

wohl aber an Kultur und an der Kraft zu herrschen. Das Territorium ist zum Schutze des Staates eingerichtet, es muß andrerseits vom Staate geschützt werden. In der Zeit der Gleichmacherei seit 1789 hat man zu Unrecht die Sonderrechte der Gebiete gestrichen, die Sonderrechte brauchen, weil sie von der Natur hinter andere gesetzt sind.

Angeregt sind diese Ausführungen durch Ideen von A. v. Hofmann und S. Passarge.

## Reisen in der Mandschurei 1931 und 1932.

Von Emil S. Fischer, Tientsin.

Das Chientao Territorium im Osten der Provinz Kirin<sup>1</sup> schiebt sich den Tumen Strom entlang, der die Grenze zwischen Nordost-Korea und China bildet, gegen die Küste hin zwischen Korea und der Maritimen Provinz im Fernen Osten der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken vor, während etwa halben Weges zwischen dem Tumenknie und der -Mündung in das Meer eine nordwestlich, dann östlich streichende Hügelkette die Grenzmarken Chinas gegen Sowjetrußland trägt, das die Mündung des Tumen sein eigen nennt. Obwohl nur wenige Kilometer breit, schneidet doch dieser schmale Küstenstreifen der Fernöstlichen Provinz der Sowjetrepublik, seit 1860 von China an Rußland abgetreten, den westlich angrenzenden Teil Chinas, die Provinz Kirin, vom Meere ab. Der Chientao = „Kanto“-Distrikt hat nach K. Lee<sup>2</sup> eine Fläche von 3038 km<sup>2</sup>, aber K. Lee beschränkt sich in seiner Beschreibung des Chientao-Gebietes bloß auf die drei Verwaltungsbezirke Yenki, Holung und Wang Tsing Hsien und erwähnt nicht den vierten Verwaltungsbezirk Hun Chun, der, wie ich mich auf meiner Reise überzeugen konnte, gleichfalls starke koreanische Bevölkerung aufweist<sup>3</sup>. Als Teil der Provinz Kirin, einer der „Drei Östlichen Provinzen“ (Mukden = Feng Tien, auch Liao-Ning oder Shen Yang; Kirin = Chi-Lin; Hei Lung Kiang = Schwarzer Drachenstrom.

<sup>1</sup> Chientao (Tschientau) = Front-Isolierung.

<sup>2</sup> Vgl. K. Lee, Korean Migrants in Manchuria, Geographical Review 1932. Aprilheft.

<sup>3</sup> Das Chientao Gebiet soll vor 300 Jahren von Koreanern bewohnt gewesen sein, die nach Besitznahme des Territoriums durch die Mandschu landesverwiesen wurden. Diese betrachteten es besonders als Jagdgebiet. Eine stärkere Zuwanderung begann erst nach 1900, als mit der Nutzung der großen Forste begonnen wurde, besonders aber nach Abschluß der sogenannten Chientao-Konvention zwischen China und Japan (1909) in Peking, in der auch der Tumen Strom als Grenze bestimmt wurde.

russisch Amur genannt), die bis zur politischen Neuordnung in der Mandschurei als alleinige Bestandteile derselben auch die offizielle Bezeichnung für die Landschaft waren, welche bei der Neuordnung um die ehemalige innermongolische Provinz Jehol erweitert wurde und nunmehr amtlich mit *Tung Pei Si Sheng* (= die vier nordöstlichen Provinzen) bezeichnet wird, kommt diesem exponierten Territorium an der koreanisch-russischen Grenze besondere Bedeutung zu. Der große Waldreichtum im O der Mandschurei entlang den Strömen Yalu und Tumen zog schon bald nach Beendigung des chinesisch-japanischen Krieges 1894/95 in Ostasien das allgemeine Interesse auf sich und erweckte Rußlands Begehrlichkeit nach Besitz und Nutzung derselben, brachte es aber auch mit sich, daß diese am Tumen auf die Interessen der Nachbarn stieß, die das Gebiet als ihre Interessensphäre betrachteten.

Die Naturverhältnisse im Gebiete Chientao und die aus denselben erwachsenden Hindernisse brachten es mit sich, daß ich die Durchführung meiner dahin geplanten Reise viele Jahre hinausschieben mußte. Die von den Japanern in Korea begonnenen Bahnbauten, um den Nordosten Koreas mit Mittel- und Südkorea zu verknüpfen, nahmen Jahre in Anspruch, da sie zahlreiche Tunnelbauten u. a. erforderten (Seoul-Gensan-Kainai am Tumen), und wenn ich auch verschiedentlich mandschurisches Gebiet bereiste<sup>1</sup>, so gelang es mir erst 1931, in das Chientao-Gebiet zu kommen<sup>2</sup>. Am 2. September 1931 endlich bestieg ich in Tientsin-Taku einen Dampfer, der am 3. September den Hafen von

---

<sup>1</sup> Vgl. Mitt. d. Geogr. Gesellsch. Wien, Band 71, S. 240 ff., Emil S. Fischer, „Die Kongo-San“ oder „Diamanten-Bergkette in Korea“ und ders., Bd. 73, S. 52, „Reisen im Fernen Osten“.

<sup>2</sup> Im Juni 1931 war im Innern der Mandschurei ein heftiger Streit zwischen Chinesen und Koreanern ausgebrochen, weil chinesische Landbesitzer im Changchun Distrikte der Provinz Kirin koreanische Knechte aufgenommen hatten, um unweit des Ortes *Wan Pao Shan* Berieselungskanäle zur Bewässerung weiter Ackerflächen für erfolgreichen Reisanbau zu bauen. Die guten Erfolge, welche die Koreaner im Chientao Gebiete bisher bereits als Reisbauer erzielt hatten, waren zum Anlaß genommen worden, ähnliche Versuche wirtschaftlicher Pionierarbeit auch in anderen Teilen der Mandschurei durchzuführen. Die chinesischen Anrainer setzten aber diesem Vorgehen Widerstand entgegen und der Streit artete nur zu bald in Kampf aus. Nun schritten die chinesischen Behörden ein, aber auch die Japaner entsandten zum Schutze der koreanischen Landsleute aus Changchun, ihrer vertraglichen Militärstation zum Schutze der Südmandschurischen Bahn, Soldaten dahin. Es war klar, daß Japan dem friedienstörenden Zwischenfall von *Wan Pao Shan* nicht untätig zusehen werde, aber nicht er allein, sondern schon jahrelang bestehende anderweitige chinesische Gegnerschaft gegen Japan waren die Ursache für Japans Eingreifen.

Dairen anlief und mich am folgenden Tage nachmittags in Antung am Unterlaufe des Yalu an Land setzte. Ich besichtigte die sehr bedeutende koreanische Siedlung. Besonderes Interesse erregten die vielen Tausende Fichtenstämme, die, aus den waldreichen Gebieten am Oberlauf des Yalu stammend, als Schwemmholz das breite Strombett bei Antung erfüllten, während weitere gewaltige Mengen auf Flößen zu Tal kamen. In Antung nahm ich den Nachtzug und fuhr über die den Yalu überspannende internationale Eisenbahndrehbrücke, welche die Durchfahrt auch Großschiffstypen ermöglicht, nach Shingishu auf koreanischem Gebiet, und über die frühere Hauptstadt Koreas, Heijō, nach Keijō (früher Seoul genannt), der gegenwärtigen Hauptstadt, wo ich nach Sonnenaufgang ankam. Ich verließ den Hauptbahnhof und suchte, den Weg an dem alten Südtor der Stadt vorbei einschlagend, das im Zentrum der Stadt gelegene Chosen Hotel auf, einen von der Verwaltung der Koreanischen Eisenbahn errichteten modernen Palastbau. Welch ungeheurer Gegensatz gegenüber 1906, in welchem Jahre ich bei meinem Aufenthalte in Seoul in einer unsaubereren, an Ungeziefer reichen Herberge — es gab damals nichts Besseres — nächtigen mußte, wo man auf den Hauptverkehrsstraßen im Schmutz versank. Das heutige Keijō ist eine schöne, moderne Stadt mit ausgedehnten makadamisierten, von Palästen gesäumten Straßenzügen mit lebhaftem Getriebe, Regierungspalast, Sitz des Generalgouverneurs von Korea und einer prächtigen, für das japanische Herrscherhaus auf dem Meiji Shrine angelegten Aussichtsterrasse. Was Japan in Seoul geschaffen, steht wohl einzig in der Kolonialwirtschaft da<sup>1</sup>. Einen Teil meines 24stündigen Aufenthaltes in Keijō verbrachte ich mit den Vorbereitungen für meine Weiterreise nach dem Nordosten in das Chientao Gebiet. Unter diese fielen nicht

---

<sup>1</sup> Die geschaute Pracht rief in meinem Geiste die Erinnerung an eine im Jahre 1906 stattgefundene einstündige Audienz bei Generalgouverneur Ito wach, ein Privilegium, das mir zugleich mit meinen Freunden Hauptmann Rose von der deutschen Gesandtschaftswache in Peking und dem ehemaligen Privatsekretär des Prinzen Ito, Herrn Zumo(n)tō, zuteil wurde. Prinz Ito, ein kleiner untergesetzter Herr mit scharfem Blick und sicherem eigenen Urteil in seinen Anschauungen, die er in einem eigenartig gefärbten Englisch zum Ausdruck brachte, hat auf mich einen überaus starken Eindruck gemacht. Leider war ihm nicht beschieden, die Entwicklung der von ihm in Korea angebahnten und begonnenen Kolonisationsarbeit verfolgen zu können und ihre Früchte zu schauen. Im Oktober 1909 fiel er in Harbin einem politischen Attentat zum Opfer, aber schon im folgenden Jahre wurde das von etwa 20 Millionen Koreanern bewohnte Reich der „Morgen-Ruhe“ dem japanischen Reich einverleibt. Vgl. auch Emil S. Fischer, Korea to Day, in Travels Through Japan, Korea and China, 1928 Tientsin Press LTD., Tientsin.

zuletzt meine Bemühungen, gleich hier allen Schwierigkeiten zu begegnen und die nötigen Maßnahmen zu treffen, um nicht auf meiner Reise durch die Mandschurei in den Verdacht der Spionage zu kommen, wie es im Jahre vorher einem meiner Freunde, einem in China in deutschem Konsulardienst stehenden Beamten, auf seiner Reise durch den Chientao Distrikt ergangen war. Mich vor gleichem Schicksale zu bewahren, hatte der mir befreundete Verkehrsagent der Koreanischen Staatsbahnen, Herr N. Toda, die Stationsvorstände entlang der von mir befahrenen Route bereits im voraus telegraphisch ersucht, mir ihren Beistand zu leihen. Nur ein einziges Mal geschah es, daß ich nächst der koreanischen Grenze von zwei japanischen Grenzwächtern als der Spionage verdächtig angehalten, gründlich durchsucht und einem scharfen Kreuzverhör unterzogen wurde, schließlich aber doch passieren durfte und auf schwankender, stark besetzter Fähre in das chinesische Hun Chun Gebiet gelangte.

Die Abreise von Keijo erfolgte spät abends und wir erreichten bei Sonnenaufgang bei Gensan (Wönsan)<sup>1</sup> die Küste des Japanischen Meeres. Wie sehr ich nun auch gegen Südosten hin nach dem Kongo-San-Gebirge Ausschau hielt, es blieb infolge der starken Nebelbildung am frühen Morgen unsichtbar. Dann ging es nordostwärts entlang der koreanischen Küste, wobei sich dem Auge sowohl landwärts gegen das Gebirge hin als auch meerwärts, wo sich Bucht an Bucht reiht, wunderschöne Landschaftsbilder darboten. Hier an der Küste, deren natürliche Gestaltung künftigen Hafenbauprojekten sehr gute Vorbedingungen bietet, wird rege Fischerei betrieben. Soweit das Auge reichte, war alles in frisches Grün gehüllt, überzogen weitläufige, in Terrassen ansteigende Kulturen die Berghänge, bedeckten die Gestade bis an das in tiefem Jadegrün leuchtende Meer. Im Hafen von Kan Ko (Hang-Nan, d. i. Hsing-Nan) konnte ich die Herbeischaffung von Phosphaten und deren in heimischen Unternehmen erzeugten Derivaten aus dem Landinnern und deren Ver-

<sup>1</sup> Was die Bedeutung des Namens Wonsan betrifft, wurde mir von Prior Dr. Lucius Roth des nahegelegenen, festungsartig anmutenden Benediktinerklosters Tukogen, einem gebürtigen Bayern, berichtet, daß die Silbe „Won“ im Worte Wonsan wohl die Bedeutung von „rund“ haben dürfte. Freilich dürfte man bei dieser Erklärung nicht von der jetzigen Stadt Wonsan ausgehen, sondern von dem einstigen Dorfe „Wonsanli“, das der jetzigen Stadt seinen Namen gegeben hat. Dieses liegt nämlich an der südlichen Seite der Wonsan-Bucht, u. zw. im Halbkreis um dieselbe. Gleich hinter dem Dorfe erheben sich Berge, die das Dorf im Halbkreis umschließen. Dieser Umstand dürfte für die Namensgebung des Dorfes bestimmend gewesen sein. Das jetzige Wonsan als Ganzes ist mehr langgestreckt und etwa 4 km lang.

frachtung auf Ozeandampfern studieren. Am Kanko Fluß besteht ein mächtiges Wasserstauwerk, das sowohl der Erzeugung elektrischer Kraft als auch der künstlichen Bewässerung des umliegenden Landes dient. — Wir kamen dann durch Seikoshin, Hafenplatz inmitten einer schön gelegenen Bucht. Auf weiteren 40 km Bahnfahrt auf der von den Japanern unter Überwindung großer technischer Schwierigkeiten geschaffenen Strecke, passierten wir an 24 größere und kleinere Tunnels, berührten die Städte Taichow, San Ho, Gi Ko, Zok-ko und Hsin-Puk-Chung und erreichten am späten Nachmittag die von hohen Bergen umschlossene Bucht von Jo-Tsin. Nach ungefähr 24stündiger Schnellzugsfahrt traf ich in Sei-Shin ein, einem noch im Ausbau befindlichen Hafen mit sehr regem Nachtleben. Vor 25 Jahren noch ein kleines Fischerdorf, ist Sei-Shin durch die Anlage eines modernen, von mächtigen Kaimauern umsäumten und durch Wellenbrecher geschützten Hafens auf dem besten Wege, ein neues Tsingtao zu werden. Sei-Shin liegt etwa 200 km südlicher als der russische Großhafen Wladiwostok und ist das ganze Jahr über eisfrei, während dieser bisher der einzige Ausfahrhafen für die Erzeugnisse der Nordmandschurei im Winter vier Monate und länger durch Vereisung gesperrt bleibt. Nach Ausbau des bestehenden Eisenbahnnetzes wird Sei-Shin in der Zukunft hinsichtlich der Ausfuhr nord-, mittel- und westmandschurischer Agrarerzeugnisse ein starker Konkurrent sowohl des russischen Hafens Wladiwostok als auch des japanischen Hafens Dairen werden, denen bisher auf weiterem Wege als dem direkten nach Sei-Shin die Güter zuströmen. Um ein klares Bild von der Lage der Stadt und den noch in Bau befindlichen Hafenanlagen zu bekommen, stieg ich zu dem auf einer Anhöhe im Hintergrunde der Stadt gelegenen Missionshause der Benediktiner hinan, von dessen Plattform aus mir der Prior die im Entstehen begriffenen Hafengebäuden und deren derzeitigen Stand erklärte. Es gelang mir auch noch am frühen Morgen des folgenden Tages, ehe ich weiterfuhr, sie selbst aus der Nähe in Augenschein zu nehmen. Meine Reise ging dann weiter zum jetzigen Endpunkte der normalspurigen Nord-Ost-Koreanischen Eisenbahn, Kainei (Hui-Ning) am Tumen-Flusse. Hier durchschritt ich eilig die in einem Talkessel sich ausbreitende Stadt, um rasch das Missionshaus aufzusuchen, wo ich überaus liebenswürdig empfangen wurde und Gelegenheit hatte, von einer hochgelegenen Terrasse aus das ganze weite Becken zu überblicken, das große Kohlenbergbaue aufweist. Der hier aus dem Gebirge in das Becken heraustretende Gebirgsstrom Tumen wird nun durch den aus nordöstlichem in nördliches Streichen

übergehenden Verlauf des Koreanischen Gebirges, das dem Strom mit den an seinem rechten Ufer sich vorschiebenden Kainei Felsen den Weg versperrt, zu einer scharfen Biegung gegen Norden genötigt, und strebt, dem Westabfall des Gebirges folgend, dann nordöstlich von Onso in einem scharfen Knie gegen Süden abbiegend, in großen, flachen Windungen dem Meere zu, das er unweit des Hafens Yuki erreicht. Von Kainei aus benützte ich zur Weiterreise nach Onjo und Hunchun den Tumen abwärts die seinem rechten Ufer folgende Schmalspurbahn. Pater Kalixtus, der mich zur Bahn geleitete und dem ich meine Reiseabsichten mitgeteilt hatte, erklärte diese einem Koreaner, der sie dem japanischen Stationsvorstand zur Kenntnis brachte. Diesen ziemlich langwierigen Verhandlungen wohnte der auf einer Inspektionsreise nach Yuki begriffene, eben anwesende japanische General H. T a k e d a und sein Adjutant bei, in deren Gesellschaft ich dann im Kraftwagen die Weiterreise antreten konnte. Am Nachmittag erreichten wir Kamisambo und endlich mit der Zweigbahn Onjo am Fuße jenes Gebirgszuges, der in einem Etappenkraftwagen überschritten werden mußte. Während der mehrstündigen Höhenfahrt über die noch auf koreanischem Gebiete dem Chientao Territorium vorgelagerten Bergzüge, die einen Durchgang dahin ermöglichen, machte mich General Takeda mehrmals auf besonders interessante Erscheinungen aufmerksam. Nachdem ich in Keigan in einem guten japanischen Quartier genächtigt hatte, ließ ich mich in etwa halbstündiger Kraftwagenfahrt zu der über den Tumenstrom führenden Fähre bringen, von welcher aus eine Eisenbahnlinie nach Yuki die Verbindung zum Meere herstellt. Südwestlich von Yuki liegt der Hafen Rashin, der von den Japanern ausgebaut wird, da er für die Einfuhr nach, bzw. die Ausfuhr aus der Mandschurei am günstigsten gelegen ist.

Ich bestieg die Fähre, die die Überfuhr vom Koreanischen Gebiet nach dem gegenüberliegenden nordöstlichen Teil Chientao's besorgt, um die Hauptstadt des Hunchun Distriktes zu erreichen. Im Überfahrboote hatten bereits etwa 36 Koreaner mit Frau und Kind und ein chinesischer Holzgroßhändler Platz genommen, so daß es überfüllt war. Ein Koreaner auf dem hinteren Ende des Bootes zog ein kräftiges Ponny, an einer Schnur schwimmend, an das andere Ufer hinüber. Drüben angelangt, mietete ich zusammen mit dem chinesischen Großhändler zur Weiterfahrt nach der Distrikthauptstadt einen chinesischen, mit vier Pferden bespannten Karren, auf dem wir die in der Luftlinie kaum 10 km ausmachende Entfernung wegen der zahlreichen Furten, die zu durchqueren waren, in drei Stunden zurücklegten. Schon in nächster Nähe des Tumen passierten wir eine chinesische Zoll- und Polizei-

station, dann führte unser Weg an großen Bauerngehöften mit überwiegend koreanischen Bewohnern vorbei. Mittag war schon vorüber, als wir in die Hauptstraße von Hunchun einbogen, und, vorbei am japanischen Stadtviertel, bei dem chinesischen Hauptzollamte vorfuhren. Der amtierende Leiter desselben, Herr Mackenzie, lud mich, nachdem er erfahren hatte, wer ich bin und welche Pläne ich habe, in sein Haus und bot mir für meinen eintägigen Aufenthalt seine Gastfreundschaft an. Auf einem kleinen Spaziergange, den das Ehepaar mit mir unternahm, machte mich Herr Mackenzie auf die geringe Entfernung der russisch-chinesischen Grenze und des Meeres von der Zollstation aufmerksam, die 8, bzw. etwa 3 km beträgt. Die noch im alten Rußland von dem kleinen russischen Hafen Neu-Kiew nach Hunchun angelegte breite Straße ist seither dem Verfall anheimgefallen, benützt ja der heutige Schiffsverkehr die Tumenmündung aufwärts den aufblühenden koreanischen Hafen Yuki. Der Ort Hunchun besitzt etwa 12.000 Einwohner und ist seit 1909 Sitz eines chinesischen See-Zollamtes. Sein Verkehr wurde aber nur zu bald von jenem des günstiger (weil an der kürzeren Route) gelegenen offenen Vertragsplatzes Lung Ching Tsun überflügelt, welcher Ort daher Sitz des Hauptzollamtes des Chientao-Territoriums wurde, dem auch das Zollamt in Hunchun unterstellt ist. Die meist Handel treibende Bevölkerung des Ortes ist überwiegend koreanisch; etwa 40 v. H. der Bewohner des Hunchun-Distriktes sind chinesische Ansiedler, an 60 v. H. Koreaner. Ackerbau und Waldwirtschaft liefern die Hauptausfuhr Güter; die Einfuhr umfaßt im wesentlichen aus anderen chinesischen Häfen oder aus dem Auslande kommende Bedarfsartikel.

Am nächsten Morgen suchte ich die Benediktiner Mission auf, wo ich sehr freundlich aufgenommen wurde. Nach dem gemeinsamen Frühstück mit meinen Gastfreunden kehrte ich mit einem Pferdekarren zum Tumen zurück, übersetzte den Strom mit der eben zur Abfahrt bereit stehenden Fähre und benützte wieder das Etappenauto zur Rückfahrt über die Bergzüge nach Shojo. Dort bestieg ich die Schmalspurbahn nach Kan San Bo (auch Sanbo) am Tumen, von wo aus eine mächtige, auf Betonpfeilern ruhende Eisenbahn- und Fußgängerbrücke in den südlichen Chientao führt. Ich nächtigte in einer koreanischen Herberge, machte am nächsten Morgen dem Bahngleise entlang einen Spaziergang bis zur Brücke, besichtigte die Hauptstraße des Ortes und fuhr mit dem ersten abfahrenden Zug nach SW Chientao, dem Holung Distrikt, mit der größten Durchgängigkeit von Korea her, der daher auch die dichteste Bevölkerung aufweist. Zirka 85 v. H. derselben sind Koreaner, meist Ackerbauer. Vom Grenzzollbeamten beim Wieder-

betreten chinesischen Bodens telephonisch beim Hauptzollamt in Lung Ching Tsun (Lung Tsin Tsun) angemeldet — die Schmalspurbahn führt im Holung-Distrikt durch gut bebaute, fruchtbare, meist von Koreanern bewohnte Landschaft und tritt dann in den Jenki Distrikt über, dessen bedeutendere Städte in den letzten zwanzig Jahren rasch erblüht sind<sup>1</sup> und starken koreanischen Zuzug erhalten haben — erwartete mich bereits der Zollkommissär, Herr Wallace, an der Bahn und lud mich in sein Haus. Durch seine Vermittlung konnte ich für die Weiterfahrt einen mit fünf Pferden bespannten, von einem tüchtigen Koreaner gelenkten Karren mieten, der mich, da die Brücke vom Hochwasser weggerissen war, mit großer Mühe durch das reißende Wasser im breiten Flußbette, in dem mächtige Baumstämme stromabwärts trieben, an das andere Ufer brachte. Wir querten dann die Ebene und erstiegen den Paßübergang über den Ma o Shan Ling (Katzenübergang Gebirge). Nach Norden absteigend, kamen wir um Mitternacht zu der am Eingang in die Distrikthauptstadt Jenki befindlichen Holzbrücke, die gleichfalls dem Hochwasser zum Opfer gefallen war, so daß der Wagen nicht weiter konnte. Der meinen chinesischen Reisepaß überprüfende Beamte gab in liebenswürdigster Weise Gepäckträgern Weisung, mich in eine japanische Herberge in der Stadt zu geleiten, die ich nicht nur wegen ihrer bequemerer Ausstattung, sondern auch wegen ihrer peinlichen Reinlichkeit chinesischen Wirtshäusern vorziehe. Der nächste Morgen war einem Rundgang durch die Stadt und dem Besuche in dem Missionshause der Benediktiner gewidmet, in dem ich von dem mit der Neubearbeitung seines koreanisch-deutschen Wörterbuches beschäftigten Pater C. K ü g e l g e n, einem gebürtigen Rheinländer, zu Gaste geladen wurde. Die Stadt Jenki ist vielleicht nicht überwiegend, aber doch mehr chinesisch als das südlicher gelegene und rascher emporgeblühte Lung Ching Tsun; die Geschäfte sind hauptsächlich in Händen von Chinesen. Die Umwechslung meiner chinesischen Banknoten aus Tientsin bei den chinesischen Banken in der Stadt stieß aber auf Schwierigkeiten. Nachmittag konnte ich dann mit Unterstützung der Mission in einem Che-Hang, Wagenremise und Herberge zugleich, ein Fuhrwerk für die Weiterfahrt am nächsten Morgen aufnehmen, einen zweirädrigen Karren, den fünf Pferde die steil ansteigende Jenki Schlucht zur Tunhwa Hochfläche hinaufziehen sollten. Der sehr

<sup>1</sup> Unter diesen Plätzen sind besonders einige hervorzuheben, die in der Pekingener Konvention von 1909 namentlich angeführt sind: Chu Tsze Chiëh, Fou Tao Kou und Pai Tsao Kou (= Wang Ching), ferner vor allem Lung Ching Tsun, das sich in kürzester Zeit zu einer blühenden Stadt mit schönen breiten Straßen, öffentlichen Gebäuden, Schulen und Kirchen entwickelt hat.

schlechte Weg, auf dem tiefe Wasserlachen und Moräste durchwaten werden mußten, erforderte die Anspannung aller Kräfte nicht nur der Zugtiere sondern auch des Kutschers des Fuhrwerkes, und auch die Fahrgäste, die sich auf anderen Karren, einem Rudel gleich der Führung meines Kutschers, der als sehr erfahren galt, angeschlossen hatten, mußten sich in acht nehmen, bei den oft plötzlichen Schwankungen der Fahrzeuge nicht das Gleichgewicht zu verlieren. Ich selbst trug aus Unachtsamkeit, weil ich Aufzeichnungen machte, manche Beule davon. Beim Versuche, eine aus starken Baumstämmen errichtete Brücke zu überschreiten, rutschte eines meiner Pferde seitwärts in den Graben und mußte mit Hilfe der Kutscher der anderen Fahrzeuge geborgen werden, hatte aber glücklicherweise keinen nennenswerten Schaden erlitten. Ebenso ging der Sturz eines anderen meiner Zugtiere glimpflich vorüber und mein Fuhrmann hatte somit in Erwartung eines ausgiebigen Trinkgeldes Wort gehalten und mich durchgebracht, wie er mir bei Annahme der Angabe für die Fahrt versichert hatte. Wir gelangten nachmittags an eine große Furt, konnten sie aber nicht mehr übersetzen, weil die Versuche, sie mit den Pferden zu durchreiten, infolge der starken Strömung mißglückten. Am nächsten Morgen aber hatten wir Erfolg, doch galt es noch einige solche Wagstücke auszuführen. An den schwierigsten Stellen verließen wir die Wagen und benützten Boote aus ausgehöhlten Baumstämmen zur Überfuhr. Nach einer abermaligen Nächtigung zogen wir angesichts des Tien Pao Shan Massivs weiter die Jenkischlucht aufwärts, an unzähligen koreanischen Dörfern vorbei<sup>1</sup>, die sich vom Tiefland an bis zur Hochfläche des Tun Hwa im Tale aneinanderreihen und deren Bewohner, oft einige 1000, auf künstlich berieselten Feldern Reisbau betreiben. Die Zahl der hier siedelnden Chinesen ist sehr klein. In einem der gemischt koreanisch-chinesischen Dörfer hielten wir Mittagsrast und dabei bemerkte ich an einem Hause eine chinesische Kundmachung, die ich zu studieren begann. Der heraustretende Beamte erklärte mir, daß hier das Steueramt sei. Nach der Bedeutung der Unterschrift auf der Kundmachung befragt, die „Tung Pei Si Shen g“ lautete, erläuterte er sie als „Vier Nordöstliche Provinzen“, d. i. also das Gebiet der heutigen Mandschurei, die die ehemaligen „Drei östlichen Provinzen“ (Tung San Shen g) und die kürzlich der Mandschurei einverleibte Provinz Jehol, früher

<sup>1</sup> Auf meine bei jedem Dorfe, an dem wir vorbeikamen oder das in Sicht kam, an den Wagenführer, einen Chinesen mit sehr guter Ortskenntnis, gestellte Frage nach der Nationalität seiner Bevölkerung, erhielt ich 9 von 10 mal die Antwort „Han Kuo Jen“, d. i. die bei den Chinesen ortsübliche Bezeichnung für Koreaner.

Teilgebiet der Inneren Mongolei, umfaßt<sup>1)</sup>. Die zur Nächtigung benützten Herbergen in diesem Gebiete wurden immer schlechter und strotzten von Ungeziefer. Endlich überschritten wir die Paßhöhe, gleichzeitig die Wasserscheide zwischen den den Jenki Distrikt bewässernden San Tou Ho (zum Tumen) und dem Mu Tan Kiang, der im Chang Pei Shan entspringt und den Tunhwa Distrikt durchfließt. An den Quellen des San Tou Ho erhebt sich ein kleiner Tempel und befand sich ehemals — hier soll einstmals die Grenze zwischen der Mandschurei und Korea gelegen sein — ein befestigtes Verteidigungswerk, auf der Paßhöhe („Harba Ling“ = Ling P.) ein Monolith mit einer Inschrift aus dem 15. Jahrhundert, historische Angaben tragend. In Tunhwa angekommen, stattete ich dem Missionshause der Benediktiner einen Besuch ab. Die Stadt war damals Endpunkt der von Kirin kommenden normalspurigen Eisenbahn, die 1933 bis Kainei weitergeführt worden ist, d. s. etwa 200 km, also so ziemlich ebensoviele Kilometer als die Bahnstrecke Kirin—Tunhwa beträgt, die über den Lao Jeh-Paß führt und die großen, in Nutzung begriffenen Wälder der Provinz Kirin quert. Wirtschaftlich besonders günstig für den Export aus der mandschurischen Ebene ist der Ausbau der Bahn nach Kainei-Huining mit Anschluß an den Hafen Seishin.

Von Tunhwa aus benützte ich die westwärts führende Bahn nach der Provinzhauptstadt Kirin, von wo aus ich auf der neuen chinesischen Bahn, die östlich der südmandschurischen Bahn verläuft und von Hailung aus eine Verbindung nach Kaiyuan an letztgenannter Bahnlinie besitzt, die Rückreise nach Mukden antrat. In Mukden erlebte ich in der Nacht vom 18. zum 19. September 1931 das japanische Bombardement, das in der Folge den Abfall der Mandschurei von China und die Gründung des von China bestrittenen Manchuku Reiches, mit Hsin-King (früher Changchun) als Hauptstadt, nach sich zog.

In Verfolgung der Ereignisse, welche 1932 auch eine Tagung der Welt-Liga in Genf und die Entsendung der Lytton Kommission herbeiführten, unternahm ich schon im Feber 1932 eine neue Reise in die Mandschurei, in deren Verlaufe ich vom japanischen Generalissimus in Mukden, Exzellenz General Honjo in einstündiger Audienz empfangen wurde. Dann setzte ich meine Fahrt auf den Nebenstrecken des Nonni — wo Ende 1931 zwischen Chinesen und Japanern harte Kämpfe aus-

---

<sup>1</sup> Die Eingliederung der ehemaligen inner-mongolischen Provinz Jehol in die Mandschurei wird leichter erklärlich, wenn man weiß, daß der Oberbefehlshaber der chinesischen Truppen im Jehol-Gebiete schon seit vielen Jahren der Regierung der Mandschurei unterstanden ist.

gefochten worden waren — nach Tsi Tsi Har, der Hauptstadt Hei Lung Chiang's fort, um mir, trotz Vorherrschens arktischer Kälte, im Hauptquartier General Susuki's weitere Informationen zu holen, gewann hierauf die Chinesische Ostbahn und fuhr über Manschuli und Sibirien nach Europa, nach Wien, wo ich am 8. März 1932 Gelegenheit hatte, in der Geographischen Gesellschaft vor einer sehr zahlreichen Zuhörerschaft über meine Beobachtungen in der Mandschurei und die Ereignisse, die zum Konflikte zwischen China und Japan führten, zu sprechen.

### Zur Erinnerung an Friedrich J. Bieber.

Am 3. März 1934 jährte sich zum 10. Male der Todestag des österreichischen Abessinienforschers Friedrich J. Bieber, der nur ein Alter von 51 Jahren erreicht hat. In früher Jugend, ohne die Möglichkeit höhere Schulen zu besuchen, studierte Bieber auf Afrika bezügliche Literatur und Sprachen, um einst an der Erforschung des dunklen Erdteiles teilnehmen zu können. Schon 1893 wurde er dank seiner Sprachkenntnisse Teilnehmer einer geplanten Erkundungsfahrt nach dem Abessinischen Hochlande, die aber nur bis Aden<sup>1</sup> gelangte. So kehrte Bieber wieder zu seinen Sprachstudien zurück. Auf ihn aufmerksam geworden, zog man ihn, der 1894 in den Staatsdienst eingetreten war, zur Abfassung von verschiedenen Spezialarbeiten<sup>2</sup>, Übersetzungen, Referaten heran, 1903 zu den Vorarbeiten für einen Handelsvertrag mit dem Kaiserreiche Abessinien, wobei er sich so bewährte, daß er im folgenden Jahre von der österreichischen Regierung dahin entsendet wurde, um an Ort und Stelle die letzten Vorbereitungen durchzuführen. F. Bieber mußte nach Benützung der erst in Bau befindlichen Eisenbahn in das Landinnere bis Dire-Daua eine Maultierkarawane zusammenstellen<sup>3</sup> und erreichte nach sechs Wochen die Haupt- und Residenzstadt Addis-Abeba, eine damals bereits aufstrebende Stadt mit kleinen strohgedeckten Rundhütten neben schönen Steinhäusern nach europäischer Art. Der von Kaiser Menelik als Residenz erbaute, von Mauern umgebene Palast gestattete dem Herrscher, die ganze Stadt zu überblicken. Nach mehrmonatiger, erfolgreicher Arbeit fuhr Bieber nach der Heimat, um jedoch schon ein halbes Jahr später mit der offiziellen österreichischen Han-

<sup>1</sup> F. I. Bieber: Aden (3 Abbildungen) Mitteilungen G. G. Wien 1917 S. 524 f.

<sup>2</sup> F. I. Bieber: Aitjöpija, Eine afrikanische Großmacht und ihr Werden. Ebenda 1901, S. 291—311.

<sup>3</sup> F. I. Bieber: Reise durch Äthiopien und den Sudan. (Mit 3 Tafeln.) Ebenda 1910, S. 313—364. Vgl. auch Mitteilungen der G. G. 1909, S. 495.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1933

Band/Volume: [76](#)

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

Artikel/Article: [Reisen in der Mandschurei 1931 und 1932. 292-302](#)