Ausflug nach der Innern Mongolei 1930.

Von Emil S. Fischer.

Seit vielen Jahren hegte ich den Wunsch, einmal das Mongolische Hochland (auch Ostasiatische Wüste genannt) zu bereisen, das einen Teil der östlichen Gobi darstellt und in den Steppen seiner nordöstlichen Ausläufer riesigen Viehherden als Weidegebiet dient. Ich wandte mich daher 1929 an den Direktor der russischen Freiwilligen-Luftflotte in Moskau, Herrn Wischineff, der mir 1928 den Flug Berlin—Novo Sibirsk (6000 km) ermöglicht hatte, um die Erlaubnis, mittels Flugzeuges von Urga aus, wohin ich mich begeben wollte, zur Selenga und zum Baikalsee reisen zu dürfen. Ich gelangte aber nicht dahin, da mir die Regierung der Äußeren Mongolei, die schon seit längerer Zeit den Handelsverkehr mit der Innern Mongolei und mit China abgebrochen hat, in Ude (Wu-Teh), unweit der Südostgrenze ihres Gebietes, die Einreiseerlaubnis verweigerte.

Hier sei bemerkt, daß die über 1200 km lange Strecke von Kalgan, an der Südgrenze der Innern Mongolei, nach Urga im NO der Äußern Mongolei, von den sie von SO nach NW begehenden Teekarawanen, wie auch von den in entgegengesetzter Richtung ziehenden Handelskarawanen mit Wolle, Pelzwerk und Häuten in rund 3 Monaten zurückgelegt wird. Bis etwa 1900 wurde auch die europäische Post für Peking (Peiping), welche mit der Bahn nach Irkutsk kam, im Winter durch reitende Boten über Kiachta—Urga—Kalgan nach Peking befördert, welcher Transport etwa 1 Monat in Anspruch nahm, aber infolge der Vereisung der Häfen im Golf von Petschili immer noch kürzer dauerte als die Postverbindung über Schanghai. Seit Eröffnung des eisfreien Hafens Tschin-Wang-Tau bei Schanghai-Kwan, der alten Grenzfestung zwischen China und der Mongolei am Golf von Petschili, wo die Große Chinesische Mauer ihren Ausgang nimmt, wird die Post aus Europa am schnellsten mittels Dampfern weiterbefördert, so daß Postsachen aus Peking über die sibirische Strecke (Mukden—Harbin—Moskau) in kaum 2 Wochen in Wien eintreffen. In der Mongolei werden sie mittels Kraftwagen auf den tausendjährigen Karawanenwegen befördert. Als erster Versuch für die Verwendbarkeit von Kraftwagen in diesem Gebiete zu Verkehrszwecken kann wohl eine Auto-Wettfahrt Peking—Paris gewertet werden, die, von Luigi Barzini in „Pekin to Paris“ (London 1907) beschrieben, die von dem Prinzen Borghese bei der Durchquerung zweier Kontinente im Kraftwagen gemachten Beobachtungen schildert. Die sehr steilen Strecken im Nankau-Paß nördlich von Peking und den noch schwierigeren Anstieg von

Kalgan zum Hochplateau überwand man in der Weise, daß man die Kraftwagen in diesen Abschnitten von Kulis und Zugtieren emporziehen ließ. Seither haben sich die Bedingungen für den Kraftwagenverkehr sehr wesentlich gebessert; sowohl Steigungen als auch schlechte Straßen bilden kaum mehr ein Hindernis. So traf ich am 24. Dezember 1921 bei meiner Rückkehr vom Wu Tai¹ in Kalgan mit dem Österreicher Brandauer zusammen, der die Strecke Urga—Kalgan in fünftägiger Autofahrt zurückgelegt hatte.

Die Undurchführbarkeit meines obenerwähnten Reiseplanes bewog mich, nunmehr Jehol, einen ehemaligen Sommersitz der Mandschu Kaiser, in dessen Umgebung sich die berühmten tibetanischen Tempelbauten des Potala von Lhasa und der zweitbedeutendsten Lamaserei von Daschi-Lumpo befinden, zum Reiseziel zu wählen. Ich beschloß, da mir die kürzeste Route dahin, die von Peking nordostwärts über den Ku Pei Kao-(Kau-)Paß im mongolischen Grenzgebirge führt (rund 225 km), infolge des herrschenden Räuberunwesens verschlossen war, über Kalgan und Dolonnor² in der Innern Mongolei zu reisen, kam aber auch auf diesem Wege nicht an mein Ziel, weil auch die Gegend nordöstlich von Dolonnor-Lama-Miau von der sogenannten Hung-Wu-Tsze Räuberbande unsicher gemacht wurde.

Die Strecke Tientsin-Peking-Kalgan (etwa 300 km) legte ich in Begleitung meines Freundes Dr. Horacio da Garcia vom chinesischen Seezolldienst mit der Sui Yuan Bahn ohne Zwischenfall zurück. Sie führt, wie die alte Karawanenstraße, die Marco Polo, vor mehr als 650 Jahren auf seinem Wege nach Schang-Tu,³ der Sommerresidenz des großen Kublai Khan, einschlug, von Peking nordwärts über den 700 m hohen Nankau-Paß⁴ nach der Innern Mongolei. Vor Eröffnung der Eisenbahn (1910) trug die alte Karawanenstraße über den Nankau-Paß, wie ich auf einer meiner früheren Reisen wahrnehmen konnte, einen äußerst lebhaften Handelsverkehr, Tausende von lastenbefördernden Kamel-, Esel- und Pferdekarawanen, sowie zweirädrige Peking-Karren, welche letztere beim Abstieg, nach altchinesischer Art, durch ein dem Karren folgendes, ihn zurückhaltendes Tier vor Absturz geschützt wurden. Der Gebirgskamm beiderseits des Passes trägt eine jüngere, in der Ming-Epoche (1368—1644 a. d.) erbaute Abzweigung

¹ Vergl. Mitt. d. Geogr. Ges. in Wien 1925, Bd. 68, S. 173.

² Do-Lon-Nor, chinesisch To Lun No Erh.

³ Schang-Tu liegt unweit Dolonnor, dem Endpunkt meiner Sommerreise 1930.

⁴ Nan = Süden, Kau = Öffnung. — Schanhaikwan, Lung Men Kau, Ku-peikau, Nankau und Yen Men Kwan in Schansi sind strategisch wichtige Paßübergänge von China nach der Ost-Mongolei.

der Großen Chinesischen Mauer, die im Gegensatze zum Hauptzug derselben, der sich vom Golf von Pei Tschili (3000 km) bis nach Nordwestkansu hinzieht, sehr gut erhalten ist. Die Bahn erreicht bei der Karawanserei von Pa Ta Ling nach mehr als einstündigem Ansteigen ihren Scheitelpunkt. Sie quert wenig oberhalb derselben in einem Durchstich bei der Station Tschin Lung Tschiau¹ die Große Mauer und steigt jenseits derselben gegen Kalgan hinab. Nächst Tschin Lung Tschiau erinnert ein die lebensgroße Bronzefigur des Kantonesen Jim Tien-Jau² tragendes Denkmal an den Erbauer der Nankau-(jetzt Sui Yuan-Eisenbahn genannten) Bahnstrecke. Die Sui Yan-Bahn reicht heute westwärts bis Pau To Tschen am östlichen Teil des großen Hwang ho Knies und berührt die Grenzfesten Kalgan, Tatung Fu und Kwei Hua Tscheng, sowie die Tempelstadt Sa-Latzi (Sa-La-Tsi, auch Sa Ra Tsi) mit einer großen mongolischen Lamaserei. Die Endstation Pau To Tschen ist ein wichtiger Stapelplatz für die aus Westchina (Kansu, Shensi) herbeiströmenden Erzeugnisse, insbesondere auch für die Schafwolle aus Sin Kiang (chinesisch Turkestan). Da der nunmehr Nord-Süd gerichtete Gelbe Strom (Hwangho) wegen zahlreicher Katarakte unterhalb Pau To Tschen nicht schiffbar ist, übernimmt die Eisenbahn von Pau To Tschen nach Peking und Tientsin (850 km) den Gütertransport nach dem Osten des Reiches, der nun viel rascher vor sich geht. Ein künftiger Ausbau der Bahn von Pau To Tschen über Ning Hsia Fu nach Luan-Tschao Fu, der Hauptstadt Kansus, würde den Personen- und Güterverkehr aus diesen Zentralasien nahen bevölkerten Provinzen wesentlich fördern.

Die Karawanenstraße über den Nankau-Paß steigt über den Scheitelpunkt der Bahn (Pa Ta Ling) hinaus noch bis zur Paßhöhe hinan und senkt sich dann nordwärts zu einer weiten Kessellandschaft ab, in der sich die befestigte Grenzstadt Kalgan ausbreitet. Im Winter und in der trockenen Jahreszeit bieten die meist lößbedeckten Höhenzüge und der graugelbe Talboden einen trostlosen Anblick. Erst die Regenzeit bringt dem Talkessel und den ihn säumenden Berglehnen Fruchtbarkeit, überzieht die baumlosen Höhen mit frischem Graswuchs. Dann füllen mächtige Wildbäche die sonst trockenen, steinigen Flußbette, die in der Trockenzeit die eigentlichen Karawanenwege bilden, und stürzen, oft Menschen und Vieh Verderben bringend, zu Tal. Kal-

¹ Tschun = Gold, Lung = Drache, Dschiao = Brücke.

² Jim Tien-Jau, den ich persönlich kannte, danke ich wertvolle Ratschläge bei der Abfassung des unter meinem chinesischen Namen Fei-Shi herausgegebenen „Guide of Peking near and far (1909 u. 1924)“. Vgl. *Mittel. der Geograph. Ges.*, Wien 1927, S. 180.

gan (der Distrikt dürfte über Hunderttausend Einwohner haben) hat durch die Eröffnung der Bahn sehr gewonnen — es zählte vor wenigen Jahren etwa 1000 europäische und amerikanische Bewohner, in deren Händen der chinesische Handelsverkehr mit dem Auslande lag —, verlor jedoch durch den andauernden Bürgerkrieg in China, insbesondere aber durch die Abschließung der Äußern Mongolei, die zur Zeit der chinesischen Revolution von 1911 ihre Unabhängigkeit erklärt hat und seither eine autonome Sowjet-Republik geworden ist, von der Innern Mongolei und von China rasch wieder seine Handelsbedeutung. 1930 fand ich hier kaum 100 Europäer vor und von den ehemals zahlreichen fremdländischen Konsulaten ist nur das japanische übriggeblieben. Großbritannien, die Vereinigten Staaten, Sowjet-Rußland und andere Mächte haben ihre Flagge eingeholt, das Konsulat gesperrt. In Kalgan traf ich den ob seiner Verdienste um die Mongolen bekannten Schweden F. A. Larson, über dessen Gehöft die schwedische Fahne weht.

Nachdem wir uns für die nächste Autofahrt auf die Hochfläche Plätze gesichert hatten, benützten wir die uns verbleibende Zeit unseres 36stündigen Aufenthaltes in der Stadt, um die aus dem Gebirge kommenden trockenen alten Flußbette im Nordosten und Nordwesten derselben zu begehen. Die äußere, südlichste der Gebirgsketten krönt die im Verfall befindliche Große Chinesische Mauer, die nur an der Kalgan-(Ta Tsing Men genannten) Pforte gut erhalten ist. Nördlich derselben breiten sich die mongolischen Verwaltungsgebiete (von O nach W) Jehol, Tscha Har, Sui Yuan und Sitau, deren jedes — mit Ausnahme von Sitau, das der Provinz Kansu einverleibt ist, einer eigenen obersten Verwaltungsbehörde untersteht.

Bei Tagesanbruch verließ unser Kraftwagen, der mit Mehlsäcken und einem halben hundert Wassermelonen beladen war, welche einen Teil des Reisegepäcks der Mitfahrenden ausmachten, auf dem dann noch die zwölf Mitreisenden, der Wagenlenker und ein Mechaniker Platz nahmen, Kalgan. Wir fuhren in nördlicher Richtung, der 2 km langen Ta Tsing Men (auch Mongol Markt genannten) Karawanenstraße bis nahe an die Kalgan-Pforte folgend, bogen aber noch vor derselben westwärts ab und benützten die von den nach Urga fahrenden Kraftwagen eingehaltene Route innerhalb der Großen Mauer, welche an die Fahrzeuge geringere Anforderungen stellt als die breiten, steinigen Flußbette außerhalb derselben. Während der Fahrt sahen wir in den tiefen Lagen der Lößlandschaft in den Berglehnen ausgehöhlte Behausungen der Bauern. Nach einem etwa 50 km langen Anstieg erreichten wir die Hochfläche und benützten den Einschnitt eines trockenen Flußbettes, um an die Nordseite der Großen Mauer zu gelangen. Hier

erhebt sich der Lau Yeh Miau (Lau Yeh bedeutet Respektsperson, Miau = Tempel), ein großes chinesisches Buddaheiligtum. Jenseits der Mauer ändert sich das Landschaftsbild. Wir querten in nördlicher Richtung eine wellige, später leicht ansteigende grasbewachsene, aber baum- und strauchlose, zum Teil von Hügelland gesäumte Hochfläche. an deren Ostrand, in blauen Dunst gehüllt, die Ausläufer des Hsingan auftauchten. Hier sahen wir zu unserm Erstaunen eine vielhundertköpfige Kamelherde, die erste auf unserer Fahrt, während welcher wir nur wenige lastentragende Kamele beobachtet hatten, später riesige Viehherden, sowohl Schafe und Ziegen, als auch Herden mongolischer Ponys, von Maultieren und Rindern. Wir sahen aber auch Hunderte von Karren ohne Zugtiere an einem Orte geschart, während die Tiere in unmittelbarer Nähe derselben weideten. In diesen Gegenden wird Jagd auf Antilopen getrieben, wir haben aber keine zu Gesicht bekommen. Menschliche Ansiedlungen, meist kleine Dörfer, im Süden noch von Feldbau treibenden Chinesen bewohnt, sind eine ziemlich seltene Erscheinung. So berührten wir die sehr weitläufige, von Ziegelmauern umschlossene, aber spärlich bevölkerte Stadt Tschang Pei Hsien, Sitz der Regierungsbehörden des Norddistriktes (Tscha Ha Erh), wo einer der Mitreisenden, ein Regierungsbeamter, der viel Interessantes über die Zustände in dem Gebiet zu erzählen wußte, den Kraftwagen verließ. Dann ging es in nordöstlicher Richtung auf der Spur anderer Kraftwagen weiter über welliges Gelände an zahlreichen Mani- und Obi-Denkmalern (an Stelle ehemaliger mongolischer Andachtsstätten) vorbei, die uns gewissermaßen Wegweiser waren. Am Nachmittag erreichten wir ein im Schutze eines dreigipfeligen Höhenzuges gelegenes mongolisches Tempeldorf, das von unten bauchigen, flaschenähnlichen, oben spitz zulaufenden Grabdenkmälern (Tschorten) überragt wird und nach einem der Tempel Ma-La-Kai-Miau benannt ist. Nachdem getankt und ein bescheidener Imbiß eingenommen worden war — man sagt, für den in der Mongolei Reisenden reiche die Zeit nur für eine Tagesmahlzeit —, ging die Fahrt wieder weiter, nun schon durch belebtere Gebiete. Yurte = Zelte bekundeten Wohnsitze mongolischer Nomaden. Nachdem unser Kraftwagen schließlich bei einbrechender Nacht noch eine durch Sandrutschungen schwieriger passierbare Strecke überwunden hatte, trafen wir gegen 10 Uhr nachts in Dolonnor ein. Nach der Paßkontrolle durch Soldaten am Stadttor wurden wir eingelassen und nahmen in einem kleinen Wirtshaus, dem besten der Stadt, Wohnung, wo wir uns bald auf den mitgenommenen Feldbetten ausstreckten. Frühmorgens besichtigten wir die Stadt, an deren Südende sich ein von Sand erfülltes riesiges ehemaliges Seebecken (Nor = See) ausbreitet, das

wir dann auf der Rückreise im Kraftwagen gequert haben. Etwa 50 km nördlich liegen die Ruinen der ehemaligen Sommerresidenz Kublai Khans, die zu besuchen uns das Räuberunwesen in der Gegend verbot. Zum Besuche Lama-Miaus gab uns der amtierende Mandarin zwei Soldaten mit, — verweigerte aber die Erlaubnis zur Weiterreise nach Jehol. Nördlich von Dolonnor betraten wir eine ausgedehnte Grasebene, Weideplatz tausender mongolischer Ponys. Sie wird von einer breiten Straßenfurche durchzogen, auf der eben hunderte mit Rindern bespannte Karren der Stadt zustrebten. Sie bringen mongolische Schafwolle herbei, deren Weiterversand dann die Bahn übernimmt. In etwa 1 km Entfernung von Dolonnor erheben sich beiderseits obengenannter Straße ausgebreitete mongolische Tempelanlagen, Tempel, Gehöfte und einbis zweistöckige Wohnbauten der Lama-Priester. Hier liegt, die Hauptfront der Stadt zugekehrt, Lama-Miau mit seinen in chinesischem Stil gehaltenen Palastbauten und Tempeln, die Kaiser K'ang Hsi (1662 bis 1723 a. d.) für die „Gelbe Sekte“ errichten ließ, die er zum Niederlassen in Dolonnor eingelaßen haben soll. Aber die große Masse der Priester — man erzählt von Tausenden Lamas, die seinerzeit die Anlagen bewohnt hätten — ist seit der Abdankung der Mandschu-Dynastie (1911—1912) fortgezogen.

Wir sandten dem Ti-Tu-Tschen-Lama, Sekretär des Ta-Lama, Kirchenoberhauptes der Lamaserei, unsere Karten und wurden von ihm empfangen und bewirtet. Dabei erfuhren wir, daß die beiden großen Tempelanlagen, der Tung Tschang (Ostanlage) und der Hsi Tschang (Westanlage), infolge der großen politischen Umwälzungen in der Mongolei zusammen nur etwa 200 Lama beherbergen, hörten aber auch von dem Überfall regulärer Truppen des seither getöteten mandschurischen Marschalls Tschang Tso Lin nach Abdankung der Mandschu-Kaiser auf die Lamaserei, welche von ihnen geplündert wurde. 1913 brannten dann Soldaten einen Teil derselben nieder, der aber von Yuan Schi Kai wieder aufgebaut wurde. Wir besichtigten unter Führung unseres Gastgebers erst die östlichen, dann die westlichen Tempelanlagen. In letzteren wurden eben große Herbstfestlichkeiten begangen, die viele mongolische Besucher auch aus weiter Ferne angezogen hatten. Die Frauen trugen bunte Seidenkleider und viel Silberschmuck, dazu aber hohe Lederstiefel, die Männer Kleidung aus Schafpelz und gleichfalls Lederstiefel. Zu beiden Seiten des Mittelganges hockten mit unterschlagenen Beinen Gebete singende Lama, ihren Gesang mit den Tönen des Fisch-Instrumentes begleitend, während der die Zeremonien leitende Oberpriester und seine beiden Assistenten im Hintergrunde des Heiligtums den Verlauf des Gottesdienstes betrachteten. Am andern

Tag wurde während der kirchlichen Zeremonien jedem Besucher, Priester wie Laie, eine mit gekochtem Reis gefüllte Schale überreicht, die diese äußerst geschickt mit dem Mittelfinger leerten. Nach beendetem Gottesdienst wurden mein Freund und ich dem Ta Lama vorgestellt, der uns in ein längeres Gespräch zog. — Auf einem späteren Rundgang durch die Anlagen betraten wir auch eine Yurte mit aus Reisig hergestellten, auf dem Boden liegenden Matratzen, Schlafstätte von durchreisenden Lamas. Hier sahen wir neben andern äußerst einfachen Gebrauchsgegenständen eine Gebetmühle mit der Inschrift „Om Mani Padme Hum“ (O der Juwel im Lotos! Amen), tibetanisch-mongolische Zauberformel von Priester und Laien gegen böse Einflüsse. Das Zelt selbst bestand aus einem mit dichten Filzdecken bedeckten zusammenklappbaren Holzgerüst und konnte durch eine verschließbare Öffnung im Filzdach gelüftet werden. Als Heizmaterial dient im holzarmen Hochland meist Kamelmist.

Da uns die Weiterreise nach Schangtu, jetzt Tschau So Jen Mu Tscheng genannt, behördlich untersagt war, traten wir nun wieder auf derselben Route, die wir gekommen waren, über Kalgan die Heimreise an.¹⁾

Das Institut für Schiffs- und Tropenhygiene in Hamburg.

Von Obermedizinalrat Dozent Dr. Karl Ullmann, Wien.

In dem Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten in Hamburg, vor 30 Jahren, 1900 gegründet, ist in den letzten Wochen des Jahres 1930 ein Leitungswechsel eingetreten. Der Begründer und bisherige Leiter, Geheimrat Professor B. Nocht, ist in den Ruhestand und an seine Stelle Professor O. Fülleborn getreten. Beide Männer haben sich um die Erforschung der Tropenkrankheiten außerordentliche Verdienste erworben und das Institut auf die Höhe eines erstklassigen, modernen Tropenforschungsinstitutes gebracht, wie solche etwa gleichzeitig nur in Liverpool und London für dieselben Zwecke und Ziele gegründet wurden. Ein Stab hochbedeutender Forscher ist derzeit tätig, um die großen Ziele der ja von deutschen Ärzten und Forschern mitbegründeten Tropenforschung aufrechtzuerhalten. Durch den Verlust der deutschen Kolonien und die wirtschaftlichen Verhältnisse der Nachkriegsjahre war dies allerdings nur mit Überwindung großer Schwierigkeiten möglich.

Aus dem im Verlauf des Jahres 1930 erschienenen zweibändigen Werke „Forschungsinstitute, ihre Geschichte und ihre Organisation und Ziele“, herausgegeben von Prof. Dr. Ludolf Bauer, Geh. Hofrat Prof. Dr. Albrecht Mendelssohn-Bartholdy, Prof. Dr. Adolf Meyer (Universität Santiago de Chile), Bibliotheksrat der Hamburger Staats- und Uni-

¹ In „Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft, Bd. 73, Nr. 103, S. 53, lese man: Tung = östlich, San = drei, Sheng = Provinzen.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1931

Band/Volume: [74](#)

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

Artikel/Article: [Ausflug nach der Innern Mongolei 1930. 58-64](#)