

Verwaltung und zum Standort für das Auslandsbataillon gewählt und geht einem lebhaften Aufschwunge entgegen. — Der chinesischen Miswirtschaft ist in jeder Beziehung ein Ende gemacht worden. Die Straßen werden geradgelegt und verbreitert, die schmutzigen Pfützen beseitigt, und für die chinesische Bevölkerung ist ein Kranenhaus errichtet worden. — Außer Tsintau liegen im deutschen Gebiete und in der neutralen Zone nur kleinere Ortschaften ohne erheblichen Wert. Die alte, im Verfall begriffene Kreisstadt Kiautschou liegt 8 km vom Ende der Bai entfernt.

5. Der politische und wirtschaftliche Wert des deutschen Pachtgebietes. Mit der Erwerbung der Kiautschou-Bucht hat sich Deutschland ein Gebiet gesichert, das einer aussichtsreichen Zukunft entgegengeht, wenn man auch in verschiedener Beziehung die Erwartungen nicht zu hoch spannen darf. Wegen seiner außerordentlich dichten Bevölkerung wird das deutsche Pachtgebiet niemals ein Auswanderungsgebiet oder eine tropische Pflanzkolonie werden. Der deutsche Bauer und Kleinhändler wird niemals der Konkurrenz der schlauen, zähen und beispiellos einfachen einheimischen Bevölkerung gewachsen sein umso mehr, als die Erwerbung von Grund und Boden große Kosten verursachen dürfte.

Der Wert von Kiautschou ist ausschließlich ein verkehrsgeographischer und politischer. Die Kiautschou-Bucht, ist, abgesehen von Canton, Schanghai und Tientsin (Sikking, Jangtschang- und Peihomündung), den drei gewaltigen Zugangstoren zum Inneren von China, die einzige Bucht an der über 30 Breitengrade langen Küste, die nicht durch lästige Sandbänke versperrt ist und eine günstige Verbindung mit dem Hinterlande besitzt. Sie ist im nördlichen China der einzige eisfreie Hafen, gut geschützt vor heftigen Nordwinden und besitzt eine gute Einfahrt und sicheren Ankergrund. Am Ufer ist Platz für schiffstechnische Einrichtungen und für Entfaltung einer Handelsstadt. Das Klima ist für Europäer zuträglich, kühlt man doch an Kiautschou die Hoffnung, daß die Bucht später zu einem ostasiatischen Lustort sich entwickeln wird. Die Nachbarschaft großer Kohlenlager im Hinterlande, für deren Erschließung Bergwerkst Konzessionen von der deutschen Regierung erlangt sind, die günstigen Entfernungen und Verbindungen nach den benachbarten Brennpunkten des Verkehrs (Schanghai 20, Peihomündung und Haupthafen von Korea 24, Japan 30 Stunden entfernt), die große Nähe von Peking machen das deutsche Pachtgebiet zu einer wichtigen Flotten- und Kohlenstation in Ostasien, zu einem bedeutungsvollen Mittelpunkt für deutsche Unternehmungen im Hinterlande und zu einem Stapelplatz für deutsche Waren. Einen günstigen Stützpunkt in Ostasien gefunden zu haben, ist für den deutschen Handel um so bedeutungsvoller, als dieser nächst dem englischen der umfangreichste ist und noch in beständigem Steigen begriffen ist. — Wenn freilich die Kiautschou-Bucht die an sie gestellten Anforderungen voll und ganz erfüllen soll, so ist der Ausbau des jetzt ganz verfallenen Verkehrsnetzes eine eiserne Notwendigkeit. Zwei Eisenbahnen, von denen die eine die südlichen, die andere die nördlichen Kohlenfelder mit der Küste in Verbindung zu setzen hat, müssen gebaut werden. Die erstere muß außerdem über den Kaiserkanal bis zur großen Zukunftsbahn Hankau-Peking hin verlängert werden, von der bereits 500 km fertiggestellt sind. Eine Senke, welche das Bergland der Schantungshalbinsel durchsetzt, besitzt heute bereits einen allerdings verfallenen Kanal, der, aufs neue ausgebaut, den Seeweg um das von gefährlichen Wirbelwinden bedrohte Kap Schantung abkürzt, an dem 1896 das deutsche Kanonenboot „Itis“ seinen Untergang fand.

Die deutschen Handelsbeziehungen mit Kiautschou sind gegenwärtig noch gering, aber in lebhaftem Aufschwunge begriffen. 1900 wurden von dem Pachtgebiet nach dem deutschen Zollgebiet Waren für 99 000 M., darunter Strohboxen für 80 000 M., eingeführt, ausgeführt dorthin für 5,6 Mill. M., darunter besonders Eisenwaren, Zemente, Möbel und Tischlerwaren.