

verkehr der Eisenbahn, neuerdings auch des Autos und sogar des Flugzeugs (Postflugdienst Konstantinopel—Angora seit 1926). — Die Telegraphie und Telephonie, die, wie die Elektrizität überhaupt, unter Sultan Abdul Hamid als staatsgefährlich verboten waren, hat erst die jungtürkische Revolution (1908) erzwungen. — Heute ist ganz Kleinasien von einem Netz von Telegraphenlinien überzogen, als deren wichtigste die Linie Bosphorus—Angora—Diabekr—Mossul—Basra bezeichnet werden darf. — Neuerdings fand auch die drahtlose Telephonie Eingang; eine „Société Anonyme Turque Electro-Radio“, an der auch die Deutsche Bank und Deutsche Elektrizitätsgesellschaften namhaft beteiligt sind, erhielt eine Konzession für die nächsten 40 Jahre.

Reisen im fernen Osten.

Von E. S. Fischer (Tientsin).

A. In der Mandschurei 1929.

Schon vor einigen Jahren hatte sich mir Gelegenheit zu einer Durchquerung Koreas geboten, durch welche ich Einblick in die Verhältnisse des von den Japanern beherrschten waldreichen Teiles des „Landes der Morgenfrische“ an der japanisch-mandschurischen Grenze erlangt habe. Nun kam ich im Jahre 1929 wieder dahin. Ich benützte diesmal die Peiping—Mukden-Eisenbahn (800 km Gesamtlänge) von Tientsin bis Mukden, dann die nordwärts führende Bahn bis Tschangtschun, Knotenpunkt der Transsibirischen, der Südmandschurischen Bahn (japanisches Netz) und der Chinesischen Ostbahn.

Mukden, Hauptstadt der gleichnamigen, jetzt in Liao-Ning umbenannten Provinz, hat in den letzten Jahren großen Aufschwung genommen. Schon die großen Bahnhofanlagen und Verwaltungsgebäude zeugen von dem stetig wachsenden Eisenbahnbetrieb in diesem wichtigen Verkehrsknotenpunkt, noch mehr aber vielleicht in Tschangtschun, wo heute ein Zentralbahnhof die verschiedenen hier einmündenden Bahnlinien vereinigt, um den eine von hunderttausenden Menschen bewohnte Stadt emporgeblüht ist, die rege Tätigkeit entfaltet. Während ich 1907 in Mukden noch in einem bescheidenen Lehmhaus mit kleinen, mit Papier verklebten Fenstern Quartier nehmen mußte, besitzt die Stadt heute unter anderen Palastbauten, das Yamato-Bahnhofhotel, einen mit allem Komfort ausgestatteten Prachtbau; aber auch Tschangtschun hat ein Yamato-Bahnhofhotel, das, wenn auch weniger luxuriös ausgestattet, den Reisenden doch alle Bequemlichkeit bietet.

Ähnlichen Aufschwung wie diese beiden Städte zeigen alle größeren Siedlungen entlang der Mandschurischen Bahn, welche die Landschaft erschlossen hat, eines der blühendsten Ackerbaugebiete Ostasiens, als dessen Kornkammer die Provinz heute gilt, wo heute auch die reichen Bodenschätze in Bergbaubetrieben ausgebeutet werden.

Die Mandschurei jenseits der chinesischen „Großen Mauer“, umschließt die „Drei östlichen Provinzen“ (Tung San Sheng¹): Fengtien (Liao-Ning), Kirin und Hai-Lung-Kiang, deren Gesamtfläche etwa 50.000 m² ausmacht. Im Norden vom Hailungkiang (Amur) begrenzt, reicht sie von der Küstenprovinz des fernöstlichen Rußland (Ussurifluß) und Korea bis an die Grenze der Mongolei, bzw. einer Nordwest-Südost von Mandschuria nach Kiutschou verlaufenden Linie, im Süden bis zur Yalu- und der Liao-Tung-Bucht des Gelben Meeres. Vor 20 Jahren hatte die Mandschurei bloß etwa 5.000.000 Einwohner, seither ist die Bevölkerung durch andauernde chinesische Zuwanderung auf rund 25.000.000 angewachsen. Die Einwanderer rekrutieren sich zumeist aus den überbevölkerten Nachbargebieten innerhalb der Großen Mauer, aus den Provinzen Tschili, jetzt Hopei genannt, und Shantung. Während aber die Shantungleute früher alljährlich im Frühling nach der Mandschurei zogen, vor Ausbruch des Winters jedoch wieder in die Heimat zurückkehrten, ist ihre Abwanderung heute eine dauernde.

Die Mandschurei ist die Heimat der letzten Herrscher Chinas, die von 1644 bis 1912 a. O. das Reich von Peking aus regierten. Heute ist die Zahl der Mandschuren in der Mandschurei nur mehr gering; sie haben meist auch Kleidung und Aussehen der Chinesen angenommen. Die nomadisierenden Stämme (vgl. Mitt. d. Geogr. Ges. 1928, Heft 7—9) haben sich in abseits gelegene Gebiete zurückgezogen. So ist die Mandschurei, die noch viel Raum für Ansiedler hat, heute vornehmlich von Chinesen bewohnt.

Unter dem Statthalter Li Hung Chang wurde ein Abkommen mit Rußland getroffen, welches diesem die Baukonzession für die Chinesische Ostbahn zwischen der Mandschurei und dem transbaikalischen Sibirien überließ, einer fast 1400 km langen Strecke zwischen Mandschuria bzw. Sui-Fen-Ho auf chinesischer Seite und Progranitschnaja Grenzstadt der Küstenprovinz auf dem Wege nach Wladiwostok. Diese von den Russen auf chinesischem Gebiet erbaute West-Ost gerichtete, über Harbin führende Bahn verläuft etwa 600 km südlicher als die russische, dem Amur folgende Transsibirische Eisenbahn. Die Strecke

¹) Tung = 3, San = östlich, Sheng = Provinzen.

Harbin-Wien (9690 km) über Moskau—Stolbtze—Warschau stellt die kürzeste Verbindung vom Stillen Ozean nach Westeuropa dar. Ihre Fortsetzung ist die von Harbin südwärts führende Bahn zum Hafen Talien Wan an der Südspitze der mandschurischen Halbinsel am Gelben Meere. Die Russen gaben der Stadt den Namen Dalny. Sie förderten sie durch Anlage schöner Straßen und eines neuen Hafens (nach 1900). Bald darauf (1904/5) brach aber wegen der Mandschurei der russisch-japanische Krieg aus, der durch die Friedensverhandlungen in Portsmouth (U. S. A.) 1905, welche die Interessensphäre zwischen Rußland und Japan teilten, seinen Abschluß fand. Die Japaner erhielten den Süden von Tschangtschun ab, die Russen behielten den Norden als ihre Interessensphäre. Die erst im Aufbau begriffene Stadt Dalny wurde nun Dairen genannt und in der Folgezeit von den Japanern zu einem Musterhafen mit großartigen Hafenanlagen und Docks ausgebaut, erhielt Industrieunternehmungen und mit dem Anwachsen der Bevölkerung und deren Wohlstand zahlreiche Monumentalbauten. Dairen ist heute eine der reichsten und bedeutendsten chinesischen Hafenstädte. Eine schöne Automobilstraße stellt die Verbindung mit der ehemaligen Festung Port Arthur südlich von Dairen, am äußersten Ende des japanischen Pachtgebietes Kwantung her. Mit Zustimmung Chinas erbaute Japan die oben genannte Südmandschurische Eisenbahn, die von Dairen über Mukden nach Tschangtschun (Kwang-Tschöng-Tse, 700 km) und weiter nach Harbin (245 km) führt. Seither ist das Eisenbahnnetz vielfach erweitert worden. So wurde Mukden mit Antung am Yalu durch eine Hauptbahn von 305 km Länge verbunden. Diese übersetzt die Yalumündung bei Antung auf einer 945 m langen Eisenbahn-Drehbrücke nach dem koreanischen Gebiet und stellt den kürzesten Weg nach Fusan—Shimonoseki—Tokio dar. Eine Zweigbahn führt von der Hauptstrecke zu den bedeutenden Kohlenbergbauen in Fuschun, eine andere von Ta-Shi-Tschiau nach dem 1860 eröffneten Hafen von Yinkau-Newtschwang. Von den Japanern finanziert, bauten die Chinesen mandschurische Parallellinien von Szepinghai, südl. von Tschangtschun, nach Liauyüan und Tungliau Tschen, von Kwang-Tschöng Tse nach Taonan und Angangki an der ostchinesischen Eisenbahn nahe von Tsi-Tsi-kar (966 km). Eine Anschlußlinie erreicht Tungliau Tschen, Endpunkt der Karawanenstraße nach der Mongolei. Diese Bahn dürfte später Anschluß nach dem vormaligen kaiserlich-mandschurischen Sommerjagdrevier Jehol nördlich des Ku Pei Kau Passes finden und damit die kürzeste Verbindung nach Peiping (Peking) bilden.

Die von Tschangtschun, Provinz Kirin, über deren Hauptstadt

Kirin östlich nach Tun-Hua verlaufende Bahnlinie harrt noch ihrer Fortsetzung an die Nordwestgrenze Koreas, wird aber künftig im Anschluß an die koreanische Staatsbahn entlang des Japanischen Meeres raschere Verbindungsmöglichkeit zur Küste geben, so daß die Bodenprodukte nicht erst den Weg über Dairen nehmen brauchen.

Da ich nach Tschangtschun kam, beschloß ich, die Kirin-Eisenbahnlinie bis zu ihrem jetzigen Endpunkt nach Tun Hua zu benutzen, hoffend, daß sich mir Gelegenheit bieten werde, die Reise dann bis zur koreanischen Grenze fortsetzen zu können. Die Strecke Tschangtschun—Kirin, schon seit Jahren in Betrieb (118 km), durchläuft eine langsam ansteigende wellige, sehr fruchtbare Ebene. Ende 1928 wurde ihre Fortsetzung, weitere 180 km, in Betrieb genommen, die eine Gebirgslandschaft mit fruchtbaren Tälern und reichen Fichtenbeständen quert, mit deren Ausbeutung begonnen wurde, wie die großen Holzlager die Bahn entlang bekunden, die ihres Abtransportes harren und als Bauholz sowie für Eisenbahnschwellen Verwendung finden. Die eigentlichen Urwälder liegen aber erst zwischen Tun Hua und am Tumenfluß, der die Grenze zwischen China und Korea bildet und bei Kainei (Hwai-Ning, auch Kwainei) Anschluß an die koreanische Staatsbahn besitzt, die dem japanischen Meer entlang nach Seishin und Gensan läuft und Ausblick auf die mächtige Kette des Kongo-San bietet. Die Entfernung von Tun Hua bis Kainei beträgt ungefähr 180 km. Meine Absicht, diese Strecke zu Pferde zurückzulegen, wurde durch das Tauwetter zunichte — trotzdem es gegen Ende Mai war — durch das die Wege grundlos geworden waren; dazu kamen noch andauernde Regengüsse, die die Reise noch mehr erschwert hätten. Ein großer mit Pferden bespannter chinesischer Karren auf zwei Holzrädern, ohne Federn, brachte mich bei strömenden Regen von der Eisenbahnstation Tun Hua bis zum kleinen Städtchen gleichen Namens. Eines der Pferde war zwischen zwei festliegende Deichseln gespannt, das andere nur lose nebenher. Bei jeder Umdrehung der Räder sank der Karren in tiefe Löcher, aus denen ihn die Tiere nur mühsam heraushoben. Eine Weiterreise auf diesen Wegen war somit in dieser Jahreszeit ausgeschlossen. Ich kehrte also wieder nach der Hauptstadt Kirin zurück, wo wenige Tage vorher die Eröffnung der Bahn nach Mukden, der Hauptstadt Fengtiens stattgefunden hatte, die parallel zur Südmandschurischen Eisenbahn, nur weiter östlich verläuft: Kirin—Hai Lung Hsien—Mukden, deren Zurücklegung zwei Tage erfordert. Sie besitzt eine einige hundert Kilometer lange östliche Abzweigung von Hai Lung Hsien zu den Urwäldern des Quellgebietes des Sung Hua Kiang (Sungari). Bei Kirin bereits schiffbar, ist er Standort einer Flottille eigenartiger langer, schmaler chinesi-

scher Segelboote. Diese befördert Saaten und Landesprodukte nach Harbin, von wo dieselben, wenn der Fluß eisfrei wird, auf großen Flußdampfern stromab zum Amur verfrachtet werden.

Harbin hat gleichfalls sehr großen Aufschwung genommen. 1908 war Harbin eine russische Oase in der Mandschurei, heute leben im Stadtteil Pristan, in der Neustadt und im Bahnviertel der großen schönen Stadt mehr als 100.000 Russen. Harbin ist die größte Siedlung von Europäern in China. Was die Japaner anlangt, besagt eine diesjährige offizielle Mitteilung, daß bloß 3800 Japaner und 1542 Koreaner im Konsularsprengel Harbin leben. Im südlichen, d. i. im japanischen Interessengebiet siedeln Japaner zumeist in den großen Städten als Regierungsbeamte, Ingenieure, Kaufleute, Bazarinhaber, Geschäftsleiter, Beamte von Bergwerken und der Südmandschurischen Eisenbahn, insgesamt etwa 200.000, wovon ein starker Prozentsatz auf Dairen entfällt.

Die Nordmandschurei besitzt entsprechend den gewonnenen Landbauprodukten, Mühlen-, Zucker- und andere Industrieunternehmungen, die Südmandschurei besonders Ölmühlen zur Gewinnung von Öl aus der Sojabohne, während die Preßrückstände, die Bohnenkuchen, weit hin verschifft werden. Ganze Schiffsladungen davon gehen nach Übersee. In Ostasien dienen sie als Nahrungsmittel. Aus den mandschurischen Bohnen werden seit langem nicht nur international bekannte Saucen (Worcester-Sauce) hergestellt, man bereitet daraus auch Suppen, Frühstücksgetränke, Bohnen-Kondensmilch, Käse, Salatwürzen, Mehl, Makkaroni, Bäckereien, Butter, Fette, Öl, Seifen, Farböle, Glycerin, Explosivstoffe, Dichtungsmittel gegen das Eindringen von Nässe, Linoleum, Zelluloid, Gummi-Ersatzstoffe, Drucktinte, Brennöl usw. — Die Abfälle aus den primitiven Bohnenmühlen werden zur Tierfütterung und als Düngemittel verwendet; die Laboratorien der Südmandschurischen Eisenbahn erzeugen aus der Bohenschale „Charcoal“. 1928 gelangten aus Dairen $1\frac{1}{2}$ Mill. t Sojabohnen, 954.000 t Bohnenkuchen, 90.000 t Bohnenöle zur Verschiffung; davon gingen 759.000 t Sojabohnen nach Europa, 470.000 t nach Japan, 220.000 t nach China, der Rest nach der Südsee u. a. Ländern. $\frac{2}{3}$ der Bohnenkuchenausfuhr gingen nach Japan, der Rest nach China.

Aus der Mandschurei kommen ferner Mais, Kauliang, Pottasche, Magnesite, Braun- und Steinkohle, Leim und Gelatine aus Tierknochen zur Verschiffung. 1907 liefen aus Dairen 1289 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 1,045.000 t aus, 1926 158.996 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 134,500.000 t. 1907 hatte die Einfuhr einen Wert von 11 Millionen Heikwan Taels, 1928 einen solchen von über 157 Millionen

Haikwan Taels. Die offiziellen Ausfuhrziffern der chinesischen See-Zoll-Verwaltung Dairens für dieselben Jahre sind: 3,831.000 Haikwan Taels bzw. 1928 218,956.000 Haikwan Taels.

Dairen reicht somit hinsichtlich des Handels in China gleich nach Shanghai. Die Holzausfuhr ist vorläufig noch nicht aufgenommen, da erst in jüngster Zeit Eisenbahnlinsen in die großen Waldgebiete vorstoßen. Der Wunsch, sie zu nützen und aus ihnen Reichtümer zu schöpfen, wird in der Zukunft, wenn nicht rechtzeitig Einhalt getan wird, auch in der Mandchurei dazu führen, daß, wie im heutigen China, nahezu die gesamten Waldungen abgeforstet werden und Wald nur noch an geheiligten Orten in Waldandachten zu finden ist, wie ich es beim O'Mein Schan in Szechwan und anderen Klosterheiligtümern auf meinen Reisen durch Innerchina beobachten konnte. Die Regierung allein vermag die Wälder zu schützen, ohne daß die Volkswirtschaft dieser Landstriche gefährdet wird.

B. Eine Sommerreise durch Süd-Japan.

Als ich im Frühjahr 1894 während der berühmten Kirschblüte zum erstenmal das ostasiatische Inselreich bereiste, war mir Baron Heinrich von Siebold, damals österreichisch-ungarischer Konsul in Japan, Wegweiser. Später bin ich wohl noch ein dutzendmal dieselben Wege gefahren, aber so lebhaft auch mein Wunsch war, einmal abseits der Hauptverkehrswege reisen zu können, brachte mir erst das Jahr 1927 seine Erfüllung.

Ich brach im Hochsommer mit einem kleinen Luxusdampfer von Tientsin auf. Er brachte mich nach Shimonoseki-Moji, wo ich die Eisenbahn bestieg, die die Nordküste der Insel Kyushu entlang hinzieht, um die durch ihre reiche Flora bekannte Yawakei-Schlucht zu besuchen, das Durchbruchstal eines Wildbaches durch das Gebirge, dessen Seitentäler berühmte alte Tempelanlagen und Grotten bergen, welche große Scharen von Besuchern aus allen Teilen des japanischen Reiches anlocken. Auch meine Begleiter und ich besuchten einen dieser über 1000 Jahre alten, mit buddhistischen Skulpturen und anderen Sehenswürdigkeiten reich ausgestatteten, in einem von alten Fichtenbeständen beschatteten Seitentale gelegenen Tempel und fuhren abends weiter nach Beppu, einem berühmten japanischen Schwefel- und Seebad, das in malerischer Lage am Meer, die Hänge des küstennahen Bergzuges hinansteigt. In der nächsten Umgebung des Ortes treten zahlreiche Geysire, mit heißem Wasser erfüllte Teiche, Schlammströme u. a. vulkanische Erscheinungen auf, denen das Bad seine Heilwirkung verdankt. Besonders starken Zustrom an Besuchern hat das heiße Sand-

Schlammbad, an dem von einer heißen Quelle durchflossenen sandreichen Strande, das besonders günstigen Einfluß bei rheumatische Erkrankungen ausübt. Die Einheimischen benützen den heißen eisenhaltigen Schlamm zum Färben von Stoffen, deren wir eine ganze Menge dunkelgrüne, kardinalrote, graue und andere beim Trocknen sahen. Sie werden von den Badegästen gerne gekauft. Wir ließen uns in einer der heißen Quellen 1 Dutzend Eier gar kochen, die uns vortrefflich mundeten.

Ein von Beppu auslaufender Dampfer bot uns Gelegenheit, die Insel Shikoku zu besuchen. Wir fuhren nach dem kleinen Hafen Takahama am japanischen Binnenmeere und erreichten in einstündiger Kraftwagenfahrt Dogo, eine ausgedehnte Dorfsiedlung mit zahlreichen Gasthöfen, die sich in einem von Bergen umschlossenen Talkessel ausbreitet. Auch Dogo hat heiße Quellen. Das Thermalbad, eine umfangreiche prächtige Bäderanlage mit Massen-, Familien- und Einzelbädern, sowie großartigen Empfangs- und Gesellschaftsräumen, liegt am Fuße einer Anhöhe und ist eines der zugkräftigsten japanischen Bäder. Wir mieteten uns in den dem Eingang in den Bade- und Kurpalast gegenüberliegenden Hotel eine japanische Stube, auf deren mit dicken Strohmatte bedecktem Tatami wir sowohl unsere Mahlzeit einnahmen, als auch der Ruhe pflegten. Für Europäer ist diese Art des Wohnens wohl nicht besonders bequem, aber die Japaner geben sich alle Mühe, dem Fremden den Aufenthalt durch Entgegenkommen und Liebenswürdigkeit so angenehm wie möglich zu machen, auch dann, wenn Gesten statt der Sprache zur Verständigung dienen müssen, was aber nur noch in Gebieten abseits der Hauptverkehrswege vorkommt, denn in den vom Fremdenstrom (Europäer und Amerikaner) seit Jahrzehnten berührten Landschaften findet sich der Kaufmann wie der Vergnügensreisende überall mit der englischen Sprache zurecht. Von unserer im dritten Stockwerk gelegenen Stube konnten wir Dogo nach drei Seiten hin überblicken und den Menschenstrom betrachten, der sich ununterbrochen in den Badepalast ergoß. Unser Wirt besorgte uns Eintrittskarten in die Einzelbäder des mit eleganten Empfangsräumen ausgestatteten Kurhauses, wo wir nach einem kräftigenden Bad auf dem Tatami Tee schlürften und uns an den japanischen Süßigkeiten ergötzen. Sowohl die großen für die Masse bestimmten Badebassins, als die kleinen Becken und die Einzelbäder sind aus dunkelgrauem Granit und zeugen von größter Reinlichkeit. Ihnen strömt aus einer hochgelegenen, brunnenartig gefaßten Quelle in dickem Strom klares, heißes Wasser zu.

Am nächsten Tag kehrten wir nach Takahama zurück und fuhren

mit einem kleinen Binnendampfer zwischen den schönen, in Blüten schmuck prangenden Inseln des japanischen Mittelmeers hindurch gegen Norden, kamen an den japanischen Kriegshäfen Kuro und Hiroshima vorbei und erreichten bei einfallender Dunkelheit Miyajima, eine der drei Perlen unter den Inseln Japans. Die kleine Insel besitzt gleichfalls alte, recht umfangreiche Tempelanlagen, sowie ein großes Rehgehege mit Tausenden zahmer Rehe. Als unser Fahrzeug bei einbrechender Dunkelheit dem Hotel zufuhr, erblickten wir in geringer Entfernung am Ufer die Silhouette der berühmten Tempeltorii einer in der japanischen Illyade besungenen Ehren Torii (Pforte), deren ganze Pracht wir erst am nächsten Morgen bewundern konnten. Wir schritten andachtsvoll die tausend eigenartigen Tempellaternen aus Granit entlang zu den Tempelanlagen und besuchten auch den kunstvollen am Meeresstrande gelegenen weitläufigen Shinto-Schrein, sowie den von einem alten Buddha-Tempel gekrönten Aussichtspunkt.

Von Miyajima aus, einem zum Ausruhen ganz vorzüglich geeigneten Orte, besuchten wir die gegenüberliegende Hauptinsel. Wir benützten den in der Richtung nach Shimonoseki fahrenden Eilzug, verließen ihn aber nach mehrstündiger Fahrt auf halber Strecke in Ogori um die nordöstl. über das Gebirge führende Bahn zu besteigen, die uns von der Süd- zur Nordwestküste brachte und landschaftlich reizvolle Gebiete quert. Gegen Mitternacht erreichten wir mit der Yamagutschi-Eisenbahn Taischa, wo uns noch vor der Nachtruhe in einem kleinen japanischen Gasthof ein heißes Bad erfrischte. Am frühen Morgen brachte uns ein Kraftwagen nach dem ziemlich entlegenen Taischa-Schrein, einem von reichen Waldungen umschlossenen, nach der japanischen Überlieferung 3000jährigen umfangreichen Tempelbau, einem Heiligtum, zu dem Kaiser, Prinzen und Volk Wallfahrten unternommen haben. Innerhalb desselben finden sich ganze Reihen hölzernen Tafeln, die die Namen tausender von Tempelbesuchern schmücken, die große Weihespenden in Geld gemacht haben. Nach beendetem Rundgang und Frühstück traten wir die Weiterfahrt die Küste entlang nach Misasa an, das an einer Seitenlinie der San-In-Bahn liegt, Endpunkt der Yamagutschi-Bahn, die von Taischa aus die Küste entlang erst nord- dann ostwärts über Kioto, der alten Hauptstadt Japans, und Osaka nach Kobe führt. Misasa, ein Radiumbad, dem jährlich viele Kurgäste zuströmen, liegt im waldumsäumten Tal eines reißenden, forellenreichen Wildbaches. Hier genossen wir einige Tage der Ruhe und Erholung, querten dann mit der San-In-Bahn in mehr als 12stündiger Fahrt das Land und trafen nach 14tägiger, an Beobachtungen reicher Reise in Kobe ein.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1930

Band/Volume: [73](#)

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

Artikel/Article: [Reisen im fernen Osten. 52-59](#)