr gelitten. Der geplante Ausbau des Schienennetzes unterblieb, und vor Rückkehr von Ruhe und Ordnung ist an eine Wiederaufnahme der Projekte zur Erschließung des Innern durch neue Eisenbahnlinien wohl nicht zu denken.

Die Strecke Shanghai—Tientsin—Peking, die einer Entfernung von rund 1500 km entspricht, kann im Durchgangsschnellzug in etwa 45 Stunden zurückgelegt werden, die Strecke Hankow—Peking, die etwa zwei Drittel der ersteren mißt, in 36 Schnellzugsstunden, Peking—Mukden in 24 Stunden. Hier wird der Anschluß an die Sibirische Eisenbahn erreicht, beziehungsweise ostwärts über Korea nach Japan.

Als im Mai 1926 der Verkehr auf der Peking—Mukden-Bahnlinie von Tschang-Tzso-Lin, dem machthabenden mandschurischen Satrapen, wieder der Allgemeinheit freigegeben wurde, benützte ich den ersten von Militär freien Zug nach Mukden zu einer Reise nach Yokohama und Tokio, die in Durchgangsfahrt vier Reisetage beansprucht (Peking oder Tientsin—Mukden einen, Mukden—Seoul [Korea] einen, Seoul—Shimonoseki [einschließlich Seereise] einen und weiter bis Tokio wieder einen Tag).

Zwei Drittel der chinesischen Route, bis Kao Pan Tsze hinter Shanhaikwan am östlichsten (ersten) Tor der Großen chinesischen Mauer, wurden ohne, der Rest derselben aber mit starker Verspätung zurückgelegt, weil die Fahrt über die an Stelle der während der kriegerischen Ereignisse zerstörten großen Eisenbahnbrücken über das Liau-Mündungsdelta errichteten Notbrücken doppelt große Vorsicht erforderte. Auch die Reisenden des Zweigzuges von Kao Pan Tsze nach Newchwang

(auch Yinkow genannt) kamen dort mit großer Verspätung an. Durch die Zugsverspätung aber hatten wir in Mukden den Anschlußzug auf der Südmandschurischen Bahn versäumt und konnten erst am folgenden Vormittag weiterreisen. Sie gab mir aber Gelegenheit, am frühen Morgen einen Rundgang durch den seit dem Russisch-japanischen Krieg östlich der Stadtmauer von Mukden (auch Fengtien genannt) emporgewachsenen Stadtteil zu machen, die Niederlassung der Japaner, der breite, schöne Straßenzüge mit großen Handelshäusern und prächtigen Monumentalbauten zeigt und Mukdens Schmuckstück geworden ist. Meine früheren Aufenthalte in Mukden auf transsibirischen Europareisen vor dem großen Krieg gestatteten mir, Vergleiche zwischen einst und jetzt zu ziehen. Bei meinem ersten Aufenthalte in Mukden zu Weihnachten 1907 mußte ich in einer Herberge schlimmster Art bei schlechter Gasheizung in einem Raume mit mit Papier verklebten Fenstern und schlecht-schließenden Türen schlecht und recht die Nacht verbringen, während es heute daselbst mit jeglichem Komfort ausgestattete Hotels gibt.

Die Weiterfahrt erfolgte in Pullman-Waggonen über bergiges Gelände und durch reich bebaute Täler, ein abwechslungsreicheres Bild als tags vorher die ostmongolische Steppe längs des Golfs von Peichili bietend, nach Antung. Die Feldarbeiter längs der mandschurischen Bahn waren zumeist Saisonarbeiter aus der Shantung-Provinz. Hauptprodukt des Feldbaues ist die Sojabohne, die in großen Mengen zur Verschiffung gelangt, aber auch zum Teil bereits in mandschurischen Ölmühlen ausgepreßt und das gewonnene Öl raffiniert wird, ehe es zum Versand gelangt. Die Frucht, in China und Japan bereits lange ehe sie zur Ausfuhr gelangte, berühmt, wird daselbst zu pikanten Saucen verarbeitet, zur Seifenerzeugung, Bohnenkuchen-, Kunstdüngerfabrikation verwendet. Auf cantonesische Art zubereitete Sojabohnen gelangten schon früh zur Ausfuhr nach England, wo man sie zur Herstellung der viel begehrten „Worcester-Sauce“ benützt, wie auch zur Bereitung anderer Nahrungsmittel. 1924 wurden über 27½ Millionen Bohnenkuchen im Werte von 1768 Millionen Dollar in japanischen und anderen Unternehmungen der Mandchurei produziert. Dazu kommen über 800.000 q Bohnenöl im Werte von 2624 Millionen Dollar, die zumeist in China und Japan verbraucht wurden.

Vor Sonnenuntergang erreichten wir Antung auf der rechten (chinesischen) Seite der Yalu-Mündung, wo die chinesische Flotte im Krieg mit Japan (1894/95) den Todesstoß erhalten hat. Nach kurzem Aufenthalte in Antung passierten wir die über 1 km lange Eisenbahnbrücke und befanden uns nun auf koreanischem, heute unter japanischer Oberherrschaft stehendem Boden. Früh morgens erreichten wir Seoul, die Hauptstadt Koreas. Unter den großen Städten, an denen wir vorbeikamen, ist die von hohen Mauern umschlossene Stadt Hei-jo (auch Pyeng-yang oder Ping-yang genannt) mit einer mehr als 3000jährigen Geschichte hervorzuheben. Näher bei Seoul liegt Kaijo, Residenz der ersten Kaiser der koreanischen Dynastie. Die Stadt blühte durch fast ein halbes Jahrtausend, bis zum Ausgang der Dynastie (918—1393 a. D.), welcher die Li-Dynastie folgte, deren letzter Herrscher, nach Verzicht auf die Krone zugunsten Japans, 1926 in Zurückgezogenheit gestorben ist. Die Li-Dynastie verlegte ihren Regierungssitz nach Seoul, welche Stadt heute auch Keijo genannt wird. Als ich 1906, aus Japan kommend, Seoul besuchte, besaß die Stadt außer den königlichen Palästen, Gärten und Parkanlagen nur wenig Sehenswertes. Die ungepflasterten Straßen überdeckten dicke Staub- und Schmutzmassen, im Hotel, wo ich absteigen mußte, gab es Ungeziefer. Heute dehnen sich an Stelle der früheren großen Stadtmauer der koreanischen Hauptstadt große Boulevards, die zu beiden Seiten von Palästen, Handelshäusern, Bazaranlagen u. dgl. m. gesäumt werden. Von den Japanern vollständig umgebaut, besitzt die Stadt reizvolle makadamisierte Straßenzüge, denen die umgebauten alten Stadttore künstlerischen Schmuck verleihen. Selbst der Bahnhof ist ein Prunkbau; er ist einer der schönsten in Ostasien. Früher von Karren- und Sänftenverkehr belebt, werden die Straßen heute von einem ausgezeichneten Straßenbahnnetz durchzogen. Auf meiner Morgenrundfahrt sah ich hunderte Jungens und Mädchen in koreanischer Tracht mit Lehrbüchern zur Schule eilen; auffallend war dabei die große Zahl weiblicher Schülerinnen, besonders wenn man bedenkt, daß es unter dem alten Regime in Korea keine öffentliche Mädchenausbildung oder Schule gegeben hat. In dem mit vielen Palastbauten geschmückten Zentrum der Stadt erhebt sich auch das imposante, nach amerikanischem Muster erbaute und eingerichtete Chosen-Hotel. Aber auch die

entlegeneren, ärmeren koreanischen Budenviertel haben für den Fremden viel Anziehendes. Aber die Japaner haben die Stadt nicht nur neu aufgebaut und verschönert, sie haben auch insbesondere in sanitärer Hinsicht viel für die Bevölkerung getan, die im allgemeinen Wohlgenährtheit und ein gutes Aussehen zur Schau trägt.

Vom Bungalow, einer schönen Parkanlage, zieht heute eine breite Automobilstraße den Berg Meji Shrines zur Terrasse empor, steigt aber auch eine breite, hunderte Granitstufen zählende Stiege hinan, die beide den Pilgern gestatten, in dem Shinto-Tempel auf der Höhe ihre Andacht zu verrichten. Fahrstraße wie Stiegenaufgang sind beiderseits von eigenartigen japanischen Laternensäulen aus Granit flankiert, die am Abend bei Laternenlicht einen sehr hübschen Anblick darbieten. Am Fuß wie am Kopfe der Pilgerstiege erheben sich mächtige Granitpforten in der den Eingangstoren der japanischen „Tori“ oder Shinto-Tempel eigentümlichen Form. Hat schon die gesamte mit Holzzierat ausgeschmückte Tempelanlage und ihre eigenartige Architektur viel Anziehendes, so wird der Reiz derselben noch durch den prächtigen Ausblick verstärkt, der sich dem Beschauer von der Tempelterrasse aus bietet, vor dem sich in der Tiefe die große koreanische Hauptstadt fächerförmig ausbreitet. Die grünen Hänge und Rücken der Höhen tragen Paläste und Gärten des einstigen Herrscherhauses. Zwischen ihnen und dem breiten Flußbett des tückischen Kan, der im Vorjahre durch gewaltige Überschwemmungen riesigen Schaden angerichtet hat, dehnt sich die Stadt, der Knotenpunkt zahlreicher Verkehrsadern, die nach allen Richtungen (Antung im Westen, Fusan im Osten, Chemulpo südwärts usw.) auseinanderstreben. Die heute nahezu eine halbe Million Einwohner zählende Hauptstadt ist fast mit allen Teilen des Landes durch Schienenstrang verbunden. Sitz der mittelalterlichen Kultur Koreas, erfuhr ihr Antlitz durch die von den Japanern durchgeführten großen Neuerungen manche Veränderung. Industrie und Handel haben an Ausdehnung gewonnen und auch der Ackerbau hat große Fortschritte gezeitigt.

Südwärts von Seoul fährt der Zug durch ausgedehnte Felder mit Reis und anderen Feldfrüchten sowie Tabakkulturen, die sich an den Berghängen weit emporschieben. Das Volk, dessen jüngere Generation bereits dem Zopfe entsagt und auch

in der Kleidung buntere Färbung zeigt, zieht aus dem wirtschaftlichen Aufschwung des Landes großen Nutzen. — Abends brachte mich der Zug nach Fusan, direkt zum Landungskai der japanischen Dampfer, einem technischen Meisterwerk, von wo aus ich mich einschiffte. In zwölfstündiger Fahrt gelangte ich durch die Straße von Shimonoseki — die in mir die Erinnerung an die Vernichtung der russischen Europa-Flotte durch die Japaner (1905) weckte — nach Shimonoseki, wo Li Hung Chang 1895 für China den Frieden mit Japan unterzeichnet hat, und erreichte in zwölfstündiger Schnellzugsfahrt über Kobe und Yokohama, entlang dem berühmt schönen binnenländischen Meer, die schönsten Gebiete Japans querend, Tokio. Hier wie in allen großen, aufblühenden Städten Japans mit Ausnahme des zerstörten, aber in Wiederaufbau begriffenen Yokohama, in Osaka, Kobe und auch in Shimonoseki, steht heute neben den alten eleganten Holzbauten, wie sie seit Urzeiten in diesem Lande errichtet werden, auch der Wolkenkratzer, den die Jetztzeit aus Amerika hierher verpflanzte.

Nach je einem Rasttag in Tokio, Kioto-Nara, Osaka-Kobe fuhr ich nach Shimonoseki zurück und gelangte mittels der großen Eisenbahnfähre nach dem gegenüberliegenden Moji, von wo aus ich mich nach Tsingtau einschiffte, das ich in 48stündiger Fahrt erreichte. Aus einem Stein- und Schutthaufen war seit 1897 durch Fleiß und Umsicht der deutschen Pächter das stolze Handelsemporium im fernen Osten erblüht, das sich im Weltkrieg nach heldenmütiger Verteidigung den angreifenden Japanern ergeben mußte; aber Deutschland hat sich durch den Aufbau Tsingtaus und den Ausbau der Bucht von Kiautschau ein unvergängliches Denkmal gesetzt, was stets anerkannt werden wird. In der der Einnahme von Tsingtau folgenden Übergangsperiode hat Japan den Ausbau von Stadt und Hafen tatkräftig gefördert, und seit der Rückgabe an China zeigen auch die Chinesen lebhaftes Interesse an der wirtschaftlichen Nutzung dieses kaum mehr als ein Vierteljahrhundert alten Hafens. Die Fahrt durch die Provinz Shantung nach Tsinan-Fu ermöglichte mir, die wirtschaftlichen Anlagen der Deutschen aus der Vorkriegszeit zu überblicken. Eine Rundfahrt führte mich durch die Fremdenniederlassung der mit einer starken, einer Festungsmauer ähnelnden Umwallung der dichtbevölkerten

Stadt Tsinan-Fu, ferner zu dem im Weichbilde der Stadt gelegenen, in der Geschichte Chinas besungenen Ta Minz Hu (See) mit seinen Gondelfahrten zu den Inseln, Tempeln und Teehäusern sowie zu jenen öffentlichen Anlagen, in deren Mauern eine große Zahl alter Inschriftenplatten eingelassen sind, die zu einem Vergleiche der altchinesischen Schätze mit jenen des alten Ägypten anregen. Nach einer weiteren Tagreise erreichte ich wieder Tientsin, den Endpunkt meiner vierzehntägigen Rundreise, die mich durch die Mandschurei, Korea und Japan geführt hatte.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1927

Band/Volume: [70](#)

Autor(en)/Author(s): Fischer Emil S.

Artikel/Article: [Beobachtungen und Vergleiche auf Reisen in Ostasien. 246-256](#)