

Schantung, biegen müssen. Der unmittelbare Abstand zwischen Schanghai und Port Arthur beträgt 534 Sm., über Tsingtau dagegen 661 Sm., also nur 108 Sm. oder 10 Fahrtstunden mehr. Dies ist eine fast nur halb so große Abweichung vom geraden Wege als für den der Distanz Schanghai—Niutschwang (684 Sm.) gleichen Weg von London nach Christiania der Besuch von Hamburg ist, der 221 Sm. mehr ausmacht. Für den Verkehr von Japan zum Golf von Tschili endlich liegt es ähnlich, das Fluß von Nagasaki über Tsingtau nach Port Arthur über die direkte Entfernung dorthin beträgt nur 207 Sm. Das sind alles Strecken, die für die schnelle Schifffahrt von heute keine grundlegende Bedeutung haben.

Ziehen wir dies in Rechnung, so tritt hervor, daß Tsingtau für die gesamten Uferländer des Gelben Meeres eine überragend zentrale Verkehrslage hat. Nehmen wir eine Strecke von etwa 550 km in den Birkel, so berührt ein damit um Tsingtau beschriebener Kreis fast genau zugleich Schanghai, Tschumulpo, Niutschwang und Peking, d. h. die großen marinen Eingangspforten in das mittlere China, Korea und die Mandchurei, sowie das alte Macht- und Kulturzentrum des chinesischen Reiches.

Somit ist die geographische Lage unserer Kolonie in der Nähe der ostasiatischen Weltverkehrsstraße und zwischen dem alten Niesenreich China, der neuen Großmacht Japan und den unter dem Einfluß von letzterem neuerdings sich entwickelnden Gebieten von Korea, Kiautung und der Mandchurei, soweit die rein maritime Position in Betracht kommt, entschieden bedeutungsvoll.

Doch solche Position und solche Abstände allein haben zunächst nur einen beschränkten Wert. Sind sie auch für einen Stützpunkt der deutschen Kriegsmarine in diesen Gegenden schon an sich von Wichtigkeit, so muß für den Handel, um die durch diese Lage gegebenen Möglichkeiten wirklich zur Entfaltung gelangen zu lassen, erst noch hinzutreten, daß der Hafen jene Anziehungskräfte besitzt oder zu gewinnen vermag, die, wie die erwähnten Welthäfen Marseille und Genua, den Verkehr auf sich lenken. Das aber hängt von seinen besonderen geographischen Beziehungen zu dem Hinterland, zu China, ab. Diese sind für die Beurteilung der Weltlage unseres Gebietes am allerwichtigsten.

Niemand hat die geographische Lage der Kiautschoubucht in bezug auf China in kläreren und klareren Zügen hervorgehoben als der geistige Urheber unserer dortigen Besitzergreifung, F. v. Richthofen; schon 1881 in seinem großen Werke „China“, hier aber noch im wesentlichen mit Beschränkung auf die Beziehungen zu Schantung; weit umfassender in der kleinen, unmittelbar nach der Besetzung durch die Deutschen erschienenen Schrift „Kiautschou. Seine Weltstellung und voraussichtliche Bedeutung“ und endlich in dem nach der Besitzergreifung geschriebenen Buche „Schantung und Kiautschou“.

Es ist davon auszugehen, daß das Land, an dessen Rande unser Besitz liegt, China, die dichteste Menschenansammlung in sich schließt, die der Erdball kennt, eine Bevölkerung dazu von uralter, hoher Kultur und höchst entwicklungsfähigen Eigenschaften und einem Boden, der noch unermessene natürliche Schätze birgt. Dieses Land ist durch die Formation Innerasiens darauf angewiesen, seinen wesentlichsten Anteil am Weltverkehr seewärts zu suchen, so daß also günstig gelegene Häfen an seiner Küste eine natürliche Anwartschaft auf eine bedeutende Entwicklung haben.

Mehrere Jahrhunderte hindurch war das im äußersten Süden gelegene Nanton für das Ausland das einzige Seetor Chinas; seit dem „Opiumkriege“ und der Eröffnung der ersten Vertragshäfen im Jahre 1842 ist auch die übrige Küste damit in Wettbewerb getreten. Diese Seelüste Chinas läßt sich in zwei Abschnitte von sehr