Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 15 (1925)

Heft: 40

Artikel: Das Meer der Entscheidungen beiderseits des Pazifik

Autor: Noss, Colin

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-646604

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

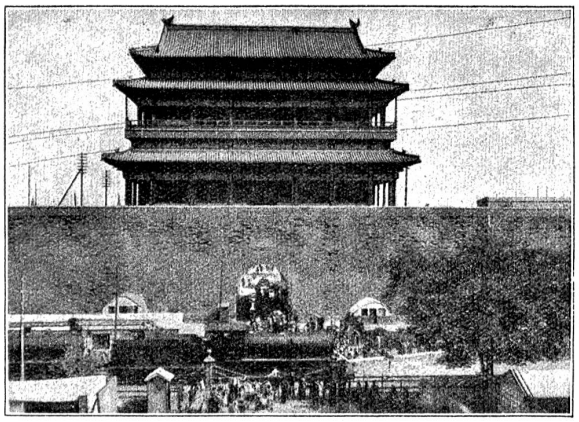
Download PDF: 23.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Das Meer der Entscheidungen beiderseits des Pazifik.

Von Colin Roß.*)

Der Weltreisende Colin Roß ist uns Bernern keine unbekannte Persönlichkeit. Er hat uns seinerzeit auf seine geistreiche Art über seine Reise durch Sowietrußland referiert. Was bei ihm zum Interesse und Mitgehen zwingt, das ist die Unmittelbarkeit des Eindruckes, das absolut Neue seiner Schilderung. Diese Wirklichkeitstreue ist für sein Spezialgebiet — C. Roß ist auf die Weltwirtschaftspolitik eingestellt — außerordentlich wichtig. Denn in keinem andern Gebiet wechseln die Grundlagen des Geschehens so rasch, wie gerade hier. Eine Erdbebenkatastrophe, wie die letzte in Japan, kann die Wirtschafts- und Machtverhältnisse eines ganzen Kontinents von Grund aus verschieben. Das erkennt aber nur der Beobachter aus der Nähe, der die Entwicklungen verfolgt hat und nun in der Lage ist, die Veränderung festzustellen. Colin Roß als Globetrotter von Beruf hat diesen Ueberblick und Einblick. Er hat dazu die Gabe der Darstellung. Seine Reisebücher sind interessant um dieser Zusammenhänge willen, aber auch deshalb, weil sie voll sind von Beobachtungen minutiösester Art, so daß das Buch sich unterhaltlich liest wie unmittelbar Erlebtes.



Aus China: Schnellzugslokomotive vor uraltem Hintergrund.

Aus China: Auch die Schulmädchen demonstrieren bereits.

So ist es auch mit seinem letzten Reisebuch, das hier zu besprechen ist. Roß schildert da seine jüngste Weltreise. Die Länder rings um die Pazifik waren das Studienziel. Die Reise ging über New York, Kalifornien, Hawaii, Japan, Korea, die Mandschurei, China und die Philippinen.

* * *

„Der machtpolitische Mittelpunkt der Erde wandert." Bis vor kurzem war das Mittelmeer das Zentrum des weltpolitischen Geschehens. Heute ist der Atlant an der Reihe zum Mittelmeer, zum Binnenmeer zu werden, in dessen Bereiche die machtpolitischen Entscheidungen schon gefallen sind, und wo sich die Aviatik eben anschickt, die Distanzen von Ufer zu Ufer auf ein Minimum hinunterzudrücken, das eben recht ist zum Austragen friedlich-sportlicher Wettbewerbe. Die Folgen dieser Entwicklung zeichnen sich schon heute am Zukunftshorizonte ab. Das machtpolitische Interesse flüchtet sich auf einen größern Schauplatz mit größeren Entwicklungsmöglichkeiten, mit jungfräulichen noch zu erschließenden Rohstoff- und Absatzländern. Dieser Schauplatz ist die Pazifik. Bis heute der „Stille Ocean", das „Meer des Friedens" genannt, dürfte seine Zukunft lärmender und kriegerischer sich gestalten. Nordamerika verlegt — entsprechend diesem Zug nach dem Pazifik — den Schwerpunkt seiner Entwicklung an die Westküste. Sein Handel mit Ostasien kann noch gewaltig gesteigert werden, während ihm im verarmten Europa schon heute die Grenzen genau abgesteckt sind. Sibirien, Korea, die Mandschurei, das ganze Riesenreich China mit seinem unerschöpflichen Menschenreservoir, Indochina, die Philippinen — alle diese Länder sind noch zu erschließen. Wenn ihre Millionen Menschen aus der Bedürfnislosigkeit herausgerissen sind, wenn der Hefepilz westlicher Kultur in den Massen zu wirken beginnt, nachdem er heute schon in diesen Ländern die Oberschicht erfaßt hat, wenn diese Massen warmhungrig geworden sind, dann dürfte der amerikanische Industrialismus und Kapitalismus eine neue Blüte erleben.

Aber es erscheint ausgeschlossen, daß sich der gelbe Drittel der Menschheit dauernd als Ausbeutungsobjekt behandeln läßt. Schon heute besteht der Gegensatz Japan-Amerika. Aber es wäre nach C. Roß grundfalsch, die pazifische Frage nur von diesem Gesichtswinkel aus betrachten zu wollen. Japan ist für sich allein zu schwach, um einen Krieg mit Amerika führen zu können, es ist zu klug, um ihn zu provozieren. Es schluckte tapfer die Demütigung der jüngsten gegen die Japaner gerichtete amerikanische Einwanderungs-Bill. Die Pazifik ist auch nicht bloß eine amerikanische Angelegenheit; sie geht alle angelsächsischen Völker an. England bekundet dieses Interesse durch den Ausbau seines Flottenstützpunktes in Singapore. Für Australien ist die pazifische Frage Schicksalsfrage. Kanada macht eine ähnliche westlich orientierte Entwicklung durch wie die Union. — Dazu kommt Sowietrußland, das in Europa Verteidigungsstellung bezogen hat und seinen ihm innewohnenden Ausdehnungsdrang nach Osten richtet, wo es sich in der Rolle des Aufwieglers gefällt.

Japan liegt im Brennpunkt dieser Interesse. Es hat sich noch nicht entschieden. Zwei Wege stehen ihm offen. Es kann Führer der gelben Rasse werden im Kampfe gegen die Weißen. Es kann aber auch wie bisher Teilhaber sein am Aufteilungsgeschäft. Seiner Führerrolle steht heute noch der Verwestlichungsdrang, der ganz Japan infiziert hat, entgegen. Der Japaner möchte lieber weiß sein als gelb; er schmeichelt sich, arisches Blut in den Adern zu tragen von irgend einem Urvorfahr her. Die neuesten chinesischen Wirren zeigen ihn in diesem Zwiespalt. Man weiß nicht, wie er sich entscheiden wird.

C. Roß hat sein Buch vor dem Ausbruch dieser Wirren abgeschlossen. Aber sie sind darin schon deutlich vorgezeichnet, wie das unten noch gezeigt werden soll. Der ganze Gedankengang seiner Einleitung, wie wir sie eben skizziert haben, wird durch die neuesten Ereignisse als richtig bestätigt.

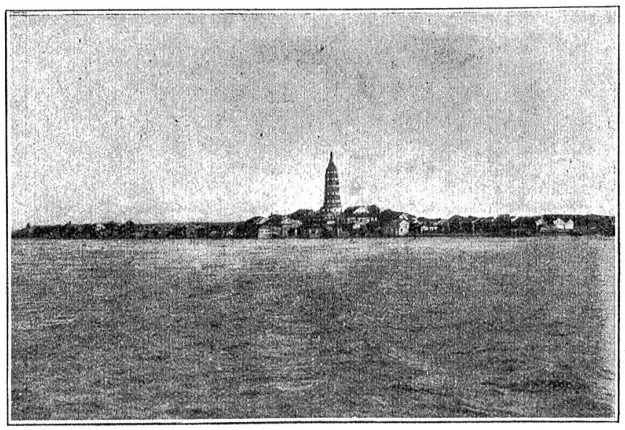
Neben diesen Leitlinien interessiert uns in Roß' Buch, wie gesagt, auch die Fülle guter Beobachtungen auf allen Gebieten des Lebens und des Wissens. Man merkt, wie vergänglich in unserer rasch lebenden Welt geographisches,

*) Mit 97 Abbildungen und 7 Kartenskizzen. 1925 Leipzig: F. A. Brockhaus. 333 S. Geb. Fr. 10.—.

kulturelles und wirtschaftliches Wissen ist, und man ist dankbar für neue Anregungen.

* * *

Wir glaubten bisher an den strengen kontinentalen Winter New Yorks. C. Roß hat einen milden Winter angetroffen, wie er der geographischen Höhe der Weltstadt (die gleiche



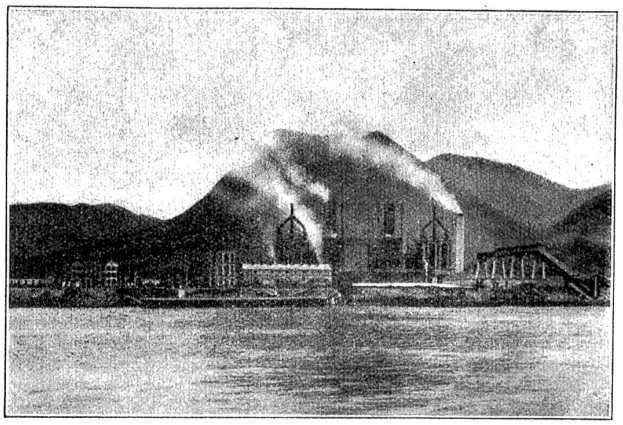
Aus China: Nanking mit siebenstöckiger Pagode.

wie Neapel) entspricht, und er hat sich sagen lassen, daß in den letzten 10 bis 20 Jahren die Kälteperioden überhaupt zurückgegangen seien. Grund dieser Erscheinung: Die großen Weststürme vom Nordpazifik her, denen die Kältewelle auf dem Fuß folgen, streichen heute nicht mehr über die Nordstaaten und die Seen direkt dem Lorenzo- und Hudsontale zu, sondern machen einen Abstecher in das Gebiet der mit neuesten Bewässerungsanlagen versehenen Südweststaaten: Utah, Wyoming und Colorado; in New York angelangt, hat die den Stürmen folgende Kältewelle eine merkliche Milderung erfahren.

Prohibition. Sie wird sich voraussichtlich halten, weil schon zu viele Amerikaner an ihr verdienen. Die Edelobstgebiete Kaliforniens z. B. sind wesentlich am Alkoholverbot interessiert.

Das one crop-System, eine typisch kalifornische Erscheinung: Im San Joaquin-Tale hat Roß Farmbetriebe gesehen, wo 12,000 Acker (4800 Hektaren) mit Feigen bestellt waren. Die Farm besaß daneben kein anderes Obst, kein Vieh, keine Milch, nichts als Feigen: 600,000 Feigenbäume auf einer ununterbrochenen Fläche. Eine andere Farm von einigen Tausend Acker mit Mandelbäumen bestellt, eine andere mit Pfirsichen, wieder eine andere mit Reben. Die kleinen gemischten Farmbetriebe gelten nicht als amerikanisch und werden den Italienern, Portugiesen und Japanern überlassen.

Fords Autos, eine soziale Revolution. Dem Amerikaner ist ins Blut geimpft, daß er die Möglichkeit hat, reich, Millionär zu werden. Das Auto, bei uns noch Kennzeichen des Standesunterschiedes, ist durch die 7000 täglich produzierten Fords zum Verkehrsmittel aller geworden. In Kalifornien hat jeder 4. Mann ein Auto; jede Farmerfrau fährt ihr Auto selbst, der Student und die Studentin fahren im Auto ins Kolleg, man fährt im Auto zum Klublokal und in die Kirche. Kalifornien ist das Paradies des Autlers; er findet dort Hunderte von Kilometer asphaltierte oder zementierte schnurgerade Straßen. Zuerst kommt dort die Straße mit den Tankstellen, dann erst die Städte. Die Kinder der Farmer werden im Schulomnibus in die Schule abgeholt; seine Produkte Milch, Gemüse, Obst, stellt der Farmer an die Straße und sie werden vom Lastauto über Nacht in die Stadt gefahren. Der Arbeiter und der Handwerksbursche besteigen ihr Auto, wenn sie sich nach neuer Arbeit umschauen wollen. Gebrauchte kleine Wagen erhält man schon für 150 Dollar. Reisende suchen in New York einen Mitfahrenden, kaufen ein Auto, fahren nach Kalifornien, verkaufen dort den Wagen und haben über die Eisenbahnkosten hinaus noch Gewinn gemacht. Das Auto sichert dem Amerikaner fast absolute Freizügigkeit. Der Arbeiter hat sich ans Auto gewöhnt



Aus China: Eisenwerke am Yangtse.

als eine Lebensnotwendigkeit. Es verschafft ihm die gleichen Vorteile, die der kleine Unternehmer oder Geschäftsmann genießt. Der soziale Unterschied wird durch das Auto überbrückt. Ford ist Lenin in Amerika zuvor gekommen; dieser hatte hier nichts mehr zu wollen.

Das Negerproblem: Neuester Lösungsversuch in den Nordstaaten, wo sich der Neger eine gehobene wirtschaftliche und gesellschaftliche Stellung gesichert hat, was sich in den perlengeschmückten, europäisch gekleideten Negerdamen ausdrückt: die Ku-Kux-Klan-Bewegung mit ihrer Devise: Niederhaltung durch rücksichtslose Gewalt.

Weil die Nordamerikaner schon genug zu tragen haben an ihrem Negerproblem, halten sie sich unerbittlich die Gelben vom Halse. Hier liegt der Grund ihres Verhaltens gegen die Japaner. Der Amerikaner der Union assimiliert nur die nordeuropäische, die germanisch-angelsächsische Einwanderung restlos; die übrige drückt ihn als Fremdkörper und er schaltet sie nach Möglichkeit aus.

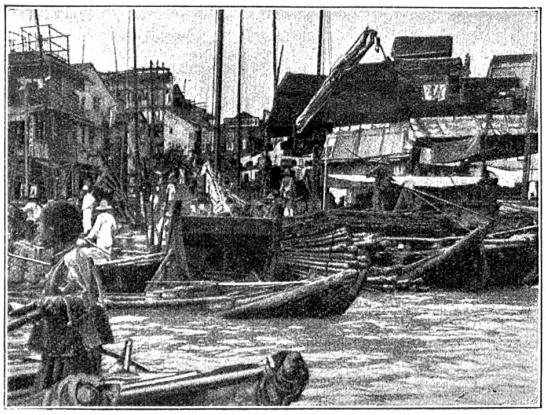
Hawaii. Im Jahre 1893 verjagten die Kanaken ihre wohlbeleibte Königin Liliuokalani; fünf Jahre später hißte die Union ihre Flaggen auf Oahu. Honolulu ist heute das mondäne Seebad der Amerikaner. Die Inseln sind zum Gibraltar der Pazifik ausgebaut. 20,000 Mann, ein Fünftel des amerikanischen Heeres, sind hier in Garnison. Mit 150 Kriegsschiffen hielt Unche Sam 1925 hier seine Flottenmanöver ab. Japan weiß, daß es in diesen Gewässern nichts mehr zu suchen hat.

Japan. Nach dem Erdbeben, das seine Hafenfestungen zerstört hat, lag das Land schutzloser da, als man das allgemein gewußt hat. Nur langsam bauten sich Yokahama und Tokio wieder auf. In Neu-Tokio herrscht die kahle Nüchternheit der provisorischen Erdbebenbauten.

In den Hotels, im Teehaus bei den Geishas, im Fabrikviertel Tokios, im Theater, im Tempel, beim Kirschblütenfest erlebt noch heute der Reisende allerlei Merkwürdiges. Bei C. Roß ist dies vergnüglich zu lesen.

In Korea hat Japan großartige Kulturarbeit geleistet; die Bevölkerung stieg von 13 auf 17 Millionen in den 20 Jahren japanischer Okkupation; aber die Koreaner sind noch nicht pazifiert; sie träumen noch den Traum der Befreiung. Den Angelpunkt seiner Großmachtstellung erblickt Japan nicht im armen Korea, sondern in der kohlen- und

erzreichen Mandschurei. Das Reich Chang-tso-lins, des ehemaligen Räuberhauptmanns und heutigen gunstumworbenen Diktators, ist das ostasiatische Zukunftsland. Hier wachst der beste Weizen der Welt. Sein Boden ist jungfräulich. Die Sojabohne hat Riesenernten; 2½ Millionen Tonnen jährlich. In Dairen gibt es 200 Bohnenmühlen, zum Teil mit modernsten Maschinen. Dutzende von



Aus China: Dschunkenhafen von Hankau.

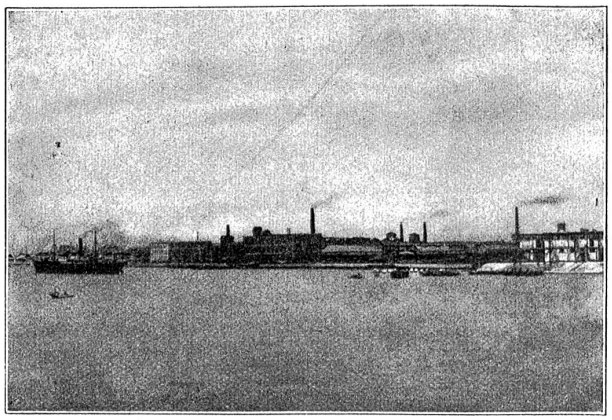
Produkten werden aus ihr gewonnen: Speiseöle, Schmieröle, Farben, Seifen, Biskuits, Stearin, Olein, Glyzerin, Milchkäse, Munition und Sprengstoffe. Schiffsladungen von Sojakuchen gehen als Viehfutter und zur Oelproduktion nach England.

Japan hat 1915 die Kriegsgebundenheit der europäischen Mächte zu einem Gewaltstreich gegen China benutzen wollen. Es hat die 21 Forderungen nach Peking geschickt; sie kamen fast einer Eroberung Chinas gleich. China protestierte. Amerika intervenierte; Japan begnügte sich mit der Sicherung der Mandschurei, d. h. des von ihm besetzten Südteiles, der Liautau-Halbinsel.

Als C. Roß in Tientsin ankam, traf er es zu einer jener zahlreichen Demonstrationen der Studenten, Kaufleute und Kulis gegen die Fremden, insbesondere gegen die Japaner. Es war am sogenannten Erniedrigungstag, eben dem Jahrestag, an dem die Japanar 1915 ihre 21 Forderungen geschickt hatten.

China. Das große Rätsel der Zukunft. Neben dem alten, konservativen, kulturversteinerten China besteht schon das neue. Der moderne chinesische Kaufmann fährt im D-Zug mit Gepäck wie ein Europäer, nonchalant wie dieser, rücksichtslos, vorlaut wie der Neureiche in Europa. Che-Ong, der Angestellte einer amerikanischen Bank in Tientsin, den Roß im Zug von Mukden nach Tientsin kennen gelernt, interessierte sich als Kenner für seine Musterkamera. Der Chinese ist der geborene Kaufmann. Er ist dem Europäer in vielen Beziehungen überlegen. Ohne den „Compradores", den chinesischen Dolmetscher und Vermittler kommt die fremde Handelsfirma nicht aus und eben von diesem Compradores ist der Europäer restlos abhängig. Dieser bestimmt die Preise und bestimmt auch die Gewinnquote, die der Firma zufallen wird nach Abzug seines eigenen Gewinnes. Die Macht der Fremden ist eine bloße Fassade. Am eindrucksvollsten präsentiert sie sich in den Bankpalästen, Wolkenkratzern und eleganten Straßen, den eigenen Truppen, Polizisten und Zollbeamten in den großen Häfen wie Schanghai oder Tientsin. Aber hinten diesen Fassaden fängt gleich das unbelehrte, mißtrauische und nach Selbständigkeit dürstende China an. Wenn dieses China erwacht, wenn es sich industrialisiert, wenn es anfängt, seine unerschöpflichen Rohstofflager auszubeuten; wenn seine 300 Millionen fleißiger und geschickter Arbeiter nach westlichen Methoden zu produzieren beginnen, dann ist die Industrie Europas, Japans, und der Vereinigten Staaten erledigt.

Und die Anfänge dieser Entwicklung sind da. Wir wollen C. Roß dies mit eigenen Worten bezeugen lassen. Die kurze Textprobe mag gleich auch beweisen, wie flüssig und anschaulich seine Schilderung ist. Eine weitere Empfehlung seines Buches erübrigt dann zweiffellos. H. B.



Aus China: Fabrikanlagen von Huangpu.

Yangtsefahrt.

„Wann kommen wir in die Yangtsemündung?" — Der Kapitän machte sein überlegenes Gesicht: „Seit 4 Uhr schwimmen wir darin, mein Herr!" — Draußen verlor sich die See in den Horizonten. Auch mit dem Zeißglas keine Spur einer Küste. Dieser Fluß ist ein Meer, schon lange ehe er zum Meer kommt.

Am späten Abend trafen wir auf den wartenden Lotsendampfer, der die Passagiere für Schanghai an Bord nehmen sollte. Die Nacht war wie ein schwarzer Sack, nur die Lichter des Lotsenbootes waren als bunte Sterne hineingeschnitten. Da kam ein Ruf aus dem Dunkel, man hörte das Klatschen von Rudern. Die Gig brachte den Lotsen herüber. Ein Kommando von der Brücke, ein scharfes Licht grellte auf. Der Scheinwerfer tastete wie eine bleiche Hand auf das Wasser. Unter seiner Berührung leuchtete es auf, wurde milchiggelb und schwappte wie ein trüber Brei gegen die Schiffswand. —

Wir fuhren stromaufwärts. Als die Ufer erschienen, waren sie gleich dünnen Strichen, die kaum Wasser von Land schieden. Am nächsten Tag wurden sie deutlicher und damit wich die Unruhe, die einen bisher unbewußt erfüllt. Das war doch ein Fluß, auf dem man jetzt fuhr, etwas Bekanntes und Vertrautes, nicht dieses unheimliche Mittelding von Strom und See. Aber manchmal war es auch, als wollte das Land wieder entweichen und der Strom alles in seine Unendlichkeit ertränken, bis der Lotse den Dampfer ganz dicht ans Ufer steuerte, so dicht, daß die Schiffswand es zu streifen drohte. Am Steuerbord wuchsen lichtgrüne Schilffelder aus dem gelben Fluß und kündeten die gefährliche Enge der Fahrrinne.

Dschunken kamen uns entgegen, Fahrzeuge, wie man sie aus alten Bildern kennt, seltsam gebaucht, mit hoch aufgebautem Heck und Vorschiff. Ihre mit Bambusstangen versteiften Mattensegel trugen sie gleich Schilden. Halb wie wehrhafte Krieger sahen sie aus, halb wie friedliche Pilger. Und in manchen Flußbiegungen standen sie so dicht gestaffelt wie Rennboote vor einer Regatte. Seedampfer verkehren bis Hankau, Flußdampfer bis Itschang und Tschungking, Tausende von Kilometern stromauf. Aber sie haben die Dschunken als Transportmittel nur zum Teil verdrängen können.

Das alte China ist immer noch da. So stehe ich an der Reeling, schaue Nanking entgegen und habe im Kopf ein Bild, das sich der Knabe aus einem alten Reisebuch einprägte: eine porzellanene Stadt mit geschweiften Dächern und Pagoden, an denen Glöckchen klingen. Aber was jetzt am Ufer hintereinander aufsteigt, sind fünfstöckige Warenspeicher, Kamine, Fabriken, Gefrieranstalten. Es ist die moderne Fassade, hinter der sich das alte China verbirgt.

Das alte China ist immer noch da. Es gleitet in Städten vorüber, die gleich Traumbildern unsere Augen treffen. Unübersehbare Gewirre von Dächern scharen sich um Pagoden, die gleich Riesenfingern in den Himmel stechen. Aber auch hier in Nanking und Wuhu drängen sich Scharen kleinerer Finger, Dutzende von Kaminen rings um die dicken Mauern, die um die Städte gezogen scheinen, damit die Ueberfülle ihrer Bewohner sie nicht zum Bersten bringe. Die Essen und Schlote aber scheinen eine Schrift an den blassen Himmel zu schreiben, deutlich mit dicken Buchstaben: Wir sind die neue Zeit, wir bedeuten Modernisierung und Europa. Und die Pagoden sind alt und verfallen. Ihre kostbaren Pozellandächer bröckeln ab. Auf manchen wuchert Moos und Gras. Die Kamine aber sind neu und jung, sie senden anmaßende Rauchfahnen gen Himmel.

Die Pagode bei Huoschangkiao hat in aller Verfallenheit ein mildes, überlegenes Lächeln. Gewiß, China modernisiert sich, europäisiert sich, industrialisiert sich. Aber China ist nicht Japan. Japan brauchte Europa, um sich zu behaupten. China braucht Europa nicht, aber Europa braucht China. Wir passieren die Eisenwerke von Wongschihkong, und der deutsche Großindustrielle, der mit uns reist, macht ein sorgenvolles Gesicht. Die Hochöfen sind wie Burgen am Ufer aufgebaut, Drahtseilbahnen bringen die Erze aus den unmittelbar dahinterliegenden Gruben, die in billigem Tagebau abgebaut werden. Ein idealer Standort, über den kaum eine andere Eisenindustrie der Welt verfügt: Erzgruben unmittelbar an der Welthandelsstraße, Kohle nicht weit, und Löhne, die noch nicht den zehnten Teil der europäischen und amerikanischen betragen.

Der weißköpfige Generaldirektor steht beide Hände auf die Reeling gestützt. Man liest auf seiner Stirn deutlich, was sich dahinter abspielt: Wir importieren von hier Erze — auch unsere „Saarland" nimmt in Hankau ein paar tausend Tonnen ein —, verschiffen sie um die halbe Erde, um sie bei uns zu verhütten und in Form von Schienen und Schwellen wieder hierherzubringen. Ist es ein Wunder, wenn die Chinesen sich sagen, das können wir billiger selber machen! Wie lange wird es noch dauern? Eine Zeitlang werden wir in Spezialstahlen und Maschinen noch eine Einfuhrmöglichkeit haben, aber dann?

Der Großindustrielle geht beunruhigt in den Rauchsalon, kommt wieder an die Reeling und erschrickt neu vor Zementfabriken, die auf die Hochöfen folgen, und Spinnereien, die sich an die Zementfabriken reihen.

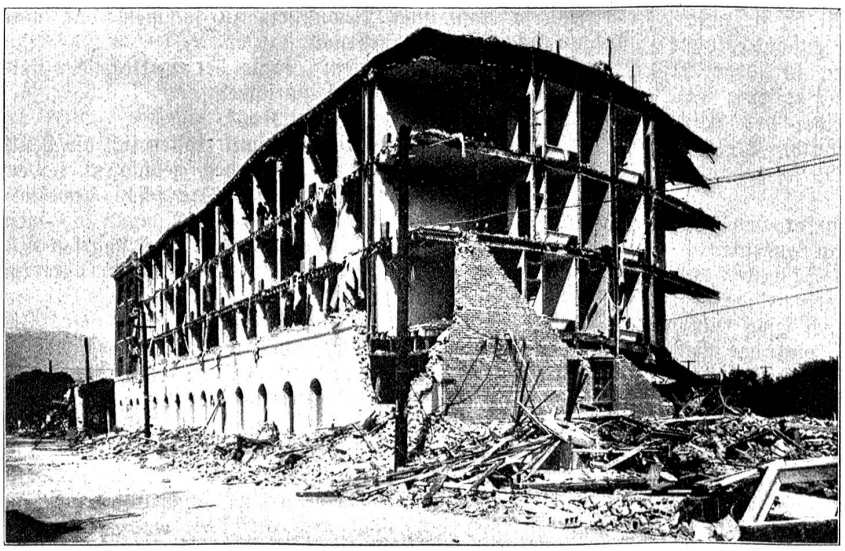
Scheinbar träge, doch mit reißender Schnelle treibt die gelbe Flut des Stromes vorüber. Er befruchtet die weite Ebene und macht sie zu Reiskammern des Reiches. Er reißt ganze Provinzen ab und wälzt sie in seinen gelben Fluten ins Meer. Er steigt und fällt im Wechsel der Jahres-Jahreszeiten in einem unerhörten Ausmaß. Er geht wie eine Hauptschlagader bis ins Innerste Chinas. Vergeblich sucht er seinen Oberlauf durch reißende Schnellen zu sperren Die Menschen, die an seinen Ufern in Städten weilen in Ueberfülle und Unübersehbarkeit gleich der Maßlosigkeit des Stromes und der Unendlichkeit der Ebene, überwinden die Hindernisse, die ihnen der Fluß entgegenstemmt, kraft ihrer Masse, kraft ihrer Beharrlichkeit. Die Dschunken fahren durch die reißendsten Schnellen zu Berg, und wenn sich Hunderte von Kulis vor ein einziges Fahrzeug spannen müssen. Dieser Strom ist China.

Zur Erdbebenkatastrophe in Kalifornien.

29. Juni 1925.

Ein liebenswürdiger Abonnent aus Santa Barbara in Kalifornien sendet uns eine Anzahl Ansichten zu der Erdbebenkatastrophe in Kalifornien im Juni dieses Jahres. Merkwürdigerweise sind bei den meisten demolierten Bauten nur die Außenmauern zusammengestürzt, während die Innenmauern und Böden intakt blieben. So werden die Wohnungen und Bureaux einfach nach außen dem Blicke des Publikums geöffnet. Natürlich müssen diese Häuser größtenteils neu aufgebaut werden. Andere Gebäude sind vollständig zerstört, während dicht daneben andere fast völlig unbeschädigt blieben.

Unser Gewährsmann schildert in seinem Begleitschreiben die Todesangst, in der die Bewohner seines Quartieres während drei Tagen schwebten. Ein Riesen-Benzinbehälter war nämlich durch das Erdbeben gebrochen worden und Tausende von Gallonen dieser gefährlichen Flüssigkeit ergossen sich in die Gassen, in denen die Leute Tag und Nacht Wache halten mußten, um jedes Feuer fernzuhalten, bis das Benzin verdunstet war. Einige Tage später war die Stadt durch ein Feuer bedroht, das vom Berg herunter raste und im letzten Moment erst durch einen Gegenwind vom Meere her abgetrieben wurde. In schwerer Gefahr stand die Stadt auch durch einen Stausee, der, wenn er durch das Erdbeben gebrochen wäre, die Stadt mit seinen Sturzfluten zerstört hätte. Zum Glück hielt der Damm den Endstürmen stand. Da das Erdbeben am frühen Morgen sich ereignete, wo noch wenig Leute sich auf der Straße befanden, sind verhältnismäßig wenig Menschenleben zu beklagen. Santa Barbara wird wieder aufgebaut und der Geschäftsteil soll in spanischem Baustil schöner als vorher erstehen. Hoffen wir, daß die Stadt und unsere Schweizer Freunde von weiterem Unglück verschont bleiben.



Erdbeben in Santa Barbara (Kalifornien), 29. Juni 1925.

Das neue „Californian Hotel", eröffnet drei Wochen vor dem Erdbeben. Auf drei Seiten fielen die Backstein-Mauern einfach weg, was zeigt, daß die Mauern nicht recht oder gar nicht befestigt (gebunden) waren. Trotzdem das Hotel über 100 Gäste hatte, wurde niemand tödlich verletzt.