

zung mit Kiau-tshóu zu bringen. Zu der billigen Herstellung einer Bahn nach ungemein volkreichen und productiven Gebieten würde somit die Versorgung des Betriebes mit ausgezeichnetem und billigem Brennmaterial kommen, und zugleich könnte letzteres an dem Hafenplatz der Dampfschiffahrt und verschiedenen in deren Gefolge sich entwickelnden Industrien zugeführt werden. Eine Verbindung mit Tsi-nan-fu würde aber nur der Anfang eines viel weiter verbreiteten Eisenbahnnetzes sein, das in erster Linie eine Verlängerung nach dem übervölkerten Honan im Westen und Peking im Norden suchen würde, da letzteres im Winter seine Zufuhren nur zu Lande erhalten kann. Neben dem ausgedehnten Binnenverkehr, den jede Eisenbahn in China mit sich bringen wird, würde die Kohle von Shantung Millionen von Consumenten zugeführt werden. Es würde der Baumwolle, dem Eisen und anderen Producten des Nordens ein leichter Ausweg und den Importen ein billiger Zugang zu einigen der wichtigsten Gebiete verschafft werden.

In der Eröffnung des Hafens von Kiau-tshóu und in der Herstellung der genannten Verbindungen liegt die Zukunft der reichen Kohlenfelder von Shantung. Die in Tshifu angelegten Capitalien würden dadurch allerdings grossentheils verloren werden. Aber die Vortheile einer fremden Niederlassung in Kiau-tshóu sind, wenn wir über die engen Grenzen der Gegenwart hinwegsehen, so gross, dass dieser Nachtheil im Verhältniss verschwindend klein ist. Ist auch die Hebung von China in materieller, intellectueller und industrieller Hinsicht den Interessen Europa's, wie es scheint, direct zuwiderlaufend, so wird sie sich doch mit zwingender Nothwendigkeit vollziehen, und angesichts dessen haben sich die fremden Mächte die grösstmöglichen Vortheile bei dem bevorstehenden Aufschwung zu sichern.

---