Ausgabe für Berlin und Umgegend.

Morgen-Ausgabe.

„Berliner Tageblatt" und „Handels-Zeitung" erscheint wochentäglich zweimal, Sonntags einmal. Gratis-Beiblätter: jeden Montag „Zeitgeist", jeden Mittwoch „Technische Rundschau", jeden Sonnerstag u. Sonntag illustr. Halbwochenschrift „Der Welt-Spiegel", jeden Freitag das illustr. Witzblatt „ULK", jeden Sonnabend „Haus und Garten"; täglich „Zentralmarkt für den Grundstücks-, Hypotheken- u. Geldverkehr". Man abonniert bei allen Postanstalten des Deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns, der Schweiz, Italiens, Belgiens, Luxemburgs, der Niederlande, Dänemarks, Schwedens, Norwegens, Rußlands u. der Donaustaaten; für alle übrigen Staaten ist der Bezug nur per Kreuzb. d. d. Exped. d. Bl. möglich. Bezugspreis: Durch die Post vierteljährlich 6.30 M. exkl. Zustellungsgebühr. Ausland exkl. Postaufschlag; für Ausland 8 M., für Inland 5.20 M. In Berlin abonniert man bei der Hauptexped. SW 19, Jerusalemer Str. 46-49, Fernspr. Amt Zentrum, Nr. 10151-10142, sowie den nebenstehend aufgeführten Filialen.

Chefredakteur: Theodor Wolff in Berlin.

Insertionspreis: Zeile 90 Pf. („General-Anzeiger" 60 Pf., „Wohnungs-Anzeiger" 50 Pf.). Inseraten- und Abonnements-Annahme in Groß-Berlin: Hauptexpedition SW 19, Jerusalemer Str. 46-49 und denen Filialen: Leipziger Str. 103; Potsdamer Str. 33; Königstr. 56/57; Rosenthaler Str. 48; Schönhauser Allee 144; Prinzenstr. 41; Rathenower Str. 3; Schiffbauerdamm 4; Gr. Frankfurter Str. 81; Frankfurter Allee 61/62; Blücherstr. 69; Wiener Str. 1-6; Prenzlauer Allee 54; Jennstr. 1; Badstr. 55; Charlottenburg: Tauentzienstr. 2; Kantstr. 34; Scharrenstr. 39; Friedenau: Rheinstr. 19; Hafenfeld-Neukölln: Berliner Str. 41; Pankow: Borkholmer Str. 1; Schöneberg: Hauptstr. 23/24; Martin-Luther-Str. 9; Steglitz: Albrechtstr. 130; Tegel: Berliner Str. 90; Tempelhof: Berliner Str. 147; Wilmersdorf: Uhlandstr. 98/99; in der Provinz Brandenburg a. O.: Steinstr. 1; Frankfurt a. O.: Regierungsstr. 5; Potsdam: Brandenburger Str. 23; Spandau: Breite Str. 47; Stettin: Paradepl. 8.

Druck und Verlag: Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung

Nr. 92
43. Jahrgang

Freitag
20. Februar 1914

Hierzu die Wochen-Beilage farbig illustr. Witzblatt „ULK" No. 8.

Tsingtau und der Eisenbahnbau in Nordchina.*)

(Von unserem Korrespondenten.)

□ **Peking**, 22. Januar.

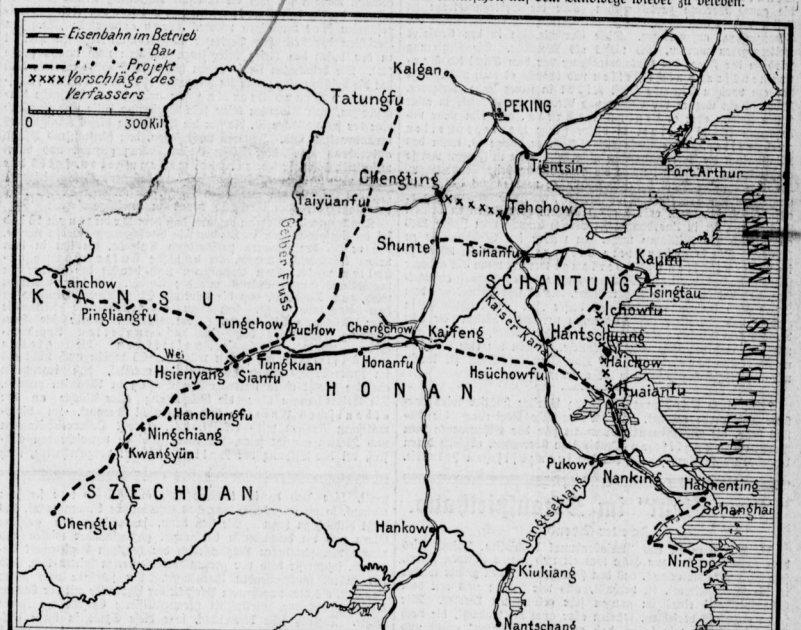
In seinem sich in westöstlicher Richtung erstreckenden Flußsystem hat China Verkehrsstraßen zur Erschließung seiner inneren Provinzen, wie sie die Natur nicht besser bieten kann. Allein schon frühzeitig machte sich das Bedürfnis geltend, die westöstlichen Verkehrsadern durch nordsüdliche Linien zu verbinden; so wurde schon von den alten Kaisern der Peking und Nanking verbindende Kaiserkanal als künstliche Wasserstraße geschaffen, und so folgten die ersten Eisenbahnlinien, die der europäische Geist China brachte, der nordsüdlichen Richtung. Das erste Jahrzehnt der Eisenbahnentwickelung in China schuf also Linien wie die Peking-Hankow-Bahn und Pläne für den Bau einer Eisenbahn von Hankow nach Canton und einer dritten Linie von Tientsin nach Pukow, gegenüber von Nanking, von denen der Bau der letzteren bereits seit Jahresfrist vollendet ist. Die einzige Linie, die damals von der nordsüdlichen Richtung abwich, war die deutsche Schantung-Bahn, die gebaut wurde, um dem an natürlichen Verbindungslinien armen Tsingtau eine Möglichkeit zu geben, zum Ausfalltor der Provinz Schantung zu werden. Dieses Ziel hat die Bahn erreicht. Bei einer weisen und großzügigen Eisenbahnpolitik könnte Tsingtau jedoch zum wichtigen Endpunkt eines ganzen Systems von Inlandbahnen werden, die China bis zum äußersten Westen und Norden durchkreuzen.

Auf die Notwendigkeit einer westöstlichen Bahn mitten durch Nordchina hindurch hatte schon früher Tschunhsüan in seiner kurzen Amtszeit als Verkehrsminister hingewiesen. Seine Pläne sollen nun verwirklicht werden, und es hat seit dem Herbst 1912 das Projekt des Baues einer Riesenbahn von Lanchow in der Provinz Kansu nach Haichow am Meer mit Hilfe von belgisch-französischem Kapital, Material und Personal eine greifbare Form bekommen. Der Endpunkt sollte nach den ursprünglichen Plänen Haichow werden. Und nicht Tsingtau, das durch seine Lage, durch seinen vorzüglich ausgestatteten Hafen und die bereits mit Tsinanfu bestehende Bahnlinie dafür am besten geeignet gewesen wäre. Der Grund dieser Zurückstellung Tsingtaus ist natürlich der, daß man deutschen Einfluß nicht zu mächtig werden lassen will. Dies tritt jetzt um so mehr zutage, als man nunmehr beschlossen hat, den Endpunkt von dem völlig versandeten Haichow bis hinunter nach Haimenting, gegenüber von Schanghai, zu verlegen, wodurch die Strecke nicht allein erheblich von ihrer eigentlichen Richtung abweicht, sondern auch noch um mehrere hundert Meilen verlängert wird.

Es ist zunächst interessant, den genauen Verlauf der geplanten Riesenstrecke, wie nach neuesten Plänen festgelegt, zu untersuchen, und wir sind in der Lage, darüber dokumentierte Aufklärung zu geben. Die erste Linie mag in fünf Strecken eingeteilt werden. Die erste Strecke geht von Haimenting bei Nantungchow an der Mündung des Jangtsekiang über Huaianfu nach Hüchowfu, wo die Tientsin-Pukow-Bahn gekreuzt wird. Diese Strecke erschließt ein äußerst fruchtbares Gebiet und wird schon aus diesem Grunde allein eine große Lokalbedeutung haben. Die zweite, schon völlig vermessene Strecke geht von Hüchowfu über eine Ausdehnung von 175 Meilen über Kueiteh nach Kaifeng, der Provinzialhauptstadt von Honan, wo der Anschluß an die schon vor Jahren von Belgiern und Franzosen gebaute dritte Strecke von Kaifeng nach Honanfu erreicht wird. Diese kreuzt in Chengchow die Peking-Hankow-Bahn und mißt 140 Meilen. Die vierte Strecke von Honanfu über die tiefen Lößspalten hinweg nach Tungkuan am Knie des Gelben Flusses und von dort dem ebenen Weital folgend, bis zur alten Kaiserstadt Sianfu ist schon für einige Meilen im Betrieb, für etwa ein Drittel ist bereits der Unterbau vollendet und für den Rest ist die Linie genau vermessen. Auf dieser Strecke soll energisch vorangegangen werden, und abgesehen von den schroffen Bergreihen bei Shenchow und der Lößspalten bei Tungkuan wird man rasch voran kommen, wenn auch die Hoffnung der Chinesen, schon im Frühjahr 1915 Züge bis nach Sianfu laufen zu lassen, als zu optimistisch bezeichnet werden muß. Die fünfte Strecke von Sianfu nach Lanchow, der Hauptstadt von Kansu, soll über Chienchow, Chingchow und Pingliangfu gehen und mißt 350 Meilen. Man hat aber für diese Strecke die nördliche Handelsstraße zwischen Sianfu und Lanchow der südlichen, schroffen über Titao gehenden vorgezogen.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, auch auf die Pläne eines anderen Bahnbaues einzugehen, den ebenfalls die Belgier und Franzosen übernommen haben, das ist die große Linie von Tatungfu an der Peking-Kalgan-Mongolei-Bahn nach Chengtu, der Hauptstadt des reichen Szechuan. Auch für den Bau dieser Linie liegen uns jetzt nähere Daten vor. Sie soll zunächst über Taiyüanfu gehen, wo sie Anschluß an die von Franzosen gebaute Shansi-Bahn (Taiyüanfu-Shihchiachwang bei Chengting) gewinnt. Zwischen Puchow und Tungchow überschreitet sie den Gelben Fluß, also nicht bei Tungkuan, wo der Triebsand einen Brückenbau zu sehr erschwert. Sie läuft dann im Weital auf dem nördlichen Ufer des Flusses parallel zu der oben besprochenen Haimenting-Lanchow-Bahn, die sie erst wenige Meilen westlich von Sianfu in Hsienyang kreuzen soll. Von dort geht dann die Linie über Fenghsiangfu und Fenghsien, Hanchungfu östlich liegen lassend, nach Ningchiang in Szechuan und von dort über Kwangyün nach dem Endpunkt Chengtu.

Wir haben oben darauf hingewiesen, daß man bei diesen Bahnprojekten Tsingtau nicht allein vernachlässigt, sondern mit Absicht und ohne erhebliche Extrakosten zu scheuen, umgangen hat. Das Abbiegen von Hüchowfu nach Haimenting hinunter ist entschieden auf eine Deutschland unfreundliche Stimmung der Interessenten zurückzuführen. Wenn wir indessen auf dem Posten sind, so können wir gerade aus diesen feindlichen Plänen Vorteil für Tsingtau ziehen, denn Tsingtau liegt Hüchowfu um ein Drittel näher als Haimenting. Unser Plan müßte also sein, in Hüchowfu Anschluß an die belgisch-französische Hauptstrecke zu gewinnen, und wir hatten gehofft, daß die im Dezember 1913 zwischen der deutschen und chinesischen Regierung zum Abschluß gekommenen Eisenbahnverhandlungen uns an dieses Ziel führen würden. Darin haben wir uns jedoch getäuscht. Die Verhandlungen betrafen unter anderen den Bau einer uns vertraglich zustehenden Bahn von Kaomi bis Tsingtau über Jchowfu und Jüstien bis an die Tientsin-Pukow heran. Die Richtung auf Hüchowfu zu war also von vornherein gegeben. Anstatt jedoch energisch bis dorthin vorzustoßen, hat man an der Südgrenze von Schantung bei Hanchwang Halt gemacht, wo die deutsche Strecke der Tientsin-Pukow-Bahn aufhört, so daß die zukünftige Kaomi-Jchowfu-Hanchwang-Bahn also noch durch die von Engländern gebaute und beeinflußte Strecke Hanchwang—Hüchowfu von der belgischen Hauptbahn getrennt ist. Ein Pekinger Organ der russisch-französischen Politik hat es kürzlich bei einer Besprechung der deutschen Eisenbahnpläne für selbstverständlich gehalten, daß wir die Jchowfu-Bahn bis nach Hüchowfu verlängern werden. Was unsere Konkurrenten als selbstverständlich bezeichnet haben, haben wir jedoch veräumt, und dieses Versäumnis kann, wenn es nicht noch gut gemacht wird, für Tsingtau sehr ernste Folgen haben. Wenn wir Hüchowfu andererseits jedoch erreichen, so sehen wir darin mit Sicherheit große Vorteile für Tsingtau. Denn bei der Nähe dieses Hafens wird es, eine neue Tarifpolitik vorausgesetzt, sicherlich möglich sein, einen großen Teil des Verkehrs von der belgischen Hauptstrecke nach Tsingtau abzuleiten. In China ist das Prinzip der offenen Tür allgemein anerkannt; es liegt also nicht die geringste Veranlassung vor, ängstlich innerhalb der Grenzen von Schantung zu verbleiben. Wir wollen sogar noch einen Schritt weitergehen und empfehlen außerdem den Bau einer Zweigbahn von Jchowfu nach Huaian, einer Stadt in der Mitte zwischen Hüchowfu und Haimenting, da dadurch von Tsingtau aus über Jchowfu und Huaian nach Haimenting eine Küstenbahn geschaffen würde, die südlich vom Jangtsekiang in der Shanghai-Hangchow-Ningpo-Bahn eine Verlängerung hätte, also imstande wäre, unter anderen den früher auf Dschunken ausgeführten Warenaustausch zwischen Ningpo und Kiautschou auf dem Landwege wieder zu beleben.



*) Die Namen sind in diesem Bericht, um Verwechslungen zu vermeiden, in der amtlichen Schreibweise der chinesischen Regierung gegeben.

Die kürzlich zwischen Deutschland und China zum Abschluß gekommenen Verhandlungen betrafen auch den Bau einer Bahn von Tsinan in westlicher Richtung nach der Peking-Hankow-Bahn hinüber. Als Endpunkt ist nach der geographischen Richtung unter anderen Shuntehfu in Aussicht genommen worden. Der Bau einer solchen Linie als Verlängerung der Schantung-Bahn hat sicherlich Wert, und wird die Frachten auf der letzteren vermehren. Aber der große Gesichtspunkt, Anschluß an das Zentralbahnsystem zu gewinnen, ist auch hier nicht genügend in Betracht gezogen worden. Denn in Shuntehfu wird die Linie zwar auf die Peking-Hankow-Eisenbahn stoßen, aber es ist geringe Hoffnung vorhanden, daß diese uns dort Frachten zuführen kann. Eine Bahn, die einem wahren Verkehrsbedürfnis Chinas entspricht, ist eine Verbindung zwischen Tehchow, nördlich von Tsinan an der Tientsin-Pukow-Bahn, und Chengting, an der Peking-Hankow-Bahn, dort, wo die von Taiyüanfu kommende Shansi-Bahn auf die Peking-Hankow-Linie stößt. Die Shansi-Bahn hat bisher lohnende Geschäfte gemacht, doch konnte sie sich trotz der Mineralreichtümer und der Getreidevorräte, die sie imstande ist, von Shansi hereinzuführen, noch nicht über den Rahmen einer Provinzialbahn hinaus entfalten. Sie hat noch Schmalspurweite, doch soll später eine Normalspur eingeführt werden, wenn mit Hilfe der Belgier und Franzosen die Verbindung zwischen Taiyüanfu und somit mit der Mongolei hergestellt worden ist. (Siehe oben.) Wenn in fernerer Zukunft dann die transmongolische Bahn von Tatungfu über Urga und Kiachta nach einem Punkt an der sibirischen Bahn gebaut sein wird, dann kann die Linie, die von der Shansi-Bahn, der von uns vorgeschlagenen Strecke von Chengting nach Tehchow, dem Abschnitt der Tientsin-Pukow-Bahn von Tehchow nach