„S M E“

DIE SÜDMANDSCHURISCHE EISENBAHN — PIONIER AUF DEM ASIATISCHEN FESTLAND

„S M E“

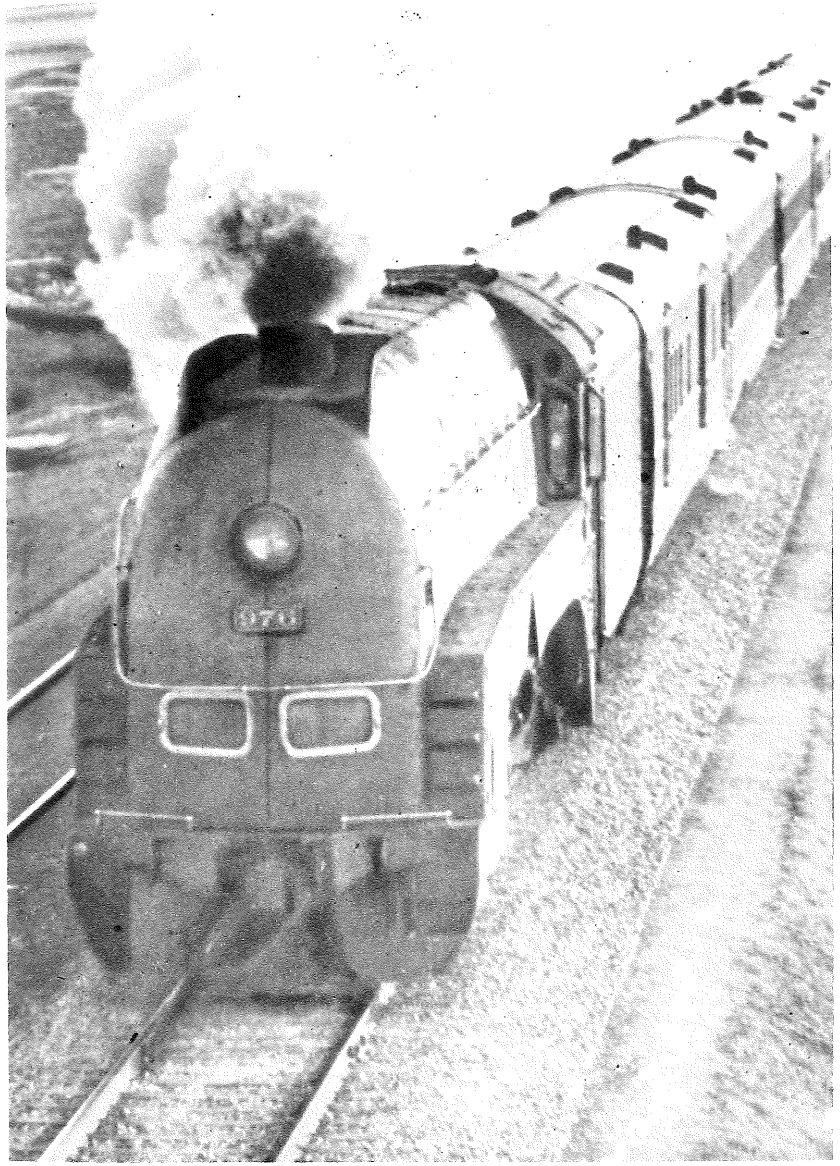
DIE SÜDMANDSCHURISCHE EISENBAHN — PIONIER AUF DEM ASIATISCHEN FESTLAND

Herausgegeben

von der

Südmandschurischen Eisenbahn-Gesellschaft

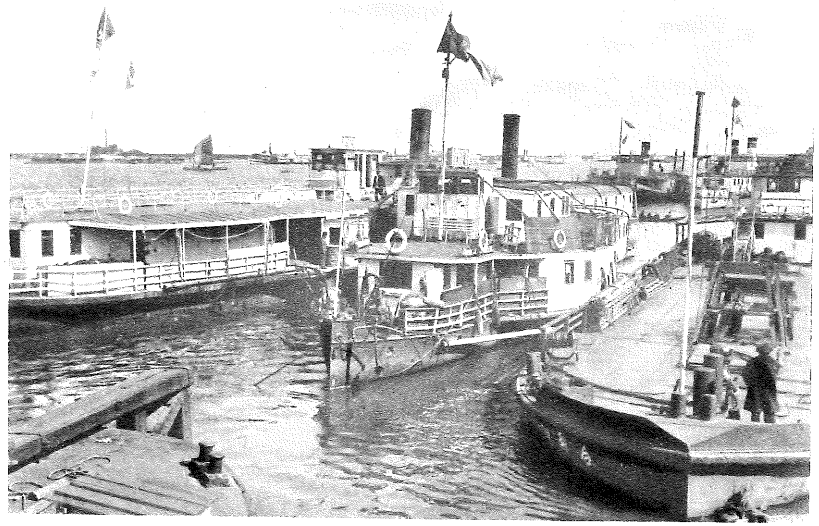
1941



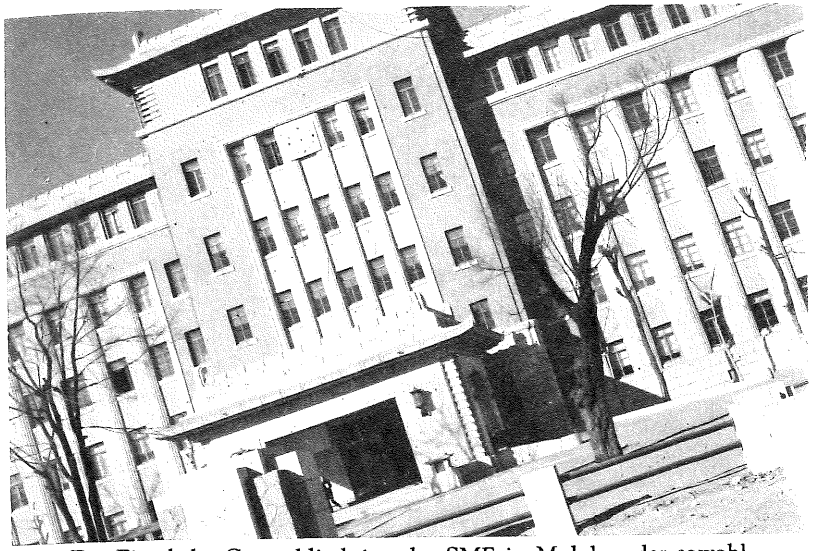
Der ultramoderne „Asien"-Superexpress, einer der besten und schnellsten Züge des Ostens, der die Strecke Dairen--Harbin in zwölfeinhalb Stunden zurücklegt



So bequem und angenehm reist es sich in dem geräumigen Aussichtswagen des ultramodernen „Asien"-Sonderexpress



Auch die Flusschiffahrt auf dem Sungari and Heilungkiang (Amur) wird von der SME betrieben



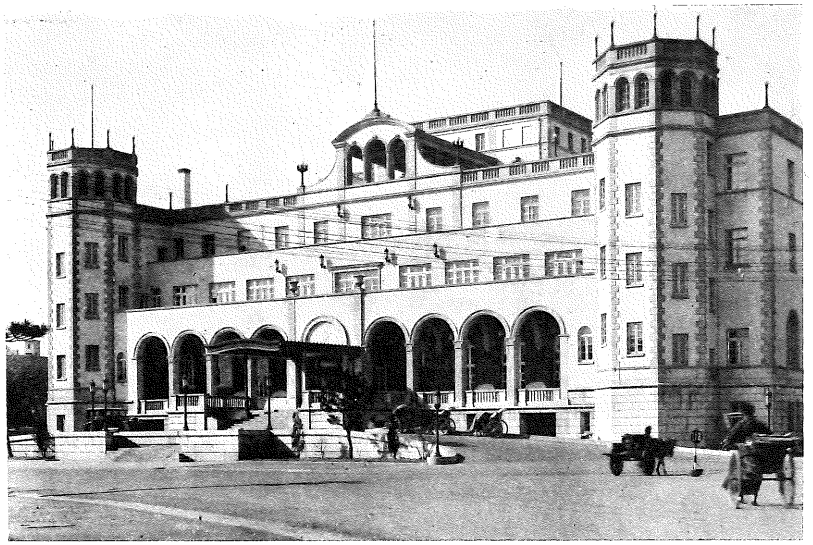
Die Eisenbahn-Generaldirektion der SME in Mukden, der sowohl die Staatsbahnen als auch die SME-Strecken in Mandschukuo unterstellt sind



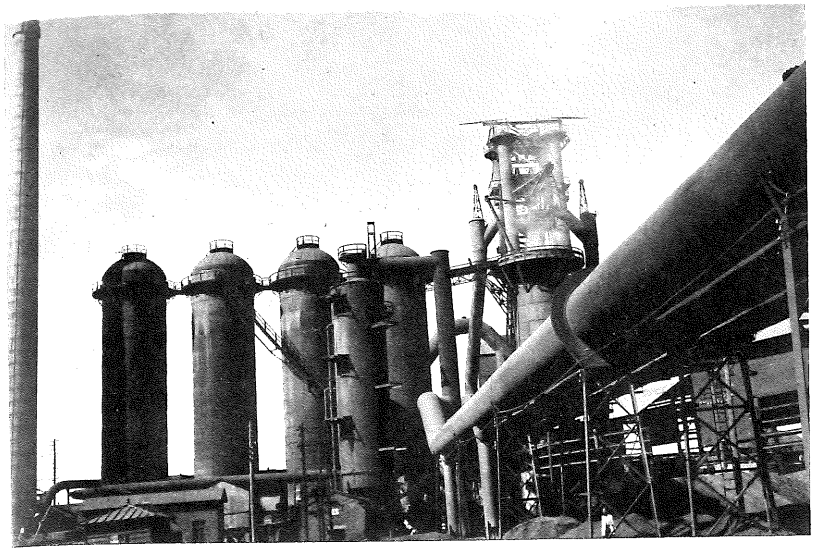
Blick auf die Tatung-Chaussee, die Hauptstrasse der aufblühenden Hauptstadt Hsinking



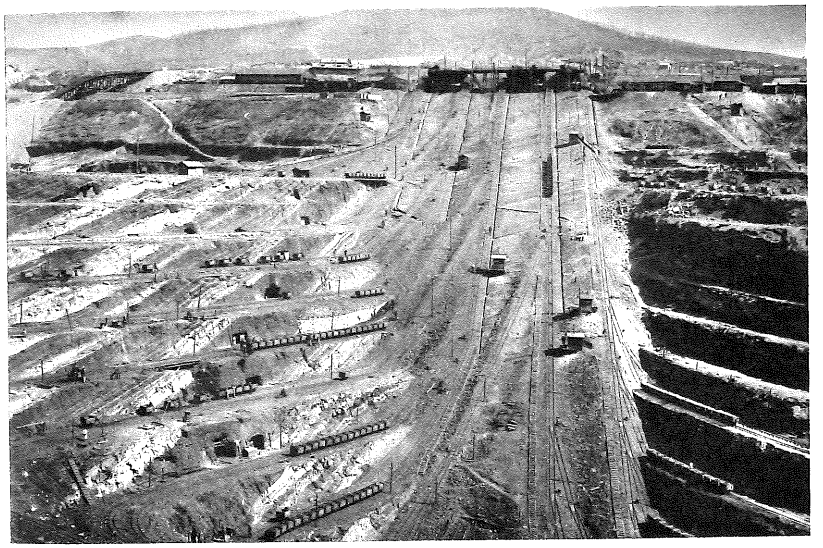
Das Südmandschurische Sanatorium in Shoheito,
einer Vorstadt Dairens



Das Yamato-Hotel in Mukden



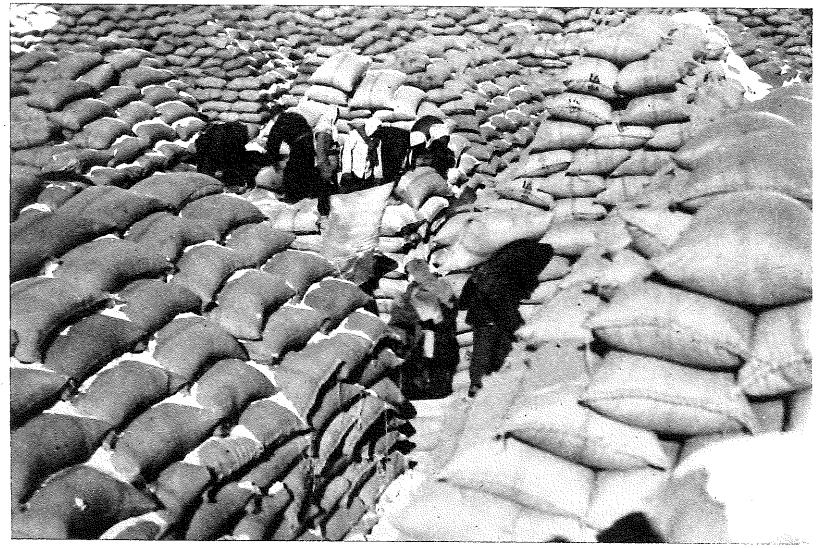
Die von der SME begründeten Showa-Stahlwerke in Anshan



Die weltberühmte offene Kohlengrube in Fushun,
aus der Vogelschau gesehen



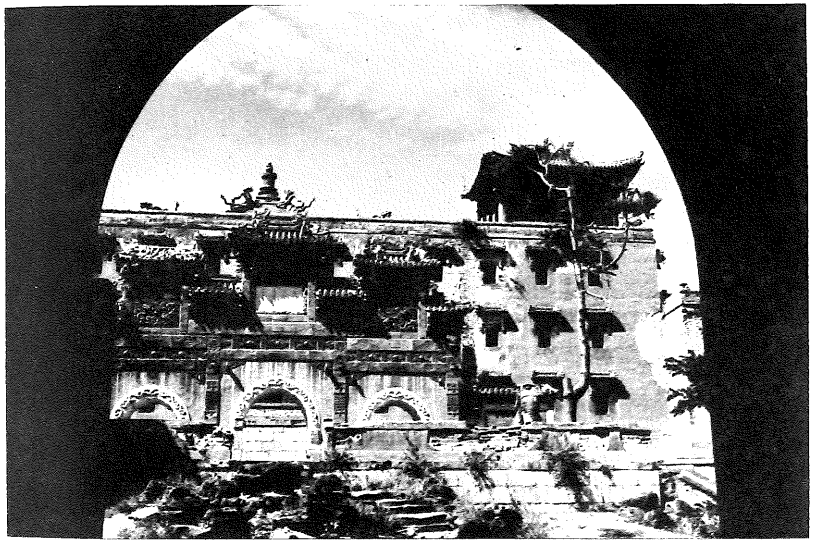
Ein Sojabohnenfeld



Beim Abtransportieren von Sojabohnen



Peiling, das Nord-Mausoleum von Mukden



Blick auf *Pu-to-lo-miao* in Jehol



Gefällte Baumstämme, fertig zum Abtransport



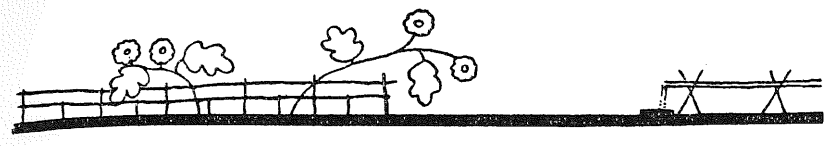
Auf der mechanisierten Experimentierfarm in Wangyang, Nordmandschurei

„ SME “

Die Südmandschurische Eisenbahn — Pionier auf dem Asiatischen Festland

INHALT:

		Seite
1.	Geschichte des Eisenbahnbaus in der Mandschurei	1
2.	Internationale Bestrebungen um die SME	5
3.	Die SME und ihre Mission	8
4.	Die Organisation der SME	11
5.	Kapital und Anlagen	14
6.	Die Eisenbahnen	16
7.	Der internationale Durchgangsverkehr	23
8.	Die SME-Hotels	27
9.	Die Tarifpolitik im Frachtverkehr	28
10.	Die Sojabohne und die SME	31
11.	Die Kohle und die SME	34
12.	Mineralöl-Gewinnung durch die SME	37
13.	Die Stahlproduktion	40
14.	Häfen und Wasserwege der SME	40
15.	Die Autobuslinien der SME	47
16.	Die Siedlungspolitik der SME	50
17.	Führung der Landwirtschaft durch die SME	55
18.	Soziale Fürsorge durch die SME	57
19.	Sanitäre Einrichtungen der SME	63
20.	Exterritoriale Verwaltungsrechte in der „ SME-Zone “	67
21.	Die Erziehungsarbeit der SME	70
22.	Die Forschungsinstitute der SME	71
23.	Tochtergesellschaften der SME	74
24.	Die SME und der Mandschurische Zwischenfall	76
25.	Die SME und der Chinesische Zwischenfall	78

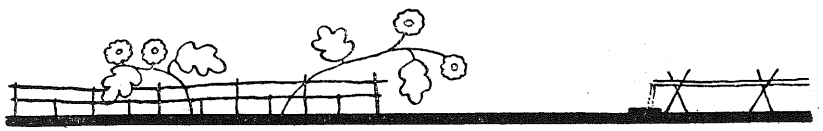


1. GESCHICHTE DES EISENBAHNBAUS IN DER MANDSCHUREI

Die Mandschurei besitzt durch ihre geographische Lage nur ein verhältnismässig geringes Seeküstengebiet, und auch ihre Wasserstrassen im Binnenlande sind, mit Ausnahme der Flüsse Liao und Sungari, ohne grössere Bedeutung. Im Altertum galt die Mandschurei zunächst als ein Barbarenland, im wilden Norden jenseits der grossen Chinesischen Mauer gelegen. In späteren Zeiten wurde sie als Privatbesitz des Kaiserhauses angesehen. Das Land hat deswegen fast gar keinen Anteil an den Reichtümern der chinesischen Kultur genommen. Ungeachtet der Tatsache, dass die Mandschurei unermessliche Bodenschätze und unübersehbare Gebiete fruchtbaren Ackerlandes besass, machte das Land bis in die jüngste Vergangenheit fast garkeine Fortschritte.

Wären in der Mandschurei keine Eisenbahnen gebaut worden, sie wäre bis zum heutigen Tag ein von jeglicher Kultur unberührtes, jungfräuliches Land geblieben. Ihre gegenwärtige internationale Geltung verdankt die Mandschurei vor allem ihren Verkehrswegen: den Eisenbahnen, die den Aufschwung der Wirtschaft des Landes ermöglicht haben. Die Geschichte der Eisenbahnen in der Mandschurei ist zugleich die Geschichte der Entwicklung des Landes im Zwanzigsten Jahrhundert, in der sich auch die internationale Politik in der Mandschurei während der letzten Jahrzehnte widerspiegelt. Die Eisenbahnen haben die moderne Mandschurei geschaffen, haben sie genährt und ihr die Möglichkeit gegeben, ein selbständiger Staat zu werden.

Die erste Bahn der Mandschurei, die für den allgemeinen Verkehr eröffnet wurde, war die Peking-Schanhaikwan-Bahn;

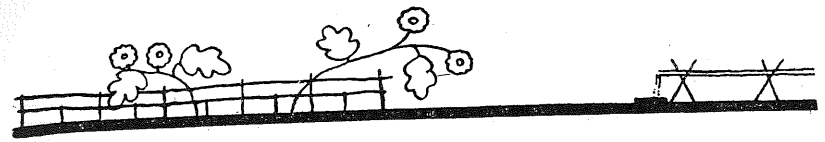


sie wurde im Jahre 1895 jenseits der Grossen Mauer nach Norden bis Hsui-tschung fortgeführt. Diese mit englischem Kapital erbaute Eisenbahnlinie hatte als Endziel Mukden. Im nächsten Jahre, 1896, wurde der Grundstein zur (russischen) Ostchinesischen Eisenbahn gelegt, und 1903 wurden alle ihre Linien dem Verkehr übergeben. Die Geschichte des Eisenbahnbaus in der Mandschurei während der letzten viereinhalb Jahrzehnte lässt sich in vier Etappen gliedern.

1. Etappe: 1895–1904
   Bau der Peking-Mukden- und der früheren Ostchinesischen Bahn und die erste Periode ihrer Bewirtschaftung.
2. Etappe: 1905–1923
   Nach dem Ende des Russisch-Japanischen Kriegs: Organisierung der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft und Bau der Zufuhr-Linien (zu den Kohlenbergwerken, Eisenerzlagern usw.)
3. Etappe: 1924–1931
   Aufhebung der Konzessionsrechte in der Mandschurei seitens der Chinesischen Regierung und Bau von Eisenbahnen durch diese Regierung auf eigene Rechnung und mit eigenen technischen Mitteln.
4. Etappe: 1932 bis zur Gegenwart
   Bau neuer Eisenbahnlinien nach der Gründung von Mandschukuo.

Die erste Etappe

Charakteristisch für diese Anfangsperiode des Eisenbahnbaus in der Mandschurei sind die frühere Ostchinesische Eisenbahn und die Peking-Mukden-Bahn. Jene war das Mittel Russlands zum bewaffneten Einbruch und zur Besitzergreifung von der Mandschurei, diese das Organ für das wirtschaftliche Eindringen Grossbritanniens. Beide Bahnen wurden erbaut mit dem gleichen Ziel: einen Druck auf China auszuüben,

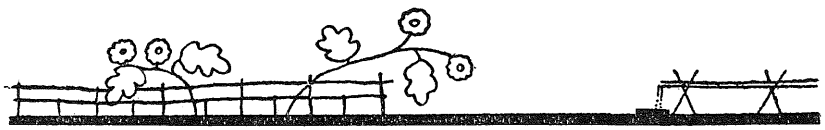


das damals gerade den Niedergang der Ching-Dynastie erlebte. Überhaupt versuchten damals die europäischen Länder mit allen Kräften, das altgewordene Reich der Mitte in ihre Gewalt zu bringen.

Die zweite Etappe

Diese Etappe reicht vom Zeitpunkt der Abtretung eines Teils der Ostchinesischen Bahn (südlich von Changchun, jetzt Hsinking) durch Russland an Japan bis etwa zum Abschluss des sogenannten Abkommens von Mukden im Jahre 1924. Die Abtretung des südlichen Teils der Ostchinesischen Bahn erfolgte nach dem Russisch-Japanischen Krieg aufgrund des Friedensvertrags und seiner ergänzenden Bestimmungen.

Schärfste Konkurrenz zwischen der Ostchinesischen und der Südmandschurischen Bahn, jene von Russland, diese von Japan unterstützt, charakterisierte diese zweite Periode, während der England, die Vereinigten Staaten, Frankreich und andere west-europäische Länder alles daran setzten, um Japan an der Verwirklichung seiner kontinentalen Politik zu hindern. Doch Japan, das unter Aufopferung von hunderttausend Menschen und von 2 Milliarden Yen den Sieg errungen und damit die Mandschurei vor der Eroberung durch Russland bewahrt hatte, setzte seine Bemühungen, einen Ausgang nach dem Kontinent zu finden, unermüdlich fort. Die Südmandschurische Eisenbahn (SME), die als Werkzeug zur Verwirklichung dieser kontinentalen Politik Japans gegründet worden war, hat ihre Mission als Verkehrsorgan und Förderer der Industrie und Kultur glänzend erfüllt. Zur selben Zeit kam die Ostchinesische Bahn infolge der russischen Revolution zeitweilig unter internationale Verwaltung; später ging sie ihrer besonderen Privilegien verlustig, um schliesslich, nach dem Abkommen von



Mukden, in ein rein kaufmännisches Unternehmen umgewandelt zu werden. Alles in allem war diese Etappe durch eine Verstärkung des japanischen und eine Schwächung des russischen Einflusses gekennzeichnet.

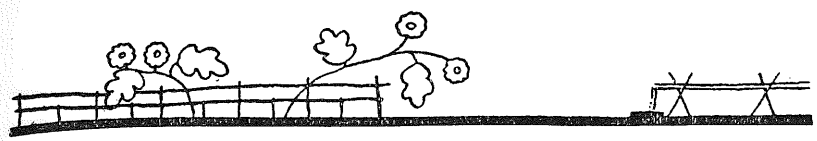
Die dritte Etappe

Für die Mandschurei war diese Etappe besonders reich an inneren und äusseren Ereignissen. Die durch den Weltkrieg überall erweckten nationalistischen Ideen erfassten auch die chinesischen Volksmassen. In der Mandschurei manifestierte sich die Idee des Nationalismus in einer Bewegung für die Abschaffung der Eisenbahnkonzessionen und führte zum Bau von die ganze Mandschurei umfassenden Konkurrenzbahnlinien mit chinesischem Kapital und chinesischen Mitteln.

In enger Zusammenarbeit mit der Zentralregierung in China entfachten die Behörden der früheren „Drei Nordöstlichen Provinzen" gegen Japan die sogenannte „Bewegung zur Rückgewinnung der nationalen Rechte". Mit allen erdenklichen und selbst gesetzwidrigen Mitteln wurde auf die japanischen Einwohner der Mandschurei ein Druck ausgeübt, und die Südmandschurische Bahn wurde durch parallele Linien „eingekreist".

Die vierte Etappe

Diese Etappe ist durch den Bau neuer Eisenbahnlinien nach der Errichtung des Staates Mandschukuo gekennzeichnet. Die politische Macht der „Drei Nordöstlichen Provinzen" begann zu wanken, als chinesische Soldaten am 18. September 1931 in der Nähe des Liuchiao-Kanals, sechs Kilometer nordöstlich von Mukden, die Geleise der SME sprengten, was schliesslich



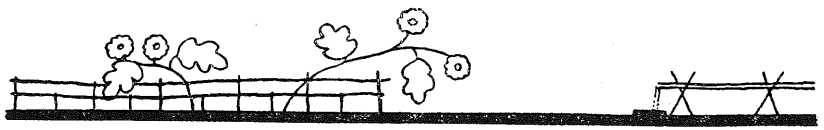
zum sogenannten „Mandschurischen Zwischenfall" führte. Im nächsten Jahre, am 1. März 1932, entstand der Staat Mandschukuo. Die SME übernahm im Februar 1933 als ihre Aufgabe die Bewirtschaftung der vorhandenen und den Bau neuer Eisenbahnlinien in Mandschukuo. In den darauf folgenden sechs Jahren sind 4.000 km neuer Bahnlinien erbaut worden. Bis zum Ende März 1939 unterstanden der Generaldirektion der Eisenbahnen in Mandschukuo 1.129,1 km der eigentlichen Südmandschurischen Bahn, 8.781,1 km der Staatsbahnen und 352,4 km der nordkoreanischen Bahnen, zusammen 10.262,6 km Bahnlinien.

2. INTERNATIONALE BESTREBUNGEN UM DIE SME

Wenn wir auf die mehr als dreissigjährige Vergangenheit der Südmandschurischen Bahn zurückblicken, so sehen wir, dass die Gesellschaft mehr als einmal diplomatischem Druck seitens der Vereinigten Staaten, Chinas, Russlands und anderer Länder ausgesetzt war.

Der Präsident der Vereinigten Staaten, Theodore Roosevelt, stand der Idee der Vorherrschaft Russlands in Ostasien ablehnend gegenüber und war von echter Sympathie für Japan erfüllt. Er war es, der die Vermittlung zwischen den beiden kriegführenden Staaten im Russisch-Japanischen Krieg übernahm und den Friedensschluss von Portsmouth zustande brachte. Zur selben Zeit jedoch plante der amerikanische Eisenbahnkönig Harriman den Ankauf der SME im Zusammenhang mit dem Projekt eines weltumspannenden Passagier- und Frachtverkehrsnetzes. Erst im allerletzten Augenblick zerschlugen sich die Verhandlungen mit der Japanischen Regierung.

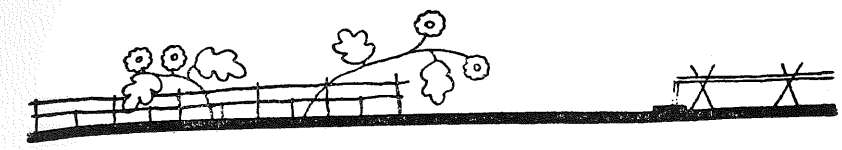
Die Geschichte dieses Versuches ist folgende: Infolge des



Russisch-Japanischen Kriegs sah sich Japan vor die Notwendigkeit gestellt, seine durch die Kriegsoperationen ins Wanken geratenen Finanzen zu sanieren. So kam zwischen der Japanischen Regierung und Harriman im Oktober 1905 ein vorläufiges Abkommen über den Verkauf der SME und ihrer Zweigunternehmungen zustande. Mr. Harriman war nach Unterzeichnung des Präliminarabkommens bereits wieder von Japan abgereist, als drei Tage später Marquis Komura von der Unterzeichnung des Friedensvertrags von Portsmouth zurückkehrte und sich mit allen Kräften dem Verkauf der SME widersetzte. Er wies darauf hin, dass „der Verkauf der SME an die Amerikaner ein klägliches Resultat bedeuten würde, das in keinem Verhältnis zu dem Blutopfer der in zweijährigem zermürbendem Krieg gefallenen 100.000 Brüder stünde. Ein solcher Verkauf würde auch die Mandschurei in ein Gebiet des freien Wettbewerbs für ausländische Handelsinteressen umwandeln — und das kann von der japanischen Nation niemals zugelassen werden."

Diese Stimme war letzten Endes dafür ausschlaggebend, dass die Verhandlungen über den Verkauf der SME dann schliesslich doch ergebnislos blieben.

Unter die weiterhin von den Vereinigten Staaten unternommenen Versuche, Einfluss auf das Eisenbahnsystem der Mandschurei zu gewinnen, sind die anhaltenden Interventionen Harrimans zu rechnen, während anderseits der amerikanische Staatssekretär Knox im Jahre 1909, unter der Präsidentschaft Tafts, unerwarteterweise an Grossbritannien, Deutschland, Frankreich, Russland und Japan den Vorschlag einer Neutralisierung der Eisenbahnen in der Mandschurei richtete. In seiner Note schlug Knox vor, dass „die Eisenbahnen der Mandschurei von China gekauft, in ein neutrales Verhältnis überführt und unter die Kontrolle der sechs Mächte gestellt

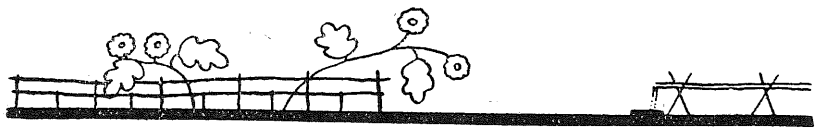


werden". Dieser Vorschlag von Knox, der auf dem Grundsatz der „Offenen Tür" und der Gleichheit inbezug auf wirtschaftliche Betätigungsmöglichkeiten in der Mandschurei beruhte, scheiterte schliesslich an der ablehnenden Haltung Russlands und Japans.

In der Antwort der Japanischen Regierung vom Januar 1910 auf den Vorschlag einer Neutralisierung der SME heisst es: „Japan hat das Prinzip der Offenen Tür und der Gleichheit inbezug auf Betätigungsmöglichkeiten in der Mandschurei stets respektiert und wird wie bisher so auch in Zukunft für die Verwirklichung dieses Prinzips keine Anstrengung scheuen. Da aber eine Überführung der mandschurischen Eisenbahnen unter die gemeinsame Kontrolle der Mächte in der Zukunft mannigfache Schwierigkeiten hervorrufen würde und nicht allein befürchten liesse, dass die Mächte dabei geschädigt würden, sondern auch dass Japan seiner früher erworbenen Rechte beraubt würde, kann sich die Japanische Regierung mit dem Vorschlag zur Internationalisierung der mandschurischen Bahnen leider nicht einverstanden erklären."

Die ablehnende Antwort Russlands war in ähnlichem Ton gehalten.

Noch vor dem Eingang dieser Antworten suchten die Vereinigten Staaten, den Widerstand Russlands und Japans durch ein anderes Projekt zu brechen — den Bau einer Eisenbahn zwischen Chinchow und Aigun. Darüber war bereits früher zwischen einem anglo-amerikanischen Syndikat und dem Generalgouverneur von Mukden ein provisorischer Vertrag abgeschlossen worden. Die Eisenbahn sollte den Hafen Chinchow im Nordosten der Bucht von Petschili mit der Stadt Aigun in der Nordmandschurei, im Gebiet des Flusses Amur, verbinden und dabei die Städte Hsiaokuli, Chengchiatung, Taonan und Tsitsihar berühren. Der Bau dieser Eisenbahn



sollte 65 Millionen Tael kosten. Die Bahn sollte parallel zur Südmandschurischen und Ostchinesischen Bahn verlaufen und die fruchtbarsten Ebenen der Mandschurei von Norden nach Süden durchlaufen. Dazu planten die Vereinigten Staaten, am Ausgangspunkte der Bahn, in Chinchow, in der Bucht von Lian-shan einen Hafen zu bauen, wofür sechs Millionen Tael vorgesehen waren. Russland reagierte auf dieses Projekt, indem es der Chinesischen Regierung einen sofortigen Protest gegen die Erteilung einer Bauerlaubnis für eine solche Eisenbahnlinie einhändigte und den Plan als „Verletzung der russischen Konzessionsrechte" bezeichnete.

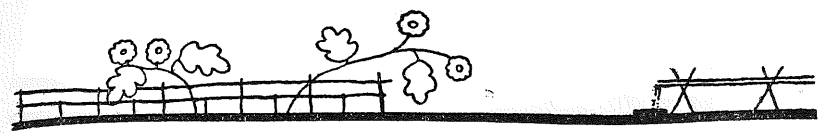
Japan stellte seinerseits die Forderung, an diesem Bahnbau beteiligt zu werden. So endete dieser ungeheuerliche Plan der Vereinigten Staaten, in die Mandschurei einzudringen, in einem völligen Fiasko.

In den folgenden Jahren versuchten die militärischen Machthaber Mukdens, das heisst die Clique Tschangtsolins, durch den Bau des Hafens Hulutao einen Druck auf Dairen auszuüben und ihm eine Konkurrenz zu schaffen. Ausserdem erbaute die selbe Gruppe parallel zur SME die Linie Takushan--Tungliao, als Anfang einer geplanten Einkreisung. Schliesslich und endlich aber haben die mandschurischen Ereignisse von 1931 die Gefahr für die Mandschurei, zu einem Aktionsfeld internationaler Konzessionsjägerei zu werden, radikal beseitigt.

3. DIE SME UND IHRE MISSION

In den acht Jahren seit der Begründung von Mandschukuo hat die SME etwa 5.000 km an neuen Linien errichtet, und heute beträgt die Gesamtlänge des der Generaldirektion der SME unterstehenden Netzes mehr als 11.000 km.

Für die 250.000 Angestellten der SME gelten die fünf



Grundsätze der Gesellschaft: „Ständige Opferbereitschaft", „Gegenseitiges Wohlwollen und Gemeinschaftsgeist", „Strenge Ordnung und Disziplin", „Ständige Verbesserung der Kenntnisse und Leistungen" „Unbeirrbare Pflichttreue". Mit eisernem Willen tun diese hunderttausende von Männern und Frauen ihre Pflicht.

Zur Entwicklung der Landwirtschaft und Kolonisierung des Landes wurden Eisenbahnen in weitabgelegene Gegenden geleitet. Ähnlich wie der Bau von Pionier-Eisenbahnen die ungeheuren Steppen des amerikanischen Westens in reiches Farmland verwandelt hat, so haben auch hier die Eisenbahnen die unbebauten Ebenen der Nordmandschurei zu intensivem Leben erweckt.

Auch die Blüte der hauptsächlichsten Industriezentren der Welt, wie Pittsburgh, Youngstown, Düsseldorf, Essen und Sheffield, ist erst durch die ständige Wirksamkeit des Eisenbahntransportwesens möglich geworden. Genau so hat in der Mandschurei der Transport der Boden- und sonstigen Naturschätze durch die SME die Industrie angefacht, und zwar nicht nur die des eigenen Landes, sondern auch die japanische. Zugleich ist das enge Zusammenwirken des mandschurischen und japanischen Transportsystems in der Bildung des japanisch-mandschurischen Wirtschaftsblocks zur Durchführung eines industriellen Fünfjahresplans vorgesehen; auch eine weitgehende Tarifreform trägt ständig zur Verwirklichung des Plans bei.

In militärischer Hinsicht erfüllt die SME ebenfalls eine grosse Mission, indem sie der gemeinsamen Verteidigung Mandschukuos und Japans dient, wie dies im japanisch-mandschurischen Protokoll vorgesehen ist. Durch drei Jahrzehnte hat die SME in ihrer Eigenschaft als Organ zur Verwirklichung der japanischen Kolonisationspolitik auf dem asiatischen Fest-

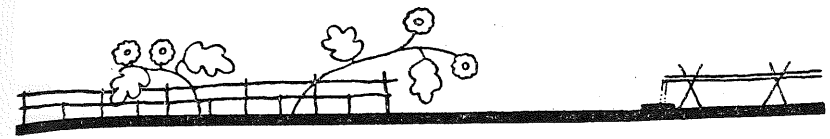


land eine umfassende und verantwortungsvolle Aufgabe erfüllt. Nachdem die SME die Verwaltung der einstigen Konzessionsgebiete den Behörden des neuen Staates Mandschukuo übergeben hatte und auch die Führung der Schwerindustrie ihrem Aufgabenkreis entzogen worden war, verlegte sich das Schwergewicht ihrer Tätigkeit auf den eigentlichen Eisenbahnbetrieb. Zugleich aber hat die SME mit der Schaffung eines umfangreichen Forschungsapparates ihre Funktion als ein staatspolitisches Organ erweitert.

Die Entwicklung der Verkehrswege hat viel zur Vereinigung der fünf in Mandschukuo ansässigen Volksstämme beigetragen, und so hat die SME in der Verwirklichung des "Wang-Tao", des mandschurischen Staatsprinzips, durch das Mittel der Eisenbahn eine hohe Mission erfüllt.

Welch ungeheuren Opfern und Entbehrungen die Angestellten der SME nach dem Mandschurischen Zwischenfall beim Bau neuer Bahnlinien ausgesetzt waren, wird am besten ersichtlich, wenn wir uns daran erinnern, dass dabei sechzig Angestellte für die Erfüllung ihrer Pflichten ihr Leben gelassen haben. Ihre Asche ist im japanischen Nationalheiligtum, dem Yasukuni-Schrein zu Tokyo, beigesetzt worden; und als die SME feierlich die Fertigstellung des zehntausendsten Kilometers ihrer Bahnstrecken beging, waren es vor allem die Seelen jener Toten, deren Opfern die zum Himmel gesandten Gebete galten.

Eine weitere Aufgabe, die der SME zufällt, ist die Aufklärung des europäischen und amerikanischen Publikums über die wirklichen Zustände, die im neuen Staate Mandschukuo herrschen. In dieses Gebiet fallen unter anderem die Herausgabe von Druckschriften in allen Sprachen, wie vor allem der in englischer Sprache erscheinenden Zeitschriften „Report on Progress in Manchuria", „Contemporary Manchuria" und „Eastern Asia"; die Herstellung von Filmen, in denen das



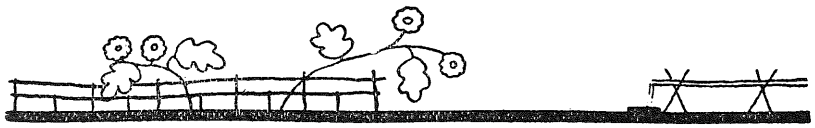
Leben des Volkes und die Wirtschaft des Landes beschrieben werden, und eine Reihe weiterer Unternehmungen zum Zweck der Werbung und Aufklärung. Grosszügigstes Entgegenkommen wird besonders Ausländern geboten, die den Wunsch haben, das Land aus eigener Anschauung kennenzulernen. Allein im Jahre 1938 hat die SME nicht weniger als sechshundert Reisebillets kostenlos an Ausländer ausgegeben. Alles in allem wird keine Mühe gescheut, um der Welt die Möglichkeit zu geben, sich ein wahres Bild von der Lage in Manschukuo zu machen.

4. DIE ORGANISATION DER SME

Die SME wurde begründet zur Verwaltung der Haupt- und Nebenstrecken der ehemaligen Ostchinesichen Eisenbahnen in der Südmandschurei, die durch den Vertrag von Portsmouth im September 1905 aus russischem in japanischen Besitz übergingen.

Die Gründung wurde vorbereitet durch das im Juni 1906 erlassene Kaiserliche Reskript „Über die Begründung der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft". Im folgenden Monat wurde ein achtzigköpfiges Organisationskomitee unter dem Vorsitz des Generalstabschefs General Gentaro Kodama eingesetzt. Zum ersten Präsidenten der neuen Gesellschaft wurde Graf Shimpei Goto ernannt, und am 7. Dezember des selben Jahres fand die offizielle Gründungsversammlung statt.

Im Anfang unterstand die SME der Aufsicht des General-Gouvernements für das Kwantunggebiet; später, mit Abschaffung dieser Behörde und ihrer Ablösung durch die Kwantung-Regierung, wurde die SME dem Gouverneur für das Kwantunggebiet unterstellt. Nach der Errichtung von Mandschukuo ging die Kontrolle über die SME auf den Japanischen Bot-



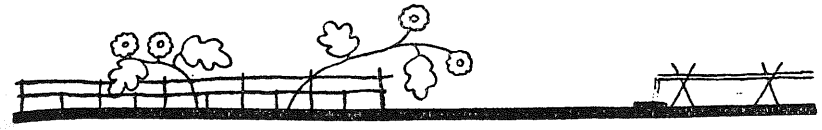
schafter in Mandschukuo über, der zugleich der Oberbefehlshaber der Kwantung-Armee ist.

Als zentrale Aufsichtsbehörde fungierte zunächst das Verkehrsministerium in Tokyo, später der Japanische Ministerpräsident; von diesem ging die Oberaufsicht dann auf den Kolonialminister über, um schliesslich im Dezember 1934 wieder zu ihm zurückzukehren. Die tatsächliche Beaufsichtigung der SME wird zur Zeit durch die Oberintendanz der Kwantung-Regierung in Hsinking und das Amt für Mandschurische Angelegenheiten in der Japanischen Regierung ausgeübt.

Die Direktion der Eisenbahngesellschaft setzt sich susammen aus dem Präsidenten, zwei Vizepräsidenten, mindestens vier Direktoren und drei bis fünf Revisoren. Der derzeitigen Direktion gehören die folgenden Herren an: Takuichi Omura, Präsident; Kenichiro Sato und Ojiro Sato, Vizepräsidenten; Takashi Kubo, Michiro Izawa, Toshio Hirashima, Matajiro Hirayama, Itto Inoko, Ken Ogaki, Takuo Okada und Tatsuo Minoike, Direktoren; Shintaro Ohashi, Masatsune Ogura, Kunizo Hara, Hirozo Mori und Yakichi Ataka, Revisoren.

Der Präsident und die beiden Vizepräsidenten werden mit kaiserlicher Sanktion von der Japanischen Regierung ernannt. Die Direktoren werden ebenfalls von der Regierung ernannt, und zwar aus der Zahl der Aktionäre im Besitz von mindestens hundert Aktien, während die Revisoren aus der Zahl der Aktionäre in der Generalversammlung gewählt werden. Die Amtsdauer des Präsidenten und der beiden Vizepräsidenten beträgt fünf Jahre, die der Direktoren vier Jahre und die der Revisoren drei Jahre.

Die Zahl der Angestellten der SME überstieg im August 1939 eine Viertelmillion, darunter über hundertfünfzigtausend vertragliche Angestellte mit festen Bezügen. Fünfzigtausend Angestellte sind Mandschuren. Die Personalausgaben erreichten



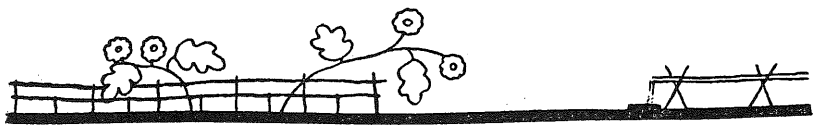
im Rechnungsjahre 1937 die gewaltige Summe von 113 Millionen Yen.

Die Hauptunternehmungen der SME umfassen, erstens, mehr als zehntausend Kilometer Bahnstrecken in der Mandschurei und in Nordkorea und, zweitens, Zweigunternehmungen wie Hafenanlagen, Kohlenbergwerke, Eisen- und Stahlwerke und vieles mehr. Ausserdem kontrolliert die SME nicht weniger als siebenundsechzig Tochterunternehmungen, zum Teil direkt, zum Teil indirekt durch Aktienbesitz. Zwei Drittel des gesamten Betriebskapitals aller übrigen Aktiengesellschaften in Mandschukuo zusammen befinden sich in den Händen der SME.

Die Einnahmen und Ausgaben der SME sind von Jahr zu Jahr gestiegen. Für das Rechnungsjahr 1938 waren die Einnahmen auf über 387 Millionen Yen, die Ausgaben auf über 314 Millionen Yen angesetzt — im Vergleich zu den entsprechenden Ziffern von 13 Millionen Yen bezugsweise 11 Millionen Yen für das Gründungsjahr 1906 eine Vermehrung beinahe auf das Dreissigfache! Der Reingewinn für das Jahr 1938 betrug 72.870.000 Millionen Yen. Die Ausgaben machten stets 80 bis 85 Prozent der Einnahmen aus.

Die wichtigsten Einnahmequellen der Gesellschaft bilden Eisenbahnen und Bergwerke. Die Einnahmen aus den Eisenbahnbetrieben im Jahre 1938 betrugen 192.740.000 Yen oder rund 50 Prozent der Gesamteinnahmen, die Ausgaben 82.940.-000 Yen oder etwa 22 Prozent des Gesamtaufwands, sodass aus den Eisenbahnen allein ein Reingewinn von etwa 109.800.000 Yen erzielt werden konnte.

Etwa 30 Prozent der Gesamteinnahmen des selben Jahres kamen aus den Bergwerksbetrieben, die 105.780.000 Yen einbrachten. Die Ausgaben betrugen 89.200.000 Yen oder ebenfalls etwa 30 Prozent der Gesamtausgaben. Als Reingewinn verblieben 16.570.000 Yen.

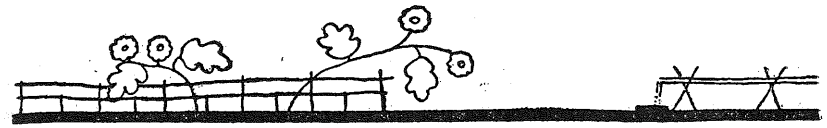


Für die Hafenbetriebe ergaben sich Einnahmen in Höhe von 23.080.000 Yen und Ausgaben in Höhe von 15.840.000 Yen, oder jeweils etwa 6 Prozent der Gesamtsummen.

5. KAPITAL UND ANLAGEN

Das Gründungskapital der SME betrug 200 Millionen Yen, wovon die Japanische Regierung 100 Millionen durch Investierungen einbrachte, und zwar: Eisenbahnen, Kohlengruben und andere Besitzungen südlich von Hsinking (damals Changchun), die Japan vom zaristischen Russland übernommen hatte. Die übrigen 100 Millionen wurden durch Auflegung von Aktien zur Zeichnung durch das japanische und chinesische Publikum aufgebracht.

Nach dem Weltkrieg erlebten die Geschäfte der SME eine gewaltige und rasche Ausdehnung, die die Gesellschaft nötigte, ihr Kapital dreizehn Jahre nach ihrer Begründung auf 440 Millionen Yen zu erhöhen. Eine weitere Erhöhung auf 800 Millionen Yen (16 Millionen Aktien) erfolgte im März 1933, als die Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb der ihr von der neuen Mandschukuo-Regierung anvertrauten Bahnlinien, für den Bau neuer Linien und verbesserter Hafenanlagen in Nordkorea, sowie für Investierungen in den Showa-Stahlwerken, der Mandschurischen Chemischen Industriegesellschaft und anderen Industriewerken enorme Kapitalien benötigte. Die Japanische Regierung nahm bei der ersten und zweiten Erhöhung jeweils eine Hälfte des Kapitalszuwachses auf sich und erklärte sich zugleich bereit, die in London von der SME in englischer Währung ausgegebenen Schuldverschreibungen in der Höhe des ihr zufallenden Anteils an der Kapitalserhöhung zu garantieren. Gelegentlich der zweiten Kapitalserhöhung wurden 200.000 der zur öffentlichen Zeichnung aufgelegten

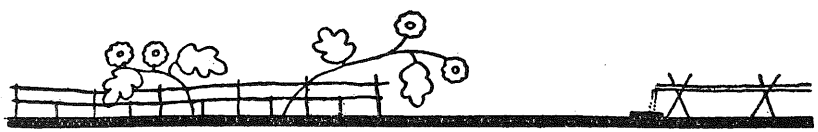


Aktien für die Angestellten der SME zum Nennwert bereitgestellt. Das Publikum nahm die Aktien sehr günstig auf, sodass im Durchschnitt Prämien von 5,18 Yen pro Aktie erzielt wurden. Von den 800 Millionen Gesamtkapital wurde der auf das Publikum entfallende Zeichnungsanteil voll eingezahlt. Die Regierung hatte bis September 1938 insgesamt 296.208.000 Yen eingezahlt, sodass ein noch uneingezahlter Rest von 103.792,000 Yen verblieb. Eine nochmalige Kapitalserhöhung wurde vor kurzem durchgeführt, und zwar wiederum auf Grund der gewaltigen Ausdehnung, die der Betrieb der SME and der ihr zugehörigen Unternehmungen ständig erfährt. Diesmal wurde das Kapital auf die ungeheure Summe von 1,4 Milliarden Yen erhöht.

Der Nennwert der SME-Aktien, der anfänglich auf 200 Yen festgesetzt worden war, wurde später auf 100 Yen und im Jahre 1928 schliesslich auf 50 Yen herabgesetzt.

Die gesamten Betriebsmittel der SME erreichten Ende September 1938 den Betrag von 1.825.350.000 Yen. Dieser Betrag setzte sich zusammen aus dem eingezahlten Aktienkapital, Reserven in Höhe von 296.620.000 Yen und inländischen Schuldverschreibungen in Höhe von 832.500.000 Yen.

Die Anlagen der SME im Gesamtbetrag von 847.500.000 Yen verteilten sich auf kommerzielle Betriebe, wie Eisenbahnen, Hotels, Hafenanlagen, Kohlengruben, Ölraffinerien und Kohlenverflüssigungsanlagen, die die Hauptunternehmungen der Gesellschaft darstellen, und auf Kapitalsaufwendungen für die Errichtung nicht-kommerzieller Unternehmungen, wie Erziehungs- und Bildungsanstalten, Krankenhäuser und Forschungsinstitute. Darüber hinaus hat die SME insgesamt 625.580.000 Yen im Interesse der Entwicklung Mandschukuos an fremde Unternehmungen vorgestreckt, 170.890.000 Yen im Interesse der mandschurischen Industrie in verschiedenen Gesellschaften



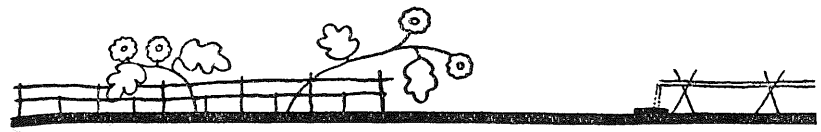
investiert und 283.770.000 Yen für den Bau von staatlichen Eisenbahnen ausgegeben; dieser Betrag wird der SME von der Regierung von Mandschukuo eines Tages zurückerstattet werden. Insgesamt hatte die SME bis Ende September 1938 in eigenen und fremden Betrieben die Summe von 1.927.-830.000 Yen investiert, wofür die Mittel aus eingezahltem Aktienkapital, Schuldverschreibungen und Reservekapital aufgebracht wurden.

Eine Aufstellung der bis Ende Dezemher 1937 von der SME in ihren eigenen Betrieben investierten Mittel, gruppiert nach Art der Betriebe, findet sich in der folgenden Tabelle:

	Betrag (in tausend Yen)	In %
Eisenbahnen	317.500	37
Hotels	5.200	1
Hafenanlagen	110.200	13
Kohlengruben	137.300	16
Mineralölfabriken	12.800	1
Kohlenverflüssigungsanlagen	5.300	1
Eisen- und Stahlwerke	500	—
Anlagen zur Förderung der Industrie	8.500	1
Lokale Unternehmungen	181.900	21
Verschiedenes	73.500	9
Summe	852.700	100

6. DIE EISENBAHNEN

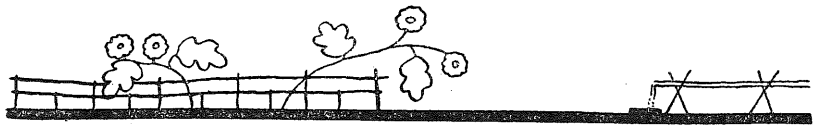
Die SME verwaltet und betreibt ein Bahnstreckennetz von insgesamt 11.000 Kilometer Länge. Bis vor einigen Jahren war über eine Milliarde Yen Kapital in diesem Eisenbahnnetz investiert worden, das aus verwaltungstechnischen Gründen in drei getrennte Betriebe gegliedert ist: die eigentlichen SME-Linien, die Staatsbahnen und die Nordkoreanischen Bahnen. Obwohl für jeden dieser Betriebe merklich von einander verschiedene



Betriebsbedingungen herrschen, haben doch alle drei einen gewissen für die wirtschaftliche Lage Mandschukuos charakteristischen Zug gemeinsam.

Mandschukuo ist ein verhältnismässig dünn bevölkertes und noch wenig entwickeltes Land, das in einer ungeheuren industriellen Expansion begriffen ist. Den Hauptertrag des Landes stellen seine landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Bergbauprodukte dar, die auch den Hauptanteil seines Exports ausmachen, während im Import industrielle Fertigwaren überwiegen. Daher sind die Einnahmen der Eisenbahnen aus dem Güterverkehr höher als die aus dem Passagierverkehr. Charakteristisch für den Gütertransport in Mandschukuo ist die eigentümliche Tatsache, dass aus dem Inneren des Landes hauptsächlich schwere Frachten wie landwirtschaftliche Erzeugnisse und Bodenerze nach den Seehäfen befördert werden, während umgekehrt aus den Häfen überwiegend leichte Frachten wie Fertigwaren und Baumaterialien nach dem Binnenland transportiert werden.

Vor einigen Jahren betrug das Verhältnis zwischen den Einnahmen aus Personenbeförderung und Güterverkehr etwa eins zu drei. Die wichtigsten Frachtgüter bilden die Haupterzeugnisse der mandschurischen Landwirtschaft: Sojabohnen, Kaoliang, Bohnenkuchen und Getreide. Dazu kommen vor allem Kohle und Eisen. Je nach ihrem Bestimmungsort unterscheiden die einzelnen Gütertransporte sich beträchtlich inbezug auf ihren Umfang, und auch das durchschnittliche Gesamtfrachtvolumen schwankt erheblich je nach der Jahreszeit; beide Erscheinungen sind typisch für die besonderen Verhältnisse in Mandschukuo. Besonders zu erwähnen aber sind das starke Anschwellen des Güterverkehrs im allgemeinen und vor allem die rasch anwachsenden Transporte von Baumaterialien wie Eisen, Stahl, Bauholz, Zement, Schotter und Kies, in denen



sich die Entwicklung und der industrielle Fortschritt Mandschukuos während der letzten Jahre widerspiegeln. Im folgenden soll die Betriebsführung der SME-Linien, der Mandschurischen Staatsbahnen und der Nordkoreanischen Eisenbahnen im Licht dieser besonderen Verhältnisse näher behandelt werden.

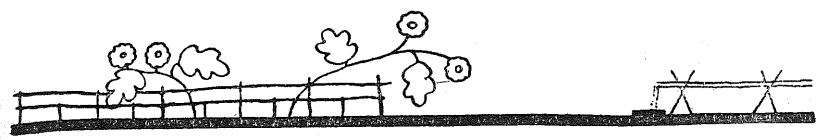
Die Linien der SME

Die der SME unmittelbar gehörenden Eisenbahnen von insgesamt 1.233 Kilometer Länge umfassen zwei Hauptstrecken — die 704 Kilometer lange Dairen-Hsinking-Bahn und die 260 Kilometer lange Antung-Mukden-Bahn — sowie mehrere Nebenstrecken wie die nach Fushun, Yingkou und Ryojun (Port Arthur). Diese Eisenbahnen bilden die eigentliche Quelle für die gewaltigen Einkünfte der SME.

Die in den Betrieb der SME-Linien eingestellten Lokomotiven, Personen- und Güterwagen und sonstigen Betriebseinrichtungen sind auf der Höhe der Zeit und in bestem Zustand und brauchen einen Vergleich mit den vorbildlichsten Einrichtungen der Welt nicht zu scheuen.

Gewaltige Geldbeträge sind in diesen Eisenbahnunternehmen investiert; von den ursprünglichen 35 Millionen Yen seit der Gründung ist die Anlage auf 300 Millionen Yen gewachsen. Das Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben beläuft sich auf 100 zu 40, während der jährliche Reingewinn den fast beispiellos hohen Satz von etwa 28 Prozent des angelegten Kapitals erreicht.

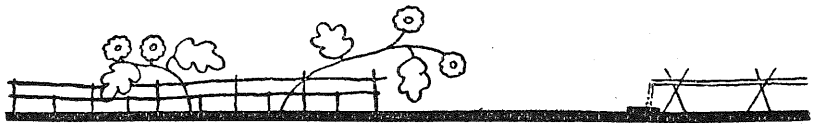
Wie aus statistischen Erhebungen des Jahres 1937 hervorgeht, sind die Einkünfte aus den SME-Linien seit dem Mandschurischen Zwischenfall jäh angestiegen, um während der letzten Jahre einen Durchschnitt von 130 bis 150 Millionen



Yen per annum zu erreichen, während sich die jährlichen Ausgaben nur auf etwa 60 Millionen Yen beliefen. Mit nur 40 Prozent der Einnahmen stellte der niedrige Ausgabenkoeffizient der SME-Linien im Vergleich zu dem der Japanischen Staatsbahnen (60 Prozent), der fünf führenden amerikanischen Eisenbahnen (75 Prozent) und der vier grössten Bahnen Grossbritanniens (80 Prozent) einen aussergewöhnlichen Rekord dar. So war bei der SME umgekehrt der Durchschnittsertrag von 130.000 Yen per Streckenkilometer ungewöhnlich hoch, verglichen mit nur 50.000 Yen in Grossbritannien, 30.000 Yen in Japan und Deutschland und etwa 20.000 Yen in den Vereinigten Staaten und Frankreich.

Bis vor einigen Jahren betrug das Einnahmenverhältnis zwischen Passagier- und Güterverkehr bei der SME 2 zu 8 gegenüber einem Verhältnis von 4,5 zu 5,5 in Japan und Grossbritannien und 3 zu 7 in Deutschland und Frankreich. Wie aus diesen Ziffern hervorgeht, rechnete die SME mehr mit Einnahmen aus Güterfrachten als mit Passagiergeldern; in diesem Punkt übrigens deckte sich ihre Lage mit der der amerikanischen Eisenbahnen.

In den meisten übrigen Ländern der Welt reiste jeder Fahrgast im Durchschnitt etwa 20 bis 30 Kilometer; Ausnahmen waren die Vereinigten Staaten und Frankreich, wo der Durchschnitt bei 60 Kilometern lag. Die Mehrzahl der SME-Passagiere fahren lange Strecken. Der Durchschnittsfahrpreis per Kilometer betrug auf den Eisenbahnlinien der SME 1,8 Sen und war also etwas höher als in Japan, Deutschland und Frankreich, wo er etwa einen Sen betrug, doch niedriger als in Grossbritannien, den Vereinigten Staaten und Italien, wo er bei rund zwei Sen lag. Viel höher als in andern Ländern war die durchschnittliche Passagierzahl von 1,5 Millionen per Streckenkilometer; eine Ausnahme bildete Japan,

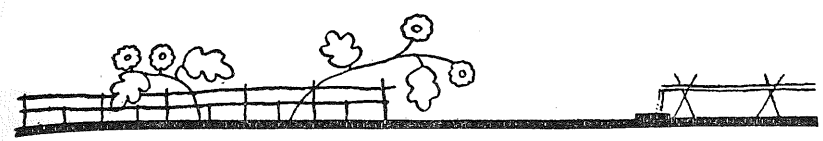


das ungefähr die selbe Ziffer aufwies, während sie in England etwa eine Million, in Deutschland, Frankreich und Italien zwischen 300.000 und 800.000 und in den Vereinigten Staaten nicht mehr als 100.000 betrug. Wie aus diesen Zahlen klar hervorgeht, ist der Personenverkehr auf den SME-Linien erheblich stärker als in andern Ländern.

Vor einigen Jahren betrug der Frachttarif pro Tonne durchschnittlich 1,6 Sen für jeden Kilometer. Die Länge der Strecke, über die im Durchschnitt jede Tonne Frachtgut befördert wurde, war ungefähr ebenso gross wie in den Vereinigten Staaten, aber weit grösser als die 230 Kilometer in Italien, die 150 Kilometer in Deutschland und Frankreich und die nur 70 Kilometer in England. Der Frachttarif pro Tonne war viel niedriger als in England, Deutschland, Frankreich und Italien, wo er für jeden Kilometer über 2 Sen betrug, aber um ein Geringes höher als in den Vereinigten Staaten. Besonders hoch, nämlich etwa achtmal so hoch wie in andern Ländern, lag die Ziffer für das beförderte Frachtvolumen pro Streckenkilometer.

Die Profite der SME stammten zum grössten Teil aus den Eisenbahnen, und zwar überwiegend aus dem Gütertransport. Von den jährlichen Bruttoeinnahmen von rund 335 Millionen Yen entfielen etwa 150 Millionen (43 Prozent) auf die Eisenbahnen und von dieser Teilsumme wiederum 116 Millionen (77 Prozent) auf Güterfrachten. Da nun aber rund 70 Prozent der Frachteinnahmen aus dem Transport von Steinkohle und den landwirtschaftlichen Haupterzeugnissen stammten, war die Höhe des jährlichen Gesamtertrags in diesen Erzeugnissen von entscheidendem Einfluss auf die Einnahmen der Eisenbahn und dementsprechend auch auf die Gesamteinnahmen der SME.

Die wichtigsten von der SME beförderten Waren sind



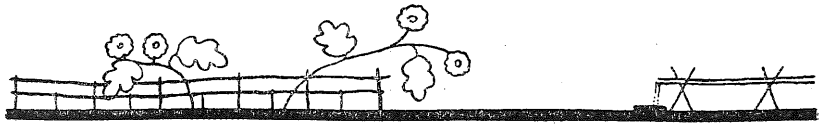
Kohle, Agrarprodukte wie Sojabohnen, Bohnenkuchen, Kaoliang und Mais, Erze und Minerale, Metalle und Metallwaren, Bauholz, Salz, Zement und Bausteine; ausserdem Früchte, Gemüse, Öle und Fette, Kalk, Mehl, Zucker, Baumwollgewebe und Jutesäcke.

Bis vor einigen Jahren waren die Hauptausgabenposten innerhalb des jährlichen 61-Millionen-Etats etwa 20 Millionen für Transport- und Betriebskosten, rund 14 Millionen für Erneuerung und Instandhaltung des Wagenparks und 9 Millionen für besondere Verwendung. Bemerkenswert war ausserdem die Bereitstellung eines Betrags von über 7 Millionen Yen für die Amortisierung.

Die Mandschurischen Staatsbahnen

Die im Betrieb befindlichen Strecken der Mandschurischen Staatsbahnen umfassen insgesamt 9.599,3 Kilometer. Unter der wirksamen Betriebsführung der SME, der die Regierung von Mandschukuo die Verwaltung anvertraut hat, sind diese Bahnen völlig umgestaltet worden; aber einstweilen bleibt ihr Wirkungsgrad noch hinter dem der eigentlichen SME-Linien zurück.

Von den Staatsbahnen werden 90.000 Angestellte beschäftigt, wobei erwähnt zu werden verdient, dass die Eisenbahndirektion in Harbin etwa zweitausend weisse Russen in ihren Dienst eingestellt hat. Inbezug auf die Zahl der auf den Eisenbahnen beförderten Fahrgäste haben die Staatsbahnen kürzlich die SME-Linien bereits überflügelt. Anderseits ist das Frachtvolumen beinahe gleich dem der SME-Linien. Das Verhältnis von Einnahmen zu Ausgaben liegt im allgemeinen bei 100 zu 80. Doch selbst wenn die Zahl der beförderten Passagiere und die Menge der beförderten Güter für beide Liniennetze gleich



wären, so bliebe doch der Verkehr auf den Staatsbahnen bei weitem schwächer, wenn man in Betracht zieht, dass ihre Gesamtstrecke fast achtmal so lang ist wie die der SME-Bahnen.

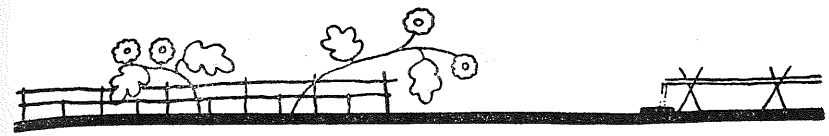
Vor einigen Jahren betrug das Verhältnis zwischen Passagier- und Frachteinnahmen für die Staatsbahnen 2,9 zu 7,1. Angesichts der enorm hohen Frachteinnahmen der SME-Strecken war der Anteil des Passagierverkehrs an den Gesamteinnahmen bei den Staatsbahnen vergleichsweise höher, doch auch hier stammte der überwiegende Teil der Einnahmen aus Güterfrachten.

Auf den Staatsbahnen sind die wichtigsten Frachtgüter: Agrarprodukte (hauptsächlich Sojabohnen), Kohle, Eisen und Stahl, Bauholz, Steine, Zement, Mehl, Salz, Früchte, Gemüse und Vieh. Ebenso wie bei den SME-Linien gehen mehr Gütertransporte nach Süden als nach Norden, aber bei der ständigen Zunahme der Transporte ins Innere des Landes beginnt dieses Verhältnis sich seit den letzten Jahren zu ändern.

Die Nordkoreanischen Eisenbahnen

Die Verwaltung der Nordkoreanischen Eisenbahnen, die ursprünglich mit der Kirin-Kainei-Bahn in deren Endpunkt verbunden werden sollten, wurde der SME-Gesellschaft im Oktober 1933, nach der Eröffnung der Hsinking-Tumen-Bahn, vom General-Gouvernement in Korea übergeben. Im Jahre 1939 war ihre Betriebsstrecke 352,4 Kilometer lang.

Trotz ihren verhältnismässig geringen jährlichen Einkünften von nur etwa sechs bis sieben Millionen Yen sind die Nordkoreanischen Eisenbahnen wirtschaftlich wie militärisch von entscheidender Bedeutung, indem sie die drei hinteren Eingangstore in die Mandschurei, die koreanischen Häfen von



Yuki, Rashin und Seishin, miteinander verbinden.

Bis vor einigen Jahren betrug die Anzahl der jährlich beförderten Passagiere zwei Millionen, das Einkommen aus dem Passagierverkehr jährlich 1,8 Millionen Yen. Der Gütertransport belief sich auf jährlich 2,4 Millionen Tonnen bei jährlichen Einnahmen von 5,8 Millionen Yen. Die wichtigsten Frachtgüter sind Kohle, Bauholz, Sojabohnen, Hirse, Früchte und Gemüse.

7. DER INTERNATIONALE DURCHGANGSVERKEHR

Da die Spurweite der früheren Ostchinesischen Eisenbahnen mit fünf Fuss Breite um dreieinhalb Zoll grösser war als die Normalspur der SME-Linien, konnten SME-Züge nicht auf die Geleise der Ostchinesischen Bahn übersetzen; daher mussten alle Passagiere auf dem Weg nach Harbin in Hsinking umsteigen, was oft lästig war. Um diese Unbequemlichkeit zu beseitigen und dem internationalen Durchreisepublikum das Reisen so angenehm wie möglich zu machen, wurde die 242 Kilometer lange Strecke Hsinking-Harbin am 31. August 1935, fünf Monate nach dem Verkauf der Ostchinesischen Eisenbahn von Russland an die Regierung von Mandschukuo, auf die Normalspur umgestellt. Die Spurverengung wurde morgens um fünf Uhr begonnen und in der fantastisch kurzen Zeit von nur drei Stunden durchgeführt — ein schlagender Beweis für die Leistungsfähigkeit der SME!

Die 934,4 Kilometer lange Strecke zwischen Dairen und Harbin wird heutzutge von dem ultramodernen Stromlinien-Sonderexpress „Asien", dem Stolz der SME, in nur zwölfeinhalb Stunden zurückgelegt. Der Zug fährt einmal täglich in beiden Richtungen.

Langjährige Erfahrungen der SME auf dem Kontinent sind im Entwurf und in der Konstruktion des „Asien"-Expresses nutzbar gemacht worden. Die Feuerungsanlage ist speziell für den Gebrauch von Fushunkohle eingerichtet. Die Lokomotive, mit einem Gesamtgewicht von 202 Tonnen und einer Länge von 25,7 Metern, entwickelt eine Höchstleistung von 2.400 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 130 Kilometern in der Stunde.

Ausser der Lokomotive führt der „Asien"-Express sieben Wagen, nämlich fünf Personenwagen, einen Speisewagen sowie einen Gepäck- und Postwagen. Für die Konstruktion wurde fast ausschliesslich japanisches Material verwendet, und die gesamten Baukosten beliefen sich auf rund eine halbe Million Yen, was im Vergleich mit den 200.000 Dollar, die der neue Dreiwagen-Super-Express der amerikanischen Union-Pacific--Eisenbahn gekostet hat, äusserst billig zu nennen ist.

Transitverkehr zwischen Europa and Asien

Bei gut abgepassten Anschlüssen ist Paris von Dairen aus via Sibirien in elf Tagen zu erreichen. Wenn man um halbzehn Uhr früh in Dairen den Asien-Express besteigt, kommt man am selben Abend um zehn Uhr in Harbin an, wo man übernachtet, um am nächsten Morgen um elf Uhr nach Mandschuli weiterzufahren. In Mandschuli kommt man am folgenden Tag kurz vor zwölf Uhr vormittags an und steigt nachmittags um ein Uhr in einen Zug der transsibirischen Molotov-Bahn, der einen in genau sieben Tage nach Moskau bringt. Von dort kann man noch am selben Abend um fünf Minuten nach elf Uht mit dem Pariser Expresszug weiterfahren, um zwei Tage später um halbzehn Uhr abends in der französischen Hauptstadt einzutreffen. So währt die

ganze Reise von Dairen bis Paris nur elf Tage.

Der Zug, der zwischen Harbin und Mandschuli verkehrt, führt einen Postwagen, je einen Schlafwagen erster und zweiter Klasse, einen Speisewagen und einen Personenwagen dritter Klasse. Um den ausländischen Reisenden bei der Passkontrolle, Zollrevision und anderen Gelegenheiten behilflich zu sein, begleitet den Zug ein Vertreter des japanischen Reisebüros.

Für den Anschluss nach Japan gibt es von Hsinking aus drei verschiedene Wege, über Dairen-Moji, Fusan oder Seishin. Wählt man den Weg über Dairen, so verlässt man Hsinking am Abend und trifft am nächsten Morgen in Dairen ein. Am selben Vormittag fährt man mit einem Schiff der Osaka Shosen Kaisha — es gehen 25 Schiffe im Monat — von Dairen ab und trifft am Morgen des dritten Tages in Moji ein. Dort steigt man auf den aus Shimonoseki kommenden Expresszug um und ist am nächsten Morgen in Tokyo. Die ganze Reise dauert über Dairen 81 Stunden und 30 Minuten.

Fährt man über den nordkoreanischen Hafen Seishin, so gibt es zwei verschiedene Möglichkeiten, da man auf der japanischen Seite entweder in Tsuruga oder in Niigata landen kann. In jenem Fall braucht man 69 Stunden und 40 Minuten, in diesem 68 Stunden für die Fahrt von Hsinking bis Tokyo.

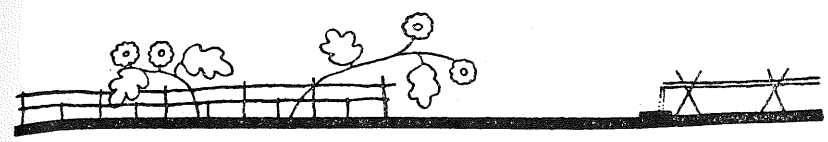
Nach dem südkoreanischen Hafen Fusan fährt man mit einem der beiden täglich in beiden Richtungen verkehrenden durchgehenden Expresszüge, „Nozomi" oder „Hikari". Die ganze Fahrt von Hsinking über Fusan bis Tokyo braucht 55 Stunden und 25 Minuten.



Internationale Züge zwischen Mandschukuo und China

Am 1. Juli 1934, drei Jahre nach dem Mandschurischen Zwischenfall, eröffnete die SME in Zusammenarbeit mit den chinesischen Eisenbahnbehörden den internationalen Durchgangsverkehr zwischen Mandschukuo und China; und zwar wurde zunächst täglich je ein Zug in beiden Richtungen auf der Strecke Mukden-Peking abgelassen. Im Februar 1937 wurden zwei weitere Züge eingestellt, sodass nun in beiden Richtungen täglich je zwei Züge verkehrten. Bei der Gelegenheit verkürzte die SME die Reisezeit zwischen Mukden und Peking um zweieinhalb Stunden, sodass man nunmehr in der Zeit von morgens um acht Uhr bis zum Abend des selben Tages von einem Punkt zum anderen gelangt. Früher brauchte man für die Reise zwei Tage.

Nach dem Ausbruch des Chinesichen Zwischenfalls wurden weitere Züge eingestellt und die Zahl der direkten Züge zwischen Peking und Mukden in beiden Richtungen auf je vier, darunter je zwei Express- und zwei Personenzüge, vermehrt. Mit der Eröffnung des direkten Zugverkehrs zwischen Fusan und Peking über Mukden am 1. Oktober 1938 wurde diese Zahl wiederum vermehrt auf täglich fünf Züge. Weiterhin ist durch die Wiedereröffnung der Tientsin-Pukow-Bahn am 1. April 1939 die Einführung einer direkten Verbindung zwischen Fusan und Nanking zu einer blossen Frage der Zeit geworden. Auch die Herstellung eines direkten Zugverkehrs bis Kanton ist in naher Zukunft zu erwarten. Eine direkte Verbindung zwischen Peking und Hsinking wurde bereits im Oktober 1940 hergestellt.



8. DIE SME-HOTELS

Für die Bequemlichkeit der Reisenden unterhält die SME seit der Eröffnung ihres Betriebs Hotels in den wichtigsten der von ihren Bahnlinien berührten Städte; darüber hinaus betreibt sie besondere Waschanstalten, Autobuslinien und sonstige Zweigunternehmungen. Bei der Begründung der SME betrug das in diesen Unternehmungen angelegte Kapital nur 220.000 Yen; im Jahre 1938 war der Betrag auf 5,9 Millionen Yen gewachsen. Heute gehören der SME sieben im westlichen Stil geführte Hotels, nämlich die „Yamato-Hotels" in Dairen, Hoshigaura, Ogondai (Port Arthur), Mukden, Hsinking, Harbin und Mutankiang. Ausserdem verwaltet sie japanische Hotels in Hulutao, Tsitsihar, Aerhshan und den Thermalquellenkurorten Wulungpei und Hsingcheng.

Noch vor ein paar Jahren blieben die Einnahmen aus den Hotelbetrieben unter der Grenze von jährlich 1 Million Yen, doch seit dem Mandschurischen Zwischenfall ist das Hotelgeschäft plötzlich aufgeblüht, und die jährlichen Einnahmen stiegen auf über 3 Millionen Yen. Während das Jahres 1938 sind insgesamt 122.294 Gäste in den verschiedenen Hotels der SME abgestiegen, und zwar 98.605 in den Hotels der eigentlichen SME-Linien und 23.689 in den Hotels der Staatsbahnen.

Während einer kurzen Zeit unmittelbar nach Ausbruch des Chinesischen Zwischenfalls ging der Reiseverkehr zurück, aber nach der Wiederherstellung von Frieden und Ordnung in Nordchina hat die Zahl der die Mandschurei besuchenden Reisenden ständig zugenommen, sodass gegenwärtig in den wichtigsten Städten wie Dairen, Mukden und Hsingking die bestehenden Hotels längst nicht mehr ausreichen, um den wachsenden Strom von Reisenden aufzunehmen. Die von

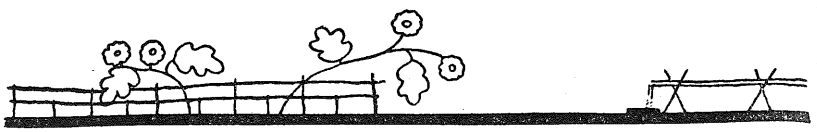
der SME direkt geführten Hotels sind immer bis zum letzten Zimmer besetzt.

9. DIE TARIFPOLITIK IM FRACHTVERKEHR

Wenn wir die Tarifpolitik der SME während der letzten Jahre vor Ausbruch des Mandschurischen Zwischenfalls betrachten, als japanische, sowjetrussische und chinesische Einflüsse verwirrend durcheinanderwirkten, so wird unter anderem besonders ersichtlich, dass die SME für Frachten nach den Seehäfen besondere Vorzugstarife festsetzte. Auch sonst wurde jedes erdenkliche Mittel benützt, um Frachten aus dem Inneren des Landes für den Transport nach Süden an die SME-Linien heranzulocken. Dabei hatte die SME mit der schärfsten Konkurrenz von Sowjetrussland zu rechnen, das sein Äusserstes tat, um die gesamten Agrarprodukte aus den fruchtbaren Ebenen der nördlichen Mandschurei für den Transport über die frühere Ostchinesische Eisenbahn nach Wladiwostok zusammenzukriegen. Durch Einführung unverhältnismässig hoher Tarife auf der südlichen Verbindungsstrecke der Ostchinesischen Bahnen mit der SME-Linie versuchten die Eisenbahnbehörden der Sowjets, das Abwandern der Frachten nach Süden so weit wie möglich zu unterbinden. Auf der andern Seite gewährte die frühere Nordost-Regierung insgeheim Frachtermässigungen in der Absicht, ihr eigenes Eisenbahnnetz zu festigen und zu erweitern, und konzentrierte ihre Bemühungen darauf, allen Verkehr nach Yinkou und zu den Häfen der Provinz Hopei zu ziehen. So führte die heftige Rivalität zwischen japanischen, sowjetrussischen und chinesischen Interessen zu fortwährenden Schwankungen in den Frachttarifen in der Mandschurei, was in der Wirtschaft äusserste Verwirrung anrichtete.

Als die SME nach Beilegung des Mandschurischen Zwischenfalls die Kontrolle über alle Eisenbahnen in der gesamten Mandschurei übernahm, erstrebte sie eine sofortige Neuregelung der Frachttarife; jedoch liessen die allgemeinen Verhältnisse damals eine grundlegende Revision der Tarife nicht zu, und es brauchte längere Zeit, bis eine völlige Reorganisation durchgeführt werden konnte. Erst als im Jahre 1935 die Nordmandschurische Eisenbahn (die frühere Ostchinesische Eisenbahn) in den Besitz der Regierung Mandschukuos überging und damit endgültig die Basis für eine einheitliche Verwaltung aller Eisenbahnen in der ganzen Mandschurei geschaffen war, konnte die SME im Einklang mit der ihr zugefallenen grossen Aufgabe daran gehen, ein neues rationelles Frachttarifsystem für alle ihr unterstellten Bahnen ins Leben zu rufen. Am 1. Februar des folgenden Jahres wurde der neue Tarif für alle Linien eingeführt.

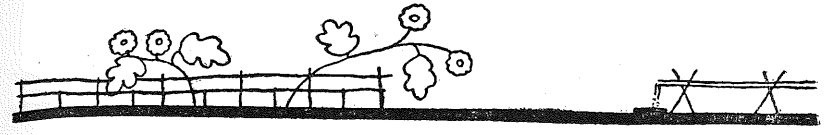
Bei dieser Revision wurden die Frachttarife auf den Staatsbahnen so festgesetzt und vereinheitlicht, dass der Industrie in der ganzen Mandschurei und besonders in ihrem nördlichen Teil die besten Entwicklungsmöglichkeiten gewährt wurden; die Tarife auf den SME-Linien wurden rationalisiert, und die allgemeinen Bestimmungen über Tarife, Klassifizierung von Gütern und Frachtsätze auf den SME-Linien und den Staatsbahnen wurden vereinheitlicht. Durch diese Revision wurden nicht nur sämtliche Frachttarife in der Mandschurei mit der neu geschaffenen Situation in Einklang gebracht, sondern zugleich wurde die SME in die Lage versetzt, für ihre ursprüngliche Sendung, die Kolonisation des Landes, zu wirken. Hauptzweck der Eisenbahntarifpolitik in der Mandschurei ist die Schaffung angemessener Frachtsätze für die Erzeugnisse der Landwirtschaft. Das gilt insbesondere für das wichtigste aller Produkte, die Sojabohne, die in den grössten Mengen gerade in der nördlichen Mandschurei, also den am weitesten



von den Seehäfen abgelegenen Gebieten, angebaut wird und deren Handelswert daher in entscheidendem Masse von der Gestaltung der Bahnfrachttarife abhängig ist. In diesem Sinne wurde bei der Tarifrevision besonders auf die Entwicklung der landwirtschaftlichen Industrie und die Förderung der Siedlungsbewegung in der Mandschurei Rücksicht genommen, wobei die Tariflasten für die Gesamtheit der Frachtversender auf allen Strecken der Staatsbahnen und der SME um jährlich 5,6 Millionen Yen erleichtert worden sind.

Im Hinblick auf die damalige gespannte internationale Lage legte die Regierung von Mandschukuo grösstes Gewicht auf die Entwicklung der an Bodenschätzen reichen Gebiete, um für etwaige Krisen gerüstet zu sein. In einem Fünfjahresplan für die Festigung der Staatsmacht und die Stabilisierung des nationalen Wohlergehens wurde der Grund für die industrielle Entwicklung der Mandschurei gelegt. Doch kaum hatte man mit der Durchführung dieses Plans begonnen, als im Juli 1937 der Chinesische Zwischenfall ausbrach. Kurz vorher, im Oktober 1936, war die Vereinheitlichung aller Eisenbahnen in der Mandschurei und in Nordkorea und ihre Reorganisation im Hinblick auf die Gleichschaltung aller Betriebe durchgeführt worden. An weiteren wichtigen Ereignisse folgten die Übergabe der exterritorialen Verwaltungsrechte in der SME-Zone an die Regierung, die Gründung der Gesellschaft für die Industrielle Entwicklung der Mandschurei und die Übertragung der Polizeigewalt über die SME auf die Regierung von Mandschukuo. Damit war eine neue Situation geschaffen, die von der SME eine gründliche Umstellung in ihrer Verwaltungs- und Betriebspolitik erforderte.

So führte die SME unter Besinnung auf ihre ursprüngliche Sendung als eine Kolonisationseisenbahn und zugleich im Einklang mit den allgemeinen Zeitumständen am 1. Oktober

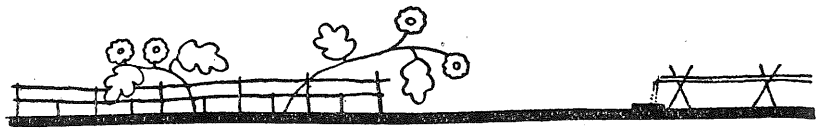


1938 eine grundlegende Revision ihres Tarifsystems durch. Ziele dieser Revision waren einerseits die wirksame Unterstützung der Regierungspolitik inbezug auf die Entwicklung der Mandschurei und besonders der nördlichen Mandschurei, auf die Expansion der Schwerindustrie und den Aussenhandel; anderseits die Gleichschaltung der Verwaltung und die Vereinheitlichung der Frachttarife sowie die Schaffung eines rationellen und wirksamen Tarifsystems für alle Bahnen der SME, des Staates und Nordkoreas.

Die Revision bezweckte ausserdem die Abschaffung zahlreicher Unsinnigkeiten und Unzweckmässigkeiten, die sich aus den stark divergierenden Frachtsätzen für die drei verschiedenen Bahnbetriebe ergeben hatten, und setzte an deren Stelle einheitlich gestaffelte Sätze, die sich bei zunehmender Entfernung verbilligen. Weiterhin wurden für besonders wichtige Erzeugnisse des Landes Sondertarife eingeführt, die soweit wie möglich den besonderen Erfordernissen der neuen Lage in der Mandschurei gerecht werden sollten.

10. DIE SOJABOHNE UND DIE SME

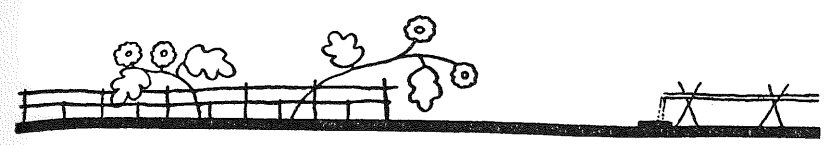
Eins der wichtigsten Erzeugnisse des mandschurischen Bauern ist die Sojabohne, für die Mandschurei so wichtig wie die Rohseide für Japan. Die mandschurische Sojabohne steht in der Welt an erster Stelle, sowohl was ihre Qualität, als auch was ihren quantitativen Anteil an der Welterzeugung anbetrifft. Die besten Sorten gedeihen vornehmlich in der südlichen Mandschurei, wo nicht weniger als zweihundert verschiedene Spielarten auftreten. Im allgemeinen spricht man von drei Arten von Sojabohnen, nämlich gelben (Huangtou), blauen (Chintou) und schwarzen (Heitou); was auf dem Markt als mandschurische Sojabohne schlechthin bezeichnet wird,



gehört meistens den gelben Sorten an; diese sind essbar und besonders ölreich und werden vielfach zur Ölgewinnung herangezogen. Schon in alten Zeiten dienten sie den Bauern zur Nahrung, als Viehfutter und zur Ölgewinnung, doch zu Weltgeltung gelangten sie erst, als der japanische Kaufmann sie nach dem Russisch-Japanischen Krieg von 1904/5 auf den europäischen Markt brachte. Seither ist ihre Erzeugung ebenso wie die Nachfrage ständig angestiegen, und gegenwärtig produziert die Mandschurei jährlich etwa 4 Millionen Tonnen oder rund 60 Prozent der Welternte an Sojabohnen. Zwanzig Prozent der mandschurischen Ernte werden im Lande konsumiert, von den restlichen 80 Prozent entfallen drei Fünftel auf den Export, und die verbleibenden zwei Fünftel wandern in die Ölpresse.

Die Wirtschaft der Mandschurei basiert auf ihrer Landwirtschaft. Dabei hat die Entwicklung der Bodenkultur durch eingewanderte Siedler eine äusserst wichtige Rolle für den Fortschritt der mandschurischen Wirtschaft gespielt, während anderseits die gesteigerte Erzeugung von Sojabohnen als Rohmaterial für ausländische Märkte ausschlaggebend geworden ist für die Entwicklung der Landwirtschaft. Und während nun auf der einen Seite diese Umstände die Entwicklung der mandschurischen Eisenbahnen entscheidend mitbestimmt haben, hat auf der anderen Seite die Entwicklung der Eisenbahnen wiederum die Entwicklung der Landwirtschaft angetrieben — eine gegenseitig befruchtende Wechselwirkung.

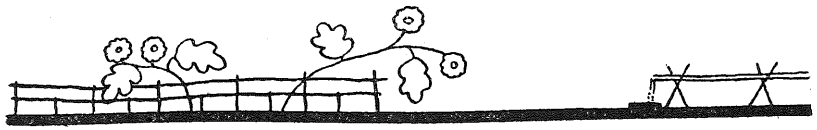
In der Südmandschurei nimmt die Kultur der Sojabohne etwa 10 Prozent des gesamten bebauten Landes ein, während sie in der Nordmandschurei, wo japanische Siedler besonders zahlreich sind, etwa 30 Prozent des Ackerlandes beansprucht. Daher bildet die Ausdehnung und zweckmässige Verwaltung des Eisenbahnnetzes in der Nordmandschurei eine wichtige



Voraussetzung für die Förderung der mandschurischen Wirtschaft im allgemeinen, besonders aber für die Beförderung der wichtigsten Bodenprodukte in der Nordmandschurei, wie vor allem der Sojabohne.

Der Verbesserung und Verbreitung der Sojabohnenkultur widmet die SME ihre besondere Aufmerksamkeit. Die Regierung von Mandschukuo hat im Jahre 1937 im Rahmen ihres Fünfjahresplans für die Entwicklung der Landwirtschaft ein besonderes Fünfjahresprogramm aufgestellt, um die Verbesserung und Steigerung der Sojabohnenerzeugung in allen Teilen des Landes zu verwirklichen. Allerdings handelte es sich bei diesem Plan um nichts weiter als eine angestrebte Steigerung des Ertrags von der bereits bebauten Fläche, während positive Massnahmen zur Produktionssteigerung durch Vergrösserung der Anbaufläche völlig fehlten. Dieser Mangel wurde jedoch von der Regierung bald erkannt — als nämlich der Ausbruch des Chinesischen Zwischenfalls einen plötzlichen Umschwung in der allgemeinen Lage herbeiführte; damals wurde die Steigerung des Exports als Mittel für den Erwerb ausländischer Devisen zum Gebot der Stunde. Daher wurde der Fünfjahresplan im zweiten Jahr seiner Laufzeit abgeändert und eine Steigerung des Sojabohnenertrags bis auf 5 Millionen Tonnen im Jahre 1941 vorgesehen.

Sehr befriedigende Resultate ergaben die im Zentral-Forschungsinstitut der SME zu Dairen durchgeführten Versuche und Untersuchungen über die Verwendbarkeit der Sojabohne in der Industrie. Bemerkenswerte Errungenschaften auf diesem Gebiet sind die Herstellung von Ersatzseidenwolle aus Bohnenkuchen und die Ölgewinnung aus Sojabohnen durch einen Alkoholprozess.



11. DIE KOHLE UND DIE SME

Die Mandschurei besitzt nicht weniger als fünfzig Kohlenbergwerke, deren gesamter Kohlenreichtum auf 20 Milliarden Tonnen geschätzt wird. Die Gewinnung von Kohle und Eisen bildet den wichtigsten Zweig der mandschurischen Bergbauindustrie.

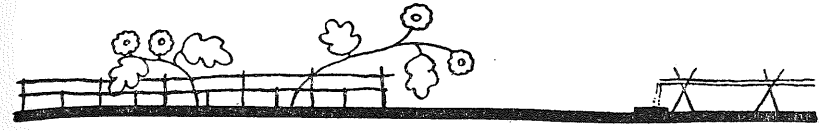
Von der Japanischen Regierung übernahm die SME die Kohlengruben in Fushun und Yentai, deren Betrieb gleichzeitig mit der Gründung der SME wiederaufgenommen wurde, und die Grube in Wafangtien, die sie im Jahre 1933 eröffnete, gleichzeitig mit der Übernahme der Verwaltung über die Kohlengruben in Chiaoho und Laotoukou. Die Kohle ist reich an Bitumen.

Nach der Begründung von Mandschukuo wurde der Betrieb der früher vom alten Regime unterhaltenen sowie aller anderen Kohlengruben, ausgenommen die der SME gehörenden, einer neu gegründeten „Mandschurischen Kohlenbergwerks-Gesellschaft" unterstellt.

Die Mandschurische Kohlenbergwerks-Gesellschaft

Im Mai 1934 wurde die Mandschurische Kohlenbergwerks-Gesellschaft als Organ einer beabsichtigten einheitlichen Kontrolle über die gesamte Bergbauindustrie der Mandschurei mit einem Gründungskapital von 16 Millionen Yen organisiert. Davon wurden 8 Millionen Yen von der Regierung von Mandschukuo in Form von Sachwerten investiert, während die SME 5 Millionen Yen in Sachwerten und 3 Millionen Yen in barem Kapital einbrachte.

Als jedoch im Oktober 1937 die „Gesellschaft für die Industrielle Entwicklung der Mandschurei" ins Leben gerufen



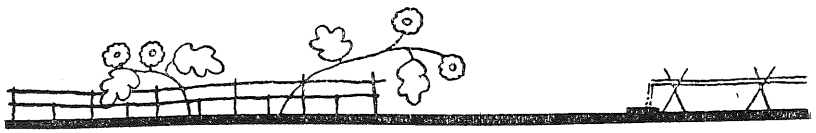
wurde, übertrug die SME all ihre Anteile an der Kohlenbergwerks-Gesellschaft auf die neue Gesellschaft, die damit zu deren Schirmgesellschaft wurde. Später wurde das Kapital der Kohlenbergwerks-Gesellschaft auf 200 Million Yen erhöht.

Die Kohlengruben in Fushun

Die Haupttätigkeit der Fushuner Kohlengruben ist zwar selbstverständlich die Förderung von Kohle; um jedoch die Kohlengewinnung so sehr wie möglich zu verbilligen, so weit wie möglich „autark" zu wirtschaften und zugleich zusätzliche Einnahmequellen zu erschliessen, unterhält die Grubenverwaltung noch eine ganze Anzahl anderer Unternehmungen. Darunter befinden sich ein elektrisches Kraftwerk, das Strom für Mukden und Anshan erzeugt; Fabriken, in denen Mond-Gas, Teer, Koks, Öl aus verflüssigter Kohle, Ammoniumsulfat, Schwefelsäure, Sauerstoff und Wasserstoff produziert werden; eine Pulvermühle, mechanische Werkstätten, Eisenbahnen, Wasserwerke, Telephon- und Beleuchtungsanlagen und vieles mehr. Der Kapitalaufwand der Fushuner Kohlengruben ist von 50 Millionen Yen bei ihrer Betriebsaufnahme auf 137 Millionen Yen im Jahre 1937 gestiegen.

Die Kohlenfelder von Fushun liegen etwa 30 Meilen östlich von Mukden im Tal des Hun-Flusses, erstrecken sich über ein Gebiet von 16.000 Ar und ziehen sich in einer Länge von 10 Meilen von Osten nach Westen und einer Breite von zwei Meilen von Norden nach Süden hin. Die Breite der Kohlenflöze liegt zwischen 78 und 420 Fuss, bei einer Durchschnittsbreite von 130 Fuss.

Zur Zeit ihrer Übernahme durch die SME erzeugten die Fushuner Gruben im Tagesdurchschnitt nicht mehr als 360 Tonnen; seither konnte durch Verbesserung der Arbeitsweise,



Eröffnung neuer Zechen, Ausbau der Anlagen und zeitgemässe Verbesserung und Beschleunigung der Fördermethoden das Tagesvolumen auf über 25.000 Tonen gebracht werden. Die Dichte der Kohlenlager erreicht eine Ausdehnung, wie sie sonst nur ganz ausnahmsweise anzutreffen ist. In einem Teil der Gruben wird die Kohle im Tagbau gefördert.

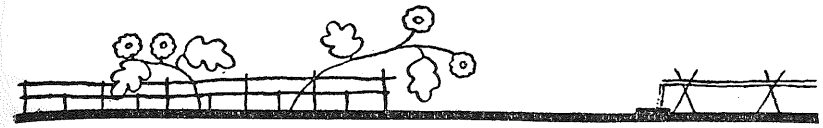
Yentai, Wafangtien, Chiaoho und Laotoukou

Die in Yentai gefundene Kohle lässt sich als Halb-Anthrazit bezeichnen und ist besonders zur Koksgewinnung geeignet. Die Gruben in Wafangtien, Chiaoho und Laotoukou werden nur in kleinerem Masstab betrieben.

Einnahmen aus dem Kohlenverkauf

Unter den Gesamteinnahmen der SME kommen nach den Einkünften aus den Eisenbahnbetrieben an zweiter Stelle die Einnahmen aus den Bergwerksbetrieben, die zum grössten Teil aus dem Verkauf von Kohle stammen.

Im Jahre 1937 bezog die SME aus ihren Bergbaubetrieben insgesamt 91 Millionen Yen, davon allein 88 Millionen aus dem Verkauf von Kohle. In den letzten Jahren schwankte die Menge der jährlich verkauften Kohle zwischen 7 und 10 Millionen Tonnen. Von den im Jahre 1937 verkauften 10 Millionen Tonnen wurden 1,9 Millionen von der SME verbaucht, 4,9 Millionen wurden anderweitig in der Mandschurei verkauft, 2,3 Milllonen wurden exportiert, und 820.000 Tonnen wurden im Kohlentransport aufgebraucht. Der Verkauf der in den Bergwerken der SME geförderten Kohle geht ausschliesslich durch die Japanisch-Mandschurische Handelsgesellschaft, ein von der SME direkt verwaltetes Unternehmen.



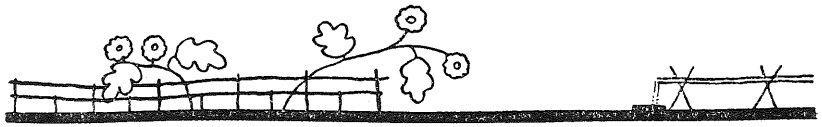
12. MINERALÖLGEWINNUNG DURCH DIE SME

Etwa im Jahre 1907 wurde eine Sorte von ölhaltigem Schiefer als neue Quelle für die Ölgewinnung entdeckt. Angesichts der Unentbehrlichkeit flüssiger Brennstoffe für Zwecke der Landesverteidigung unternahm die SME eine Reihe von Experimenten, die schliesslich im Jahre 1925 zur Erfindung des sogenannten „Fushun-Verfahrens“ führten. Nach Erteilung einer besonderen Genehmigung seitens der Regierung und der Fortführung konkreterer Experimente im nächsten Jahre begann die SME im Jahre 1928 mit der Errichtung einer Fabrik in Fushun, die im folgenden Jahre mit einem Aufwand von 7 Millionen Yen fertiggestellt wurde.

Spätere Versuche and praktische Erfahrungen lehrten, dass durch eine Verbesserung der in dem Prozess verwendeten Öfen die gewonnene Ölmenge verdoppelt werden konnte. Diese Verbesserungen wurden von der SME sogleich verwirklicht; ausserdem wurden im Jahre 1935 eine Trockendestillationsanlage und im unmittelbaren Anschluss daran eine Anlage zur Herstellung synthetischen Benzins errichtet.

Weiterhin wurde in Anpassung an die staatliche Brennstoffbewirtschaftung im Februar 1936 ein gigantisches Fünfjahresprojekt für die Erhöhung der Produktion unter einem Kostenaufwand von insgesamt 18 Millionen Yen in Angriff genommen. Der Ausgabenetat für die Ölgewinnung aus Schiefer im Jahre 1937 belief sich auf 13 Millionen Yen, während der Verkauf von Rohöl, Rohwachs and Koks im selben Jahre Einnahmen in Höhe von 9 Millionen Yen einbrachte.

Die Ölschieferlager bei Fushun haben eine vertikale Ausdehnung von etwa 130 Metern und werden auf insgesamt 5 Milliarden Tonnen geschätzt. Das Rohmaterial für die Ölge-



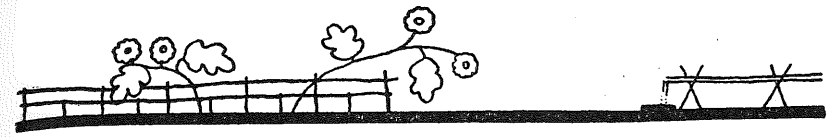
winnung kommt aus den oberen zwei Dritteln der Schieferschicht, wo der Ölgehalt etwa 6 Prozent beträgt.

Schieferlager, deren Ölgehalt den des Fushunschiefers bei weitem übertreffen soll, gibt es im Staate Colorado (U. S. A.) und in Estland; aber da sich bisher keine Möglichkeit für ihre rentable Ausbeutung ergeben hat, scheint bisher nicht viel mehr unternommen worden zu sein als die Absteckung von Pachtfeldern. Die Gewinnung von Öl aus Ölschiefer in Fushun ist nicht nur für die SME sondern auch für Japan eine Errungenschaft, die zu Stolz berechtigt.

Ein Verfahren zur Gewinnung eines petroleumartigen Öls durch Trockendestillation von Ölschiefer wurde in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts erfunden, und bald darauf wurden Trockendestillationsanlagen in Schottland, Frankreich, den Vereinigten Staaten und Canada errichtet; doch die Entdeckung reichhaltiger Ölfelder in den Vereinigten Staaten im Jahre 1859 hat die Ausbeutung von Ölschiefer wirtschaftlich unrentabel gemacht.

Als die staatliche Brennstoffbewirtschaftung zu einer Frage von äusserster Bedeutung geworden war, entwarf die SME Pläne für die Verwirklichung der Kohlenverflüssigung und beauftragte zugleich das ihr unterstehende Zentral-Forschungsinstitut mit der Durchführung der notwendigen Experimente und Untersuchungen. Im Mai 1936 wurde endgültig die Realisierbarkeit des Projekts festgestellt. Etwa zur selben Zeit wurde das Kaiserliche Marineministerium veranlasst, seinerseits Experimente anzustellen, die ebenfalls günstige und sehr ermutigende Ergebnisse zeitigten. Obendrein wurde nachgewiesen, dass die Fushunkohle für Verflüssigungszwecke besonders geeignet sei.

So wurde schliesslich als Ergebnis der Versuche und Untersuchungen, die unter enormem Aufwand an Zeit und Geld



durchgeführt worden waren, die Kohlenverflüssigung in grossem Masstabe aufgenommen. Alle einschlägigen Angelegenheiten wurden im August 1936 vom Zentral-Forschungsinstitut nach Fushun verlegt, und die Errichtung einer Anlage mit einem Aufwand von 14 Millionen Yen wurde begonnen.

Über die Vervollkommnung der direkten Verflüssigungsmethode äusserte sich der Präsident der SME, Takuichi Omura, am 22. Juli 1939 wie folgt:

> Die Unternehmungen der SME auf dem Gebiet der Kohlenverflüssigung gehen auf das Jahr 1928 zurück, als der damalige Präsident Kumetaro Yamamoto nach Abfassung konkreter Pläne für die Durchführung der Kohlenverflüssigung sich an die Marinebehörden des Brennstoffdepots in Tokushima mit der Bitte wandte, in dieser Richtung eingehende Versuche anzustellen. Das Marineministerium entsprach diesem Ansuchen und machte sich energisch an die Ausführung der Versuche. Die Bemühungen der Marine und des Zentral-Forschungsinstituts der SME wurden im Interesse industrieller Versuche zusammengelegt.
>
> Als dann der damalige Präsident Yosuke Matsuoka im August 1936 das Fushuner Kohlenverflüssigungsamt begründete, wurde sogleich mit der Errichtung einer Anlage begonnen; doch dann wurde von der Regierung von Mandschukuo ein Fünfjahresplan der Industrieentwicklung in Kraft gesetzt und das Unternehmen der Kohlenverflüssigung in diesen Plan eingebaut. Seither ist man auf zahlreiche Schwierigkeiten gestossen; doch mit der Fertigstellung der Anlage im Februar dieses Jahres (1939) wurde der Verflüssigungsbetrieb in aller Form begonnen. Die Versuchsarbeit jedoch wurde weiterhin fortgesetzt, und verschiedene Mängel wurden behoben. So wurde die Methode der direkten Verflüssigung, die man erst für schwierig gehalten hatte, endgültig vervollkommnet, und wie sich herausstellte, war das hervorgebrachte Öl von ausnehmend guter Qualität.

Bis dahin hatte die direkte Verflüssigungsmethode für eines der schwierigsten Verfahren zur Herstellung künstlichen

Petroleums gegolten. Die in Deutschland angewandte Methode der direkten Verflüssigung ist weniger schwierig, als sie zuerst erscheinen mag, da man schliesslich bedenken muss, dass dort Braunkohle als Rohmaterial Verwendung findet; doch sieht die Sache etwas anders aus, wenn mandschurische Sorten von Braunkohle und besonders wenn die bitumenreiche Fushunkohle verwandt wird. Selbst den Deutschen ist es nicht gelungen, ein für die Verwendung bituminöser Kohle zweckmässiges Verfahren zu erfinden.

13. DIE STAHLPRODUKTION

In den Unternehmungen für die Erzeugung von Eisen und Stahl hat ein vom Zentral-Forschungsinstitut im Jahre 1932 entdecktes magnetisches Verfahren für die Behandlung von Erzen seine industrielle Auswertung gefunden. Der Bau einer Versuchsanlage für die Herstellung von 20.000 Tonnen Stahl aus besonders reichen mandschurischen Erzen unter Verwendung von Fushunkohle wurde im Oktober 1937 begonnen.

14. HÄFEN UND WASSERSTRASSEN

Die mandschurische Binnenschiffahrt, die mit der SME eng verflochten ist, und die Hafenanlagen der Mandschurei bilden einen wichtigen Bestandteil innerhalb des Verkehrssystems der SME. Im November 1936 wurde die Verwaltung der Häfen und Wasserstrassen unter die Aufsicht der Eisenbahn-Generaldirektion gestellt, gleichzeitig mit der Vereinheitlichung aller Eisenbahnen unter derselben Führung. Damit kamen die Häfen von Dairen, Ryojun, Yingkou, Hopei, Antung, Hulutao und drei nordkoreanische Häfen sowie sämtliche Schiffahrtseinrichtungen auf den Flüssen Sungari,

Heilungkiang und Ussuri unmittelbar unter die Verwaltung der Eisenbahn-Generaldirektion. Ausserdem unterhält die SME Anlagen in den Häfen von Kanseishi (Dairen), Shanghai, Osaka und Kawasaki (Japan) mit dem Ziel, die Ausfuhr von Kohle, Eisen, Ammoniumsulfat und anderen Produkten zu erleichtern.

Anfangs hatte die SME nur etwa 1 Million Yen für die Administration mehrerer mandschurischer Häfen ausgesetzt; bei Abschluss des Rechnungsjahres 1937 waren die dafür investierten Beträge auf die Summe von 96 Millionen Yen angewachsen. Die Einnahmen aus den Hafenanlagen pflegen je nach Art der verladenen Frachtgüter zu schwanken; in den letzten Jahren bewegten sie sich zwischen jährlich 12 und 15 Million Yen.

Ein grosser Teil der von der SME transportierten Bahnfrachten kommt entweder von den Seehäfen oder ist nach diesen bestimmt. Von den durchschnittlich 38 Millionen Tonnen Fracht in den Jahren 1934 bis 1936 waren allein 26 Prozent von oder nach Dairen aufgegeben; rechnet man die von oder nach Yingkou, Antung, Ryojun und den drei nordkoreanischen Häfen transportierten Frachten hinzu, so kommt man auf 34 Prozent des gesamten Frachtvolumens.

Die im Jahre 1937 von den der SME unterstellten Häfen bewältigten Schiffsfrachten beliefen sich auf insgesamt 13.883.451 Tonnen, und zwar 8.103.987 Tonnen Ausfuhr und 5.779.464 Tonnen Einfuhr. Die Zahl der während des Jahres in diesen Häfen eingelaufenen Schiffe betrug 9.676.

Dairen

Der eisfreie Hafen Dairen wurde den Japanern nach Beendigung des Russisch-Japanischen Kriegs übergeben; seither



sind 70 Millionen Yen für Verbesserung der Hafenanlagen investiert worden, mit dem Ergebnis, dass Dairen ein völlig neues Gesicht erhielt. Jenseits der Bucht gibt es einen besonderen Kohlenpier in Chiangchintzu, ausserdem einen besonderen Platz für das Verladen von feuergefährlichen Gütern in Jijiko.

Unter allen Häfen der Mandschurei steht Dairen absolut an erster Stelle. Annähernd 80 Prozent aller mandschurischen Ex- und Importe gehen durch diesen Hafen. Seit dem Zeitpunkt der Übernahme durch die SME hat sich das Ein- und Ausfuhrvolumen verzehnfacht. Die wichtigsten Ausfuhrfrachten sind ebenso wie im Falle der Bahnfrachten Kohle und landwirtschaftliche Erzeugnisse.

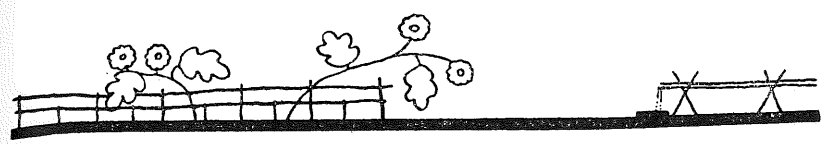
Im Gegensatz hierzu setzt sich die Einfuhr aus vielen verschiedenen Warengattungen zusammen; hierbei verdient besonders vermerkt zu werden, dass im Zusammenhang mit dem phänomenalen Fortschritt der mandschurischen Industrie namentlich die Einfuhr von Baumaterialien enorm gestiegen ist.

Ryojun

Der Hafen Ryojun wurde am 10. August 1923 offiziell für den Seehandelsverkehr eröffnet, und zwar als ein Nebenhafen zu Dairen. Kohle und Salz bilden die hauptsächlichsten Ein- und Ausfuhrgüter.

Yingkou

Der Hafen Yingkou, der auf eine achtzigjährige Geschichte zurückblicken kann, wurde im Jahre 1910 von der SME in Betrieb genommen. Ein Nachteil ist darin zu erblicken, dass der Hafen im Winter zufriert.



Hopei

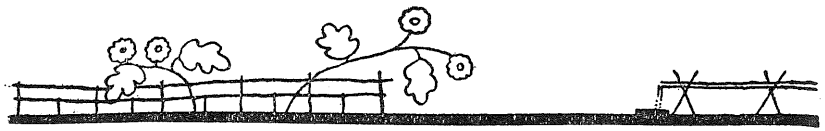
Auch der gegenüber von Yingkou am Flusse Liao gelegene Hafen Hopei ist kein eisfreier Hafen. Bis zur Fertigstellung des Hafens von Hulutao diente Hopei den Machthabern des früheren Nordöstlichen Provinzialregimes dazu, die von den parallel zur SME gebauten Linien beförderten Bahnfrachten aufzunehmen und so mit Dairen zu konkurrieren. Heutzutage wird Hopei als Hilfshafen zu Hulutao betrieben.

Antung

Der Hafen Antung, der 25 Meilen flussaufwärts an der Mündung des Yalu gelegen ist, wurde im Mai 1912 eröffnet. Der Fluss wurde an dieser Stelle eingedämmt und bot so zahlreichen Schiffen und Flusskähnen ideale Anlegeplätze. Der Schiffsverkehr ist äusserst lebhaft, aber im Lauf der Zeit hat sich die Wasserstrasse sehr verschlechtert; obendrein friert sie im Winter zu. Mit der industriellen Erschliessung des Gebiets bei Tungpientao (zwischen Antung und Mukden) ist jedoch eine beträchtliche Zunahme der in Antung einlaufenden Frachten zu erwarten, und im Hinblick hierauf sind derzeit bereits Erweiterungsbauarbeiten in Tatungkou, einem eisfreien Nebenhafen von Antung, im Gange.

Hulutao

Pläne zur Errichtung von Hafenanlagen in Hulutao hatte das Nordöstliche Provinzialregime bereits im Jahre 1908 ausgearbeitet und seither wiederholt zu verwirklichen versucht; tatsächlich wurden die Bauarbeiten jedoch erst im Jahre 1930 aufgenommen, nach der Unterzeichnung eines Abkommens zwischen Chang Hsueh-liang und einer niederländischen Bau-



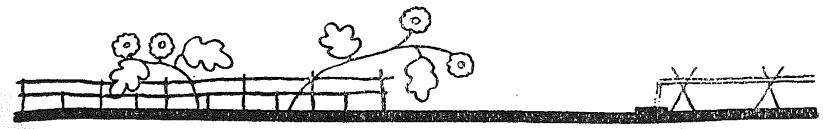
firma. Die Fertigstellung der Hafenanlagen in Hulutao würde zweifellos für Dairen eine ernstliche Bedrohung bedeutet haben, aber der Ausbruch des Mandschurischen Zwischenfalls hat die Situation grundlegend verändert.

Im Jahre 1935 nahm die SME einen Fünfjahresplan zur Erweiterung der Hafenanlagen in Angriff und stellte dafür 20 Millionen Yen bereit. Seit dem Ausbruch des Chinesischen Zwischenfalls jedoch haben sich die Beziehungen zwischen der Mandschurei und Nordchina in solchem Masse verdichtet und belebt, dass eine Revision des ursprünglichen Plans angebracht erschien. Der Voranschlag wurde um 10 Millionen Yen erhöht. Es wird erwartet, dass grosse Mengen von Kohle aus der Provinz Jehol künftig von Hulutao aus verschifft werden.

Die drei Nordkoreanischen Häfen

Rashin. Im Jahre 1933 begann die SME mit der Errichtung von Hafenanlagen in Rashin, im Rahmen umfangreicherer Baupläne für die drei nordkoreanischen Häfen. Ein Teil des Projekts gelangte im Oktober 1939 zum Abschluss, und am 1. November wurde der Hafen von Rashin mit behördlicher Genehmigung dem Betrieb übergeben. Beträchtliche Gütermengen laufen aus der nördlichen Mandschurei ein; im Jahre 1938 waren es insgesamt 500.000 Tonnen, darunter 400.000 Tonnen Sojabohnen.

Seishin. Unter den nordkoreanischen Häfen ist der von Seishin, der bereits im Jahre 1908 für den internationalen Seehandel eröffnet wurde, der älteste. Mit der zunehmenden Entwicklung der Stahlerzeugung durch die Japanische Stahlgesellschaft und die Firma Mitsubishi, sowie der Zementindustrie und der Ölgewinnung wird Seishin zweifellos als Industriehafen eine ständig wachsende Rolle spielen.



Yuki. Im Jahre 1921 wurde Yuki zum Hafen bestimmt. Die wichtigsten Transitgüter sind Kohle und Bauholz.

Hafenanlagen in Shanghai

Im östlichen Teil von Potung im Shanghaier Hafengebiet unterhält die SME den Yangchiakou-Pier, den ursprünglich die Ostchinesische Eisenbahn im Jahre 1928 einem Chinesen abgekauft hatte, und der dann später von der SME zur selben Zeit wie die Nordmandschurische Eisenbahn übernommen wurde. Im April 1936 wurden alle Rechte durch die Regierung von Mandschukuo angekauft und die Verwaltung der Dairener Schiffahrtsgesellschaft (Dairen Kisen Kaisha) übertragen.

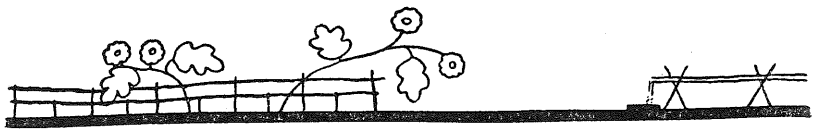
Einen weiteren Pier unterhält die SME am Shanghaier Ufer das Whangpoo; er wurde im Jahre 1911 käuflich erworben und wird zur Zeit gleichfalls von der Dairen Kisen Kaisha verwaltet.

Die „Nichiman"-Hafenanlagen

Im Dezember 1928 kaufte die SME ein Stück Land in der Stadt Kawasaki, in der Präfektur Kanagawa, und errichtete dort einen Kohlenpier, Ladeplätze für verschiedene Warengattungen, Lagerhäuser und sonstige Anlagen.

Eine weitere Anlage wurde in Osaka, am Meeresufer bei Sakuramachi, errichtet, wo die SME im Mai 1930 ein Stück Land erwarb und als Landungs- und Ladeplatz einrichtete.

Beide Anlagen liess die SME ursprünglich durch die Japanisch-Mandschurische Lagerhaus-Gesellschaft (Nichiman-Soko) verwalten, übertrug jedoch später den ganzen Betrieb sowie all ihre Vermögensanteile auf die Lagerhaus-Aktiengesellschaft.



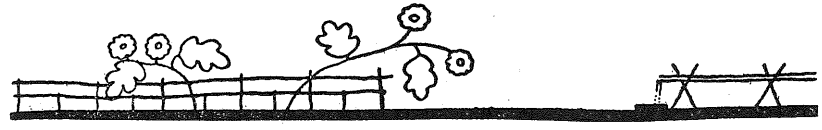
Flusschiffahrt

Die Flüsse der Mandschurei sind von November bis März zugefroren, und während dieser Zeit liegt die ganze Flussschiffahrt still. Doch sobald der April gekommen ist, erwacht die Wirtschaft zu neuem Leben, und reges Treiben beginnt an allen Flussufern.

Die wichtigsten Wasserstrassen des Landes sind die Flüsse der nördlichen Mandschurei: Sungari, Heilungkiang, Ussuri und Nonho. Auch der Liao und der Yalu sind schiffbar, doch bleiben sie in ihrer Bedeutung hinter den nordmandschurischen Wasserstrassen zurück. Von allen Flüssen am wichtigsten ist der Sungari, der die mit Recht als die Kornkammer der Mandschurei bekannten weiten fruchtbaren Ebenen durchzieht und 90 Prozent der gesamten Binnenschiffahrt in der Mandschurei auf seinem Rücken trägt.

Die Verwaltung aller früher von der Regierung verwalteten Binnenschiffahrtswege und -einrichtungen wurde der SME gleichzeitig mit den Eisenbahnen und Häfen nach Begründung des Staates Mandschukuo übergeben. Daher errichtete die SME am 1. März 1933 die Eisenbahn-Generaldirektion in Mukden und nahm zugleich den Betrieb der Flusschiffahrt in der nördlichen Mandschurei auf.

Im März 1939 wurden alle privaten Schiffahrtsgesellschaften aufgekauft und einem einheitlichen Flusschiffahrtssystem einverleibt, und im April des selben Jahres wurde als ein Organ der Eisenbahn-Generaldirektion das Nordmandschurische Flussschiffahrts-Büro in Harbin etabliert. Damit war das gesamte Eisenbahn- und Binnenschiffahrts-Transportwesen in einem einheitlichen System zusammengeschlossen.



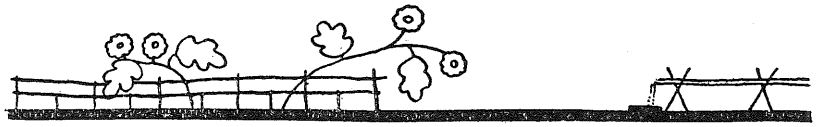
15. DIE AUTOBUSLINIEN DER SME

Zugleich mit der Übergabe der Mandschurischen Staatsbahnen wurde der SME im Februar 1933 die Verwaltung nicht nur der Häfen und der Flusschiffahrt sondern auch der Autobuslinien übertragen. Als Grundsatz der Betriebsführung wurde damals das Motto „Für jede Autostrasse eine Autobuslinie!" aufgestellt. Seither hat die Eisenbahn-Generaldirektion das Netz ihrer Autobuslinien ständig erweitert; heute beträgt die Summe der von der SME betriebenen Autobusstrecken annähernd 25.000 Kilometer.

Massgebend für die Betrauung der SME mit der Verwaltung des Autobusverkehrs war der Gesichtspunkt seiner Bedeutung für die Entwicklung der Industrie und zugleich für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Friedens und für die Landesverteidigung. Man unterschied dabei zwischen drei Kategorien von Linien, nämlich

erstens, Buslinien, die mit Eisenbahnlinien konkurrierten;
zweitens, Buslinien, durch die Eisenbahnlinien ersetzt wurden, und
drittens, Buslinien, die für die Erhaltung von Ruhe und Frieden und die Entwicklung der Industrie von Bedeutung waren.

Die Fahrpreise auf den von der SME betriebenen Autobuslinien entsprechen im allgemeinen denen auf den Staatsbahnen und sind, wie diese, nach Entfernungen gestaffelt. Der Grundtarif ist 5 Sen pro Kilometer, doch gelten auf manchen Strecken andere Sätze; der höchste Satz ist 6 Sen, der niedrigste 2 Sen pro Kilometer. Die Frachttarife sind für verschiedene Warengattungen jeweils verschieden, liegen aber im Durchschnitt zwischen 4,5 und 5,5 Sen je hundert Kilogramm.

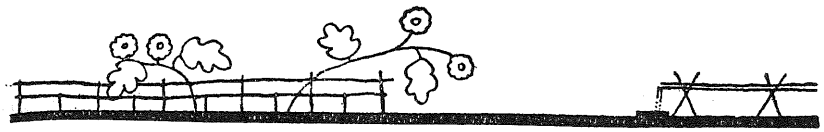


Für alle neu eröffneten Linien hingegen ist ein Einheitstarif von 2,5 Sen für alle Warengattungen festgesetzt worden.

Der Personenverkehr auf den Buslinien hat seit 1933 in einem so ungeheuren Tempo zugenommen und bereits einen so hohen Stand erreicht, wie es sich bei Eröffnung des Betriebs kaum jemand hätte träumen lassen. Im Vergleich mit 93.000 Fahrgästen im ersten Betriebsjahr wurden im Jahre 1937 insgesamt 1.137.000 Fahrgäste gezählt, was eine Verzwölffachung des Verkehrs bedeutete. Zugegebenermassen ist dieser geradezu phänomenale Aufschwung teilweise durch die Erweiterung des Streckennetzes zu erklären; doch zweifellos sind die wichtigsten Faktoren in der Festigung der öffentlichen Ordnung und dem Aufblühen der Industrie zu erblicken, die beide dazu beigetragen haben, die Zahl der mandschurischen Fahrgäste im grössten Masstab zu vermehren. Die Eröffnung weiterer neuer Linien in rascher Aufeinanderfolge brachte im Jahre 1938 wiederum einen nachgerade epochalen Aufschwung: die Zahl der Passagiere stieg auf 2.270.000, und die Einnahmen aus dem Personenverkehr überstiegen den Betrag von 2 Millionen Yen.

Auch der Warenverkehr auf den Omnibuslinien hat sich von 1933 bis 1937 mehr als verzwölffacht und ist von 1.500 auf 19.000 Tonnen gestiegen; dennoch ist er im Vergleich mit dem Personenverkehr noch immer recht geringfügig. Im Jahre 1938 erreichte der Frachtverkehr einen Gesamtumfang von 23.707 Tonnen und brachte eine Gesamteinnahme von 598.731 Yen.

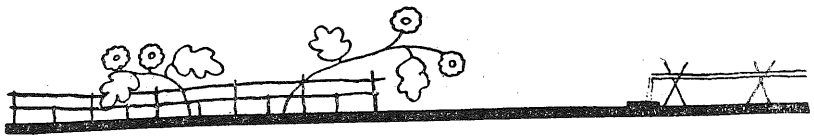
Im Wagenpark der Autobuslinien beginnen die mit Rohöl angetriebenen Motortypen zu überwiegen, was angesichts der herrschenden Brennstoffverhältnisse zu begrüssen ist. Auch unter den von der SME gehaltenen Automobilen wächst die Zahl der mit Dieselmotoren ausgestatteten Wagen.



Autostrassen

Früher waren die Verkehrsstrassen in der Mandschurei bekannt für den schlechten Zustand, in dem sie sich meist befanden; überdies handelte es sich dabei in der Hauptsache um natürliche Strassen, während künstlich angelegte Strassen nur in geringer Zahl vorhanden waren. Während der dreihundertjährigen Friedensherrschaft der Ching-Dynastie schenkte die Zentralregierung der notwendigen Instandhaltung der Landstrassen keinerlei Beachtung. So blieb den jeweiligen Ortsbehörden nichts weiter übrig, als mit Unterstützung der ansässigen Bevölkerung die Verkehrswege vor dem gänzlichen Verfall zu bewahren.

Nach Begründung der Chinesischen Republik im Jahre 1911 wurden zwar gesetzliche Bestimmungen über die Instandhaltung und Entwicklung des Verkehrsstrassennetzes erlassen, doch wurde infolge der andauernden inneren und äusseren Unruhen einerseits und der Habgier und Bestechlichkeit der Militärcliquen anderseits praktisch kaum etwas erreicht. Soweit überhaupt Strassen in einigermassen annehmbarem Zustand gehalten wurden, handelte es sich dabei um solche, die aus militärischen oder politischen Gründen angelegt worden waren. Erst in neuerer Zeit sind eine Reihe von industriewichtigen, meist von Häfen oder Eisenbahnstationen ausgehenden Verkehrsstrassen angelegt worden. Besonders erwähnt zu werden verdient dabei die Tatsache, dass der Konkurrenzkampf zwischen der SME und der damaligen Ostchinesischen Eisenbahn den Bau von Landstrassen in der nördlichen Mandschurei sehr gefördert hat. Beide Bahngesellschaften bemühten sich, Frachten an ihre Eisenbahnlinien heranzuziehen, und belebten so den Warentransport auf Pferdelastwagen;



daher erhielt der Verkehr auf allen Strassen im Gebiet zwischen Harbin und Hsinking einen starken Auftrieb.

Mit der Begründung Mandschukuos begann das Zeitalter des systematischen Verkehrsstrassenbaus.

16. DIE SIEDLUNGSPOLITIK DER SME

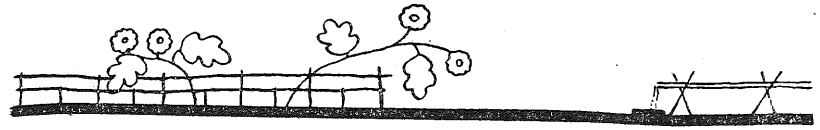
Die Besiedlung der Mandschurei mit Einwanderern gehörte zu den ersten Aufgaben, an deren Lösung die SME sogleich nach ihrer Begründung herantrat. Die akute Bedeutung dieser Frage wurde schon von dem ersten Präsidenten, dem inzwischen verstorbenen Grafen Shimpei Goto, in seiner Antrittsrede dargelegt, in der er die Beweggründe für seine Annahme des Präsidentenposten auseinandersetzte. In dieser Rede heisst es an einer Stelle:

„Der Russisch-Japanische Krieg ist mit dieser einen einzigen Schlacht in der Mandschurei vermutlich noch nicht zuende."

Doch an einer andern Stelle fügte Graf Goto hinzu:

„Wenn es uns aber gelingen sollte, durch die Administration von Eisenbahnen 500.000 Japaner in der Mandschurei anzusiedeln, dann wird auch Russland nicht mehr in der Lage sein, ohne weiteres einen Krieg mit uns anzufangen."

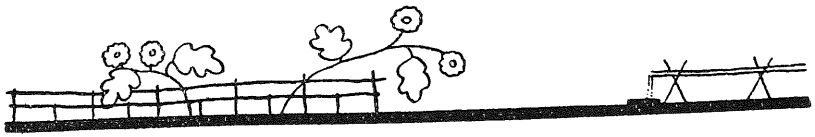
Schon ganz kurz nach ihrer Betriebsaufnahme erbot sich die SME, etwa 4 Millionen Hektar Land innerhalb der Eisenbahnzone gegen niedrige Pachtzinsen an japanische Einwanderer abzugeben, um auf diese Weise der japanischen Siedlungsbewegung in der Mandschurei einen Auftrieb zu geben. Angesichts der günstigen Konjunktur, die damals die SME durchmachte, fanden sich allerdings nur wenige Japaner bereit, den verhältnismässig wenig einträglichen Beruf des Landwirts zu ergreifen. So blieb der SME schliesslich keine andere Wahl,



als ihren Grund und Boden an einheimische Siedler zu verpachten.

Als jedoch die Weltkrise von 1910 auch in der Mandschurei spürbar wurde, begannen sich mehr und mehr landesansässige Japaner der Landwirtschaft zuzuwenden. Die SME nahm diese günstige Gelegenheit sogleich wahr, um die Besiedlung mandschurischer Farmen mit Japanern in Schwung zu bringen, und bot ihnen hierfür jede erdenkliche Erleichterung. Indem sie die ganze SME-Zone als eine gewaltige Experimentierfarm betrachtete, begann die Gesellschaft im Jahre 1914 in Zusammenarbeit mit den japanischen Militärbehörden in der Mandschurei, unter den dienstentlassenen Mitgliedern der Eisenbahngarnisonen zuverlässige junge Leute auszuwählen, denen sie Pachtland zuwies, und zwar durchschnittlich etwa 20 Hektar pro Haushalt. So wurden bis zum Jahre 1917 auf den Farmen innerhalb der Eisenbahnzone 34 japanische Familien angesiedelt. Doch wurde aller Erfolg dieses Experiments durch die beispiellose Konjunktur, die der Weltkrieg in der Mandschurei hervorrief, wieder zunichtegemacht. Die meisten japanischen Siedler konnten der Versuchung nicht widerstehn und liessen sich durch die Aussicht auf raschen Gewinn dazu verführen, Geschäfte zu machen. Einige unter ihnen verpachteten ihre Gründstücke weiter, andere wiederum begannen, ausser der Farmarbeit nebenher andere Geschäfte zu betreiben. Das Ergebnis fiel in beinahe allen Fällen äusserst traurig aus. Die Finanzpanik, von der die Welt nach Kriegsende ergriffen wurde, stürzte die Farmer in schwere Verschuldung.

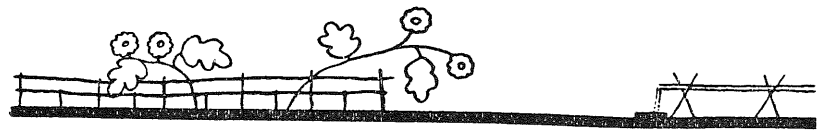
Doch die Wirtschaftskrise hatte in sofern auch ihr Gutes, als sie an die Tatsache erinnerte, dass der Beruf des Landwirts noch immer vergleichsweise am meisten Sicherheit bot. Aus dieser Einsicht heraus haben sich eine Zeit lang mehr Japaner der Landwirtschaft zugewandt, doch leider hielt auch diese



Tendenz nicht lange vor, wofür folgende Gründe massgebend gewesen sein mögen: die Landwirtschaft im allgemeinen litt unter der anhaltenden Weltdepression, ausserdem waren die japanischen Siedler in der Bodenkultur des Festlandes zu unerfahren, und zugleich fehlte es an ausreichenden Finanzierungs- und Absatzorganen für landwirtschaftliche Unternehmungen. So zeigte die japanische Siedlungsbewegung in der Mandschurei erneut eine rückläufige Bewegung.

Als sich die Besiedlung des Landes durch einzelne, unabhängige Auswanderer als wenig aussichtsreich erwiesen hatte, unternahm die SME nunmehr den Versuch, die Einwanderung durch eine besondere Gesellschaft zu fördern. So wurde im Jahre 1921 in Mukden die Toa Kangyo Kaisha (Gesellschaft zur Förderung der Ostasiatischen Industrie) begründet, deren besondere Aufgabe es war, Agrarland zu kaufen und zu verwalten. Doch der Druck, dem die japanischen Interessen in der Mandschurei seitens der machthabenden Militärcliquen ausgesetzt waren, machte der neuen Gesellschaft das Arbeiten so gut wie unmöglich. Erst nach dem Mandschurischen Zwischenfall konnte die Toa Kangyo Kaisha ihre Tätigkeit in Schwung bringen, doch blieb diese wesentlich darauf beschränkt, die Einwanderung von Koreanern in die Mandschurei zu vermitteln.

Trotzdem hat die SME nach dem Mandschurischen Zwischenfall durch verschiedene Massnahmen dazu beigetragen, die Besiedlung der Mandschurei mit japanischen Landwirten zu verwirklichen, indem sie den gesamten Aktienbestand der Dairen Noji Kaisha (Dairener Landwirtschafts-Gesellschaft) in Höhe von 10 Millionen Yen erwarb, weitere 10 Millionen Yen in dem 50-Millionen-Kapital der Mandschurischen Kolonisations-Gesellschaft investierte, die Mandschurische Einwanderungs-Vereinigung und andere landwirtschaftliche Vereine

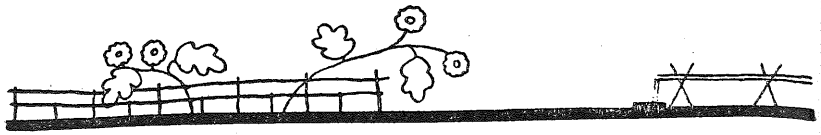


unterstützte und den japanischen Einwanderern beträchtlich ermässigte Eisenbahnfahrpreise zubilligte.

Die Siedlungsdörfer des Eisenbahn-Selbstschutzes

In der zweifachen Absicht, zur Erhaltung von Frieden und Ordnung beizutragen und die Entwicklung der Industrie zu fördern, hat die SME entlang den von ihr verwalteten Eisenbahnstrecken sogenannte „Eisenbahn-Selbstschutz-Dörfer" errichtet, ein Unternehmen, das der staatlichen Auswanderungspolitik der Japanischen Regierung sehr entgegenkommt. Für die Gründung dieser Dörfer wurden von der japanischen Garnison in der Mandschurei dienstentlassene Soldaten sowie ausgesuchte Leute aus ländlichen Gemeinden in Japan herangezogen. Zwischen April und Juni 1935 wurde die erste Etappe innerhalb eines Plans für die Gründung solcher Dörfer durchgeführt, der die zweite und dritte Etappe bald folgten. Nachdem die Polizeigewalt der Eisenbahn-Generaldirektion auf die Regierung von Mandschukuo übertragen worden war, unternahmen die japanischen und mandschurischen Militär- und Polizeibehörden in Gemeinschaft mit dem Allgemeinen Eisenbahn-Schutzkorps die Führung aller Angelegenheiten inbezug auf die Erhaltung von Frieden und Ordnung. Die Mitglieder der Selbstschutz-Dörfer wurden der Aufsicht durch die Industrieabteilung im Hilfsunternehmungsbüro der Eisenbahn-Generaldirektion unterstellt; als Aufgabe wurde ihnen zugewiesen, die Eisenbahnen zu bewachen und zugleich sich mit ihren Familien dem Feldbau und der Viehzucht zu widmen. Im Juni 1939 wurden in den Selbstschutz-Dörfern 438 Familien von insgesamt 1.456 Personen gezählt.

Ausser den Eisenbahn-Selbstschutz-Dörfern unterstehen der Industrieabteilung der Generaldirektion auch die landwirt-



schaftlichen Trainingsschulen der Eisenbahn-Selbstschutz-Dörfer und die besonderen Trainingsschulen des Freiwilligen Jugendkorps für die Kolonisierung Mandschukuos.

Während des ersten Siedlungsjahres bekommen die Mitglieder der Eisenbahn-Selbstschutz-Dörfer kostenlos Grund und Boden, Haus, Werkzeuge, Ackergerät, Hausvieh und Saatgut geliehen, und nach zehnjähriger Siedlungszeit werden Grund und Boden mit Haus und allem zugehörigen Besitz automatisch ihr Eigentum.

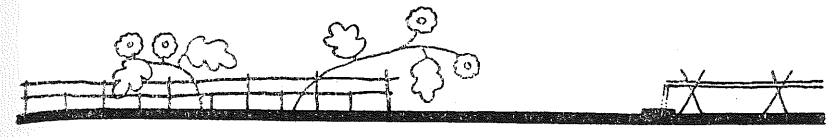
Der Eisenbahn-Schutzkorps

Im Januar 1938 wurden die Eisenbahn-Selbstschutz-Dörfer (Aigoson) umgetauft in Eisenbahn-Schutzkorps (Aigodan) und der Abteilung für Eisenbahnschutz (Airoka) in der Eisenbahn--Generaldirektion unterstellt.

Eisenbahn-Schutzkorps können gemäss den Bestimmungen in Dörfern begründet werden, die innerhalb der Fünf-Kilometer-Zone einer Eisenbahn- oder Omnibuslinie gelegen sind. Im Jahre 1938 gab es 2.718 Schutzkorps an Eisenbahnlinien und 943 an Omnibuslinien, ausserdem 1.637 Jugend- und Knabenkorps (Airo) zum Schutz der Verkehrswege, mit einer gesamten Mitgliederschaft von 38.166.

Die Trainingsschulen des Freiwilligen Jugendkorps

Die besonderen Trainingsschulen des Freiwilligen Jugendkorps für die Kolonisierung Mandschukuos wurden im Juni 1938 für die Eisenbahn-Selbstschutz-Dörfer begründet und der Industrieabteilung der Eisenbahn-Generaldirektion unterstellt. Zu den Kursen zugelassen werden junge Leute im Alter von 16 bis 20 Jahren, die aus allen Teilen Japans von der Mandschuri-

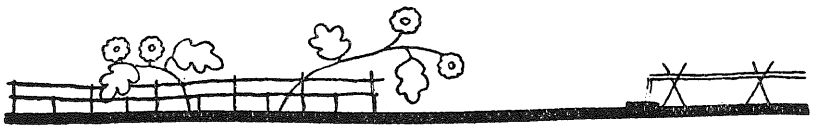


schen Einwanderungs-Vereinigung ausgesucht werden und zunächst einen dreimonatigen Trainingskurs in einer von der Vereinigung unterhaltenen Schule in der japanischen Präfektur Ibaragi durchzumachen haben. Danach können sie entweder in die von der Eisenbahn-Generaldirektion der SME geführten Eisenbahn-Selbstschutz-Schulen oder in die von der Mandschurischen Siedlungs-Gesellschaft organisierten Freiwilligen Jugendkorps eintreten.

Die von den Eisenbahn-Selbstschutz-Schulen gewährte Ausbildung umfasst Landwirtschaft und Ackerbau, Bahnschutz, militärische Ausbildung, Bautechnik und Viehzucht. Die Absolventen dieser Kurse haben nach dem Abdienen ihrer Wehrpflicht die Möglichkeit, entweder in ein „Eisenbahn--Selbstschutz-Dorf" einzutreten oder sich als „freie Siedler" oder auch in einer Gruppensiedlung niederzulassen. Bei der letzten Zählung gab es dreissig solcher Schulen, in denen insgesamt 8.000 junge Leute ausgebildet wurden.

17. FÜHRUNG DER LANDWIRTSCHAFT DURCH DIE SME

Überall in der Nähe ihrer Bahnlinien, sowohl der eigenen als auch der Staatsbahnen, unterhält die SME landwirtschaftliche Versuchsstationen, Pflanzgärten, Saatschulen, Farmen für Schaf-, Schweine- und Geflügelzucht und forstwirtschaftliche Versuchsstationen. Verschiedene Versuche sind ständig im Gang, um höhere Spezies von Pflanzen, Bäumen und Vieh heranzuzüchten, die dann unter die Landwirte verteilt werden. Ausserdem werden von Zeit zu Zeit Fachleute auf dem Gebiet des Ackerbaus und der Viehzucht ins Land gesandt, um die Landwirte zu belehren; Landwirtschaftsausstellungen werden abgehalten und Vakzine gegen Viehepidemien kostenlos an

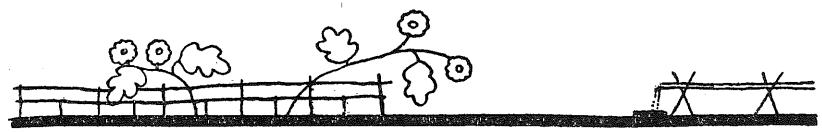


die Bauerngemeinden verteilt. Überhaupt unternimmt die SME alles Erdenkliche, um die Landwirtschaft zu fördern, indem sie etwa den Anbau von Baumwolle einzuführen sucht, neue Siedlungen für Einwanderer eröffnet, Verkäufe landwirtschaftlicher Erzeugnisse organisiert, landwirtschaftliche Geräte beschafft und vieles mehr. Besonders solche Unternehmungen, deren Gedeih die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs zu beeinflussen geeignet ist, werden durch Subventionen gefördert.

Förderung der Viehzucht

Die SME ist bemüht, den Viehbestand der Mandschurei sowohl qualitativ als auch quantitativ in die Höhe zu bringen. In dieser Absicht werden besonders geeignete Zuchtexemplare von Schafen, Schweinen und Rindern an die Viehzüchter im Lande verteilt oder ausgeliehen, regelmässige Viehzuchtausstellungen abgehalten, rechtzeitige Schutzimpfungen des Viehs gegen Epidemien vorgenommen und die Aussaat von Futterpflanzen gefördert. In eigener Verwaltung betreibt die SME acht Musterviehzuchtfarmen, die der jeweiligen Eisenbahn--Bezirksdirektion unterstellt sind, ausserdem eine Kumyss-Fabrik in Fularchi und eine Landwirtschaftliche Versuchsanstalt sowie eine Fleischkonservenfabrik in Harbin. „Kumyss" ist gegorene Pferdemilch, die seit alten Zeiten bei den Mongolen für ihre besonderen Heilkräfte bekannt ist.

Ausserdem ist in Harbin unter der Leitung der dortigen Direktion der Staatsbahnen ein landwirtschaftliches Kooperativ der russischen Bahnbeamten eingerichtet worden, dessen Hauptaufgabe es ist, die nebenerwerbliche Betätigung der russischen Angestellten auf dem Gebiet der Landwirtschaft und besonders der Viehzucht zu fördern. Dadurch soll sowohl die materielle Lage der russischen Angestellten gehoben als auch die russische



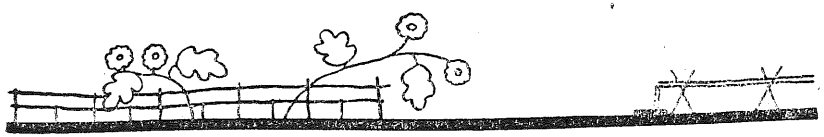
Siedlungsbewegung unterstützt werden. Die geldlichen Mittel, mit denen das Kooperativ arbeitet, werden, abgesehen von einer unverzinslichen Subvention von 120.000 Yen seitens der SME-Direktion, aus Eintritts- und Mitgliedsbeiträgen aufgebracht. Die Mitgliederschaft umfasst alle russischen Bahnangestellten im Verwaltungsgebiet der Harbiner Direktion.

Forstwirtschaft

Von Anbeginn ihrer Tätigkeit hat die Eisenbahn-Generaldirektion ein umfassendes Aufforstungsprogramm aufgestellt, das sowohl die Anpflanzung von Wäldern entlang den Strecken der Staatsbahnen als auch die allgemeine Förderung der Forstwirtschaft und die Verschönerung der Landschaft zum Ziel hatte. Züchtung von Schösslingen wird systematisch betrieben, während in verschiedenen Bezirken an den Bahnlinien junge Wälder zum Schutz der Eisenbahnen angepflanzt werden. Ausserdem sind, an geeigneten Punkten über das Gebiet des Bahnnetzes verteilt, 18 Saatschulen angelegt worden. Die dort gezogenen Schösslinge werden teils kostenloss an die ansässige Bevölkerung abgegeben, um die Aufforstung des Landes im allgemeinen zu fördern, teils von der Generaldirektion in ihren eigenen Aufforstungsunternehmungen verwendet.

18. SOZIALFÜRSORGE DURCH DIE SME

Getragen von der Sorge um das Wohlergehen ihres Heers von Angestellten hat die SME eine Reihe von Einrichtungen geschaffen, in denen für die Angestellten die wirksamste Förderung ihrer Interessen erstrebt wird. Die wichtigsten dieser Einrichtungen sind der Verein für Gegenseitige Angestelltenhilfe und die von der SME errichteten Angestelltenheime.



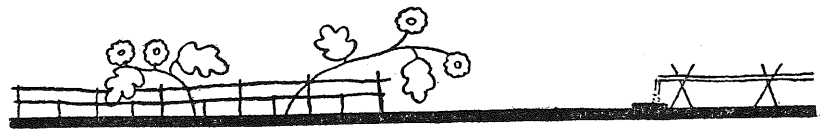
Der Verein für Gegenseitige Angestelltenhilfe

Der Verein wurde im August 1915 begründet und hat die Hebung des Wohls der Angestellten durch ein System gegenseitiger Hilfe zum Ziel. Dieses System umfasst alle Angestellten, deren monatliches Einkommen 150 Yen nicht übersteigt; jeder Angestellte zahlt monatlich einen Betrag von 5 bis 7 Prozent seines Gehalts in den Hilfsfonds, und die SME legt einen Betrag in der selben Höhe zu. Im Sinne der gegenseitigen Angestelltenfürsorge werden aus diesem Fonds bei besonderen Anlässen Zahlungen an einzelne Angestellte oder ihre Familien geleistet, und zwar hauptsächlich in Krankheits-, Geburts-, Todes- und Unglücksfällen. Der Verein erstattet Ärzte- und Krankenhauskosten, gewährt Unterstützungsgelder bei Geburten, zahlt in Todesfällen Trostgelder an die Hinterbliebenen, gewährt Unterstützungen bei Unfällen und Unglücksfällen und kommt für die Bestattungskosten auf, wenn ein Mitglied oder einer seiner Familienangehörigen stirbt. Im Jahre 1937 hatte der Hilfsverein 54.528 Mitglieder und verfügte über einen Fonds in Höhe von 4.307.000 Yen.

Auch für die Angestellten mandschurischer Abkunft unterhält die SME einen Hilfsverein, der im Wesentlichen nach den selben Grundsätzen geleitet wird.

Die Angestelltenheime der SME

Soweit irgend möglich stellt die SME ihren Angestellten kostenlos ihre Häuser zur Verfügung. Wenn die im Besitz der Gesellschaft befindlichen Heime nicht ausreichen, werden Häuser gemietet und den Angestellten ebenfalls unentgeltlich überlassen. Für unverheiratete Angestellte unterhält die SME besondere Junggesellenheime. Angestellte, die für ihre Unter-



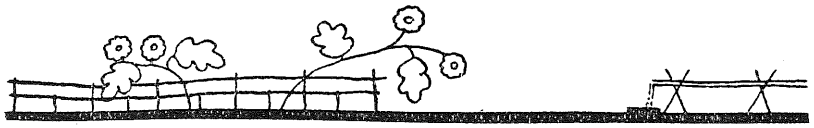
kunft selbst aufkommen, erhalten nach bestimmten Sätzen monatliche Mietsvergütungen; im Jahre 1937 zahlte die SME insgesamt 5,2 Millionen Yen für diesen Zweck. Auch diese Wohnungsfürsorge erstreckt sich ebenfalls auf Angestellte mandschurischer Abkunft.

Vergnügungs-Züge, -Dampfer und -Omnibusse

Zur Unterhaltung ihrer Angestellten veranstaltet die SME nicht nur Filmvorführungen, Theatervorstellungen, Konzerte und Ausstellungen, sondern stellt auch besondere Vergnügungs--Züge, -Dampfer und -Omnibusse ein; und zwar nicht allein zum Wohl ihrer Angestellten, sondern auch für die ortsansässige Bauernschaft, um bei ihr das Interesse für die von der SME betriebenen Verkehrsunternehmungen zu wecken.

Die Vergnügungs-Züge werden seit 1933 auf den Bahnstrecken der SME eingesetzt und bringen nicht nur den Bahnbeamten, sondern auch den Militärgarnisonen und Polizeibeamten, den Mitgliedern des Bahnschutzkorps und der Eisenbahn-Selbstschutz-Dörfer sowie der Landbevölkerung im allgemeinen willkommene Abwechslung. Eine andere wichtige Aufgabe dieser Züge ist die Werbung für die Idee des Bahnschutzes unter der eingeborenen Bevölkerung.

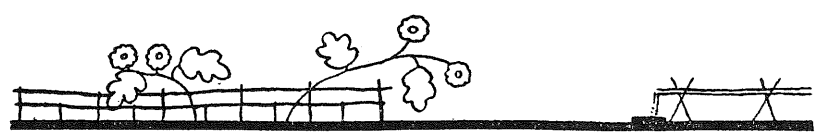
Jeder Vergnügungszug besteht aus 15 Wagen und besitzt einen besonders für ärztliche Behandlung eingerichteten Wagen, einen Vergnügungswagen, einen Speisewagen, einen Küchenwagen, einen Wagen, in dem Ausverkäufe billiger Waren veranstaltet werden, und so weiter. Jeder Zug hat ein hundertköpfiges Personal und ein reiches und mannigfaltiges Warenlager. An allen Stationen werden tagsüber Ausverkäufe veranstaltet, ärztliche Behandlung verabfolgt und Unterhaltungen geboten; auf grösseren Stationen finden abends Kinovor-



führungen statt. Ausserdem werden an alte Leute und Kinder Geschenke verteilt. Für das Militär werden besondere Belustigungen geboten.

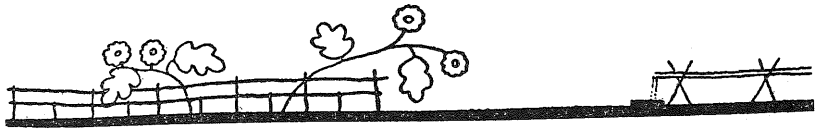
Die Zahl der auf diesen Zügen ärztlich behandelten Patienten steigt von Jahr zu Jahr; in jüngster Zeit waren es im Durchschnitt etwa 150 Personen am Tag. Beinahe dreissig Prozent aller behandelten Patienten leiden an Darm- und Magenbeschwerden; Hauterkrankungen kommen an zweiter Stelle, und Trachoma-Fälle bilden etwa 10 Prozent aller Behandlungen. Für die Einwohner abgelegener Gebiete, in denen es wenig oder garkeine medizinischen Einrichtungen gibt, und für verarmte Mandschus and Koreaner, für die eine ärztliche Behandlung sonst unerschwinglich wäre, sind diese Vergnügungs-Züge ein wahrer Segen. Jeder wird auf das sorgsamste behandelt und kostenlos mit Medikamenten versehen. Ausserdem hält das medizinische Personal der Züge aufklärende Vorträge über Hygienik und prüft die Trinkwasseranlagen im Hinblick auf Keimfreiheit, was für die Volksgesundheit von grösster Bedeutung ist. Das medizinische Personal besteht aus Ärzten, Pharmazeuten, Krankenschwestern und Medizinalbeamten von der Mukdener Medizinischen Hochschule, die von der SME unterhalten wird. Für jede Reise des Vergnügungs-Zugs wird der medizinische Stab neu zusammengestellt.

Die Ausgaben für die Einstellung des Vergnügungs-Zugs, der in letzter Zeit jährlich etwa 150 Tage unterwegs war und dabei jedesmal rund 400 Stationen besuchte, beliefen sich auf 150.000 Yen. Während jeder Reise wurden an 350 Theatervorstellungen vor etwa 450.000 Zuschauern und rund 150 Kinovorführungen vor etwa 250.000 Zuschauern gegeben. Der jährliche Umsatz an billigen Gebrauchsartikeln belief sich auf etwa 200.000 Yen, und annähernd 30.000 Personen im Jahr wurden ärztlich behandelt.



Der Vergnügungs-Dampfer, ein Schiff von 1.000 Tonnen, wurde erstmalig im Jahre 1934 eingesetzt, um dem auf den Flüssen Sungari, Amur und Ussuri tätigen Schiffahrtspersonal sowie den auf diesen Wasserstrassen stationierten japanischen und mandschurischen Garnisonen Abwechslung und Zerstreuung zu schaffen. Auch die Bevölkerung aus der nahen Umgebung kann an den Belustigungen teilnehmen. Ebenso wie der Vergnügungs-Zug nimmt das Schiff ein reichhaltiges Lager an billigen Gebrauchsgegenständen mit auf die Reise, die bei der Bevölkerung reissenden Absatz finden, da namentlich in den abgelegeneren Ortschaften häufig Mangel an billigen Waren für den täglichen Bedarf herrscht. Aber die Bevölkerung ist nicht nur dankbar für die seltene Gelegenheit, allerlei sonst kaum erschwingliche Waren erstehen zu können, sondern macht auch reichlichen Gebrauch von den kostenlosen ärztlichen Sprechstunden, für die ein Stab von Doktoren und Krankenschwestern eingesetzt ist. Wie auf den Vergnügungs--Zügen werden tagsüber Bühnenvorstellungen, Basare und ärztliche Sprechstunden abgehalten, während am Abend Filmvorführungen stattfinden. Die Schiffsreise dauert jährlich von etwa Anfang Juli bis Mitte August und kostet die SME rund 20.000 Yen. Mit seiner Besatzung von etwa 100 Personen, worunter sich eine russische Musikkapelle und ein medizinischer Stab befinden, bringt das bunt geschmückte Vergnügungs-Schiff auf seiner jährlichen Sommerreise, den Sungari hinunter und den Amur hinauf bis Heiho, dem Hafen gegenüber der sowjetrussischen Stadt Blagoweschensk, eine fröhliche Karnevalsstimmung in jedes Hafendock.

Auch die Fahrten der Vergnügungs-Omnibusse, die ebenfalls im Jahre 1934 aufgenommen worden sind, erfüllen ihren Zweck, die in der Nähe der Autostrassen ansässige Bevölkerung mit Unterhaltung zu versorgen, auf das beste, und sind zugleich



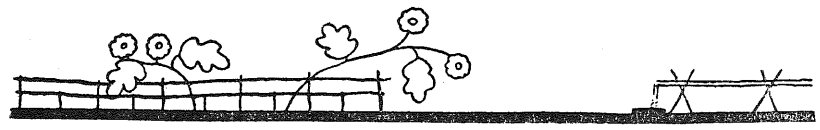
ein wirksames Mittel, die Bedeutung des Automobilverkehrs zu propagieren. Jede „Vergnügungs-Karawane" besteht aus vier Omnibussen und vier Lastwagen; die Reisegesellschaft, etwa 50 Personen, setzt sich aus einer Künstlertruppe, medizinischem Personal und einer polizeilichen Bedeckungsmannschaft zusammen.

Der Klub und die Union der SME-Angestellten

Der Klub der SME-Angestellten wurde ursprünglich von der SME selbst verwaltet, doch im Januar 1934 wurde er umgestaltet und in eine unabhängige Organisation der Angestellten verwandelt. Zur Zeit unterhält der Klub 116 Ortsgruppen in allen Teilen des Landes.

Ausserdem haben die Angestellten der SME ihre eigene Union-Genossenschaft. Im Jahre 1936 verfügte diese Union über ein Kapital von 1.108.599 Yen und unterhielt 15 Zweiggenossenschaften und 74 Verteilungsstellen. Ihre Einnahmen während des Jahres betrugen 34.408.600 Yen, ihre Ausgaben 33.699.600 Yen.

Die Union-Genossenschaft der SME-Angestellten wurde im November 1919 von den Angestellten mit dem Ziel begründet, sich durch genossenschaftliche Zusammenarbeit gegenseitig ihre wirtschaftliche Lage zu erleichtern. Damals begann die Nachkriegsdepression, auch in der Mandschurei die Lebenshaltung der Lohn- und Gehaltsempfänger zu gefährden. Im Anfang wurde die Union von der SME-Gesellschaft subventioniert, doch seit 1925 ist sie eine reine Einkaufsgenossenschaft der Angestellten. Jedes Mitglied zahlt einen Beitrag von fünf Yen, doch wird für alle eingezahlten Mitgliedsbeiträge eine jährliche Dividende von 10 Prozent gutgeschrieben. In den Genossenschaftsläden der SME-Angestellten sind die Waren etwa 20



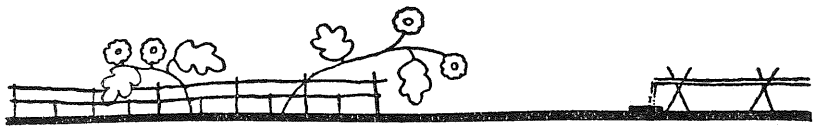
Prozent billiger als die Marktpreise, und die SME-Genossenschaftsläden in Dairen und Mukden erfreuen sich grösserer Beliebtheit als selbst die dortigen Warenhäuser.

Für das Wohl ihres Heers von Angestellten hat die SME auch eine Reihe sportlicher, erzieherischer und kultureller Einrichtungen geschaffen. Unter den Institutionen, die der Hebung der körperlichen Gesundheit dienen, sind vor allem die allerorts in der Nähe der Eisenbahnlinien unter enormen Kosten errichteten Wehrsporthallen, Stadien und Wintersportplätze zu nennen, die ebenfalls von der SME verwaltet werden. Ausserdem sorgt die SME dafür, dass die Familien und namentlich die Frauen und Kinder ihrer Angestellten Gelegenheit erhalten, unter geeigneter Anleitung Sport und Gymnastik zu treiben. Im Jahre 1939 unterhielt die SME 493 über die ganze Mandschurei verteilte Ausgabestellen für Sportgeräte, ausserdem neun Kuranstalten, von denen die Familienheime in Kakakashi und Hoshigaura die bekanntesten sind. Für die Kinder gibt es 205 Spielplätze.

Erziehung und Kultur werden von der SME ebenfalls nicht vernachlässigt, und für die Bildung, das Wissen und die Charakterbildung nicht nur der Angestellten sondern auch ihrer Frauen und Kinder wird viel getan. In diesem Zusammenhang sind besonders die Sommerseminare, Leihbibliotheken, Kinderheime und Kinderklubs der SME zu erwähnen.

19. SANITÄRE EINRICHTUNGEN DER SME

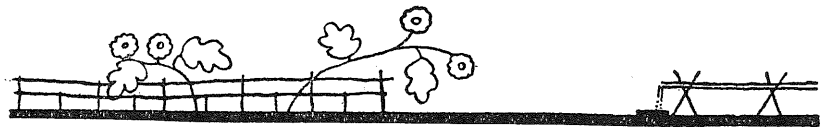
In der Nähe ihrer Eisenbahnlinien, doch auch an anderen Orten unterhält die SME ihre eigenen Hospitäler und Sanatorien, und zwar nicht nur für ihre Angestellten und deren Familien sondern auch für das allgemeine Publikum. Ausserdem errichtete sie das Hygienische Forschungs-Institut in Dairen sowie



zahlreiche Gesundheitsämter und fliegende Sanitätskolonnen, die besonders in der Bekämpfung von Epidemien eingesetzt werden. Für die Förderung der öffentlichen Gesundheitspflege in der Mandschurei spielt die SME eine wichtige Rolle, und ihr Kapitalsaufwand für sanitäre Einrichtungen steigt von Jahr zu Jahr und erreichte zu Ende des Rechnungsjahres 1937 den enormen Betrag von 17 Millionen Yen.

Im April 1938 wurde das Hygienische Forschungs-Institut in Dairen, gleichzeitig mit der Mukdener Veterinär-Anstalt, dem Geologischen Forschungsinstitut und der Landwirtschaftlichen Versuchsstation in Kuangchuling, von der SME auf die Regierung von Mandschukuo übertragen und der Aufsicht eines Regierungsinstituts unterstellt. Indessen behielt die SME die Mehrzahl ihrer Krankenhäuser, und gegen Ende April 1939 unterstanden der Eisenbahn-Generaldirektion 41 Hospitäler mit 55 Zweigstellen und Stationen für ärztliche Behandlungen. Ausserdem gehören der SME das unter dem Namen „Südmandschurisches Sanatorium" bekannte grosse Tuberkulosen-Hospital in Shoheito, einem Vorort von Dairen, sowie andere Sanatorien in Fushun, Mukden, Hsinking, Harbin und Fularchi. Für Angestellte, die sich mit ihren Familien an einem Quellenkurort erholen wollen, gibt es das „Mantetsu-Kan" (SME-Kurhaus) in Beppu, dem berühmten Quellenkurort auf Kyushu, sowie das Heisse-Quellen-Sanatorium in Tangkangtzu, an der Hauptstrecke der SME zwischen Dairen und Mukden. Alle Sanatorien der SME, ausgenommen die in Shoheito und Fularchi, wurden zur Erinnerung an das dreissigjährige Jubiläum der SME errichtet und im Laufe des Rechnungsjahres 1938 fertiggestellt.

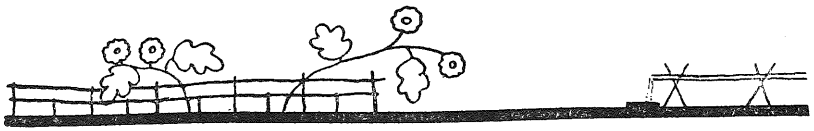
Das East-Tunkiang-Street-Zweigkrankenhaus in Antung sowie die neun Krankenhäuser in Hsingcheng, Tungliao, Chihfeng, Linghsi, Tumen, Chiamussu, Heino, Chaluntun und



Hailar wurden von der SME zur Erinnerung an die Aufrichtung der Mandschurischen Kaiserwürde erbaut. Die Krankenhäuser in diesen Städten haben sich für die ansässigen Mandschuren, die nunmehr zu äusserst geringen Gebühren medizinische Pflege erhalten können, als ein wahrer Segen erwiesen.

Zur Heranbildung ärztlichen Nachwuchses für die Mandschurei unterhält die SME die Mukdener Medizinische Hochschule, der ein Hospital angegliedert ist. Ausserdem gibt es Fachschulen für Krankenschwestern in Mukden, Antung und Fushun. Auch das Hygienische Forschungs-Institut, das von der SME auf die Regierung übertragen wurde, wird weiterhin von der SME unterstützt, teils mit geldlichen Mitteln, teils durch sachliche Mitarbeit in der Bekämpfung von Epidemien und Endemien. Für die medizinische und sanitäre Überwachung des SME-Betriebs selbst besteht weiterhin das Hygienische Forschungsamt in der Gesundheitsabteilung der Eisenbahn-Generaldirektion. Zu seinen wichtigsten Aufgaben gehören die Prüfung von Wohnungen, Nahrungsmitteln und Trinkwasser, die sanitäre Betreuung der Eisenbahnzüge sowie die Bekämpfung von Rauch und Russ.

Die Mandschurei erstreckt sich im Süden bei Dairen bis zum 28sten Grad nördlicher Breite, was ungefähr der Lage von St. Louis in Missouri (U. S. A.) entspricht, während seine nördlichste Grenze jenseits des 53sten Grads nördlicher Breite, liegt, was ungefähr mit der Höhe von Berlin und Nordsachalin übereinstimmt. Die Hauptstadt von Mandschukuo, Hsinking, liegt etwa auf derselben Breite wie Wladiwostok, Chicago und Genua. Trotz dieser geographischen Lage hat die Mandschurei ohne Übertreibung gewiss ein strengeres Winterklima als irgendein anderes zivilisiertes Land der Erde. Selbst in Moskau und Montreal, also in so notorisch kalten Ländern wie Russ-



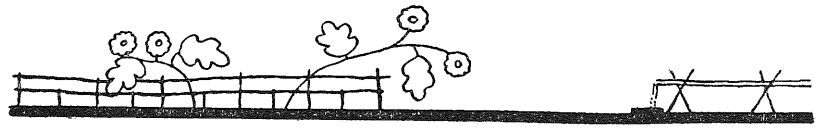
land und Canada, liegt die Durchschnittstemperatur für Januar nur bei minus 10 Grad Celsius, verglichen mit minus 13 Grad Celsius für Mukden. Anderseits sind die mandschurischen Sommer unverhältnismässig heiss, und die Durchschnittstemperaturen sind sehr viel höher als in den selben Breiten in Europa und den Vereinigten Staaten.

Charakteristisch für das typisch kontinentale Klima der Mandschurei sind die erheblichen Temperaturschwankungen, nicht nur zu verschiedenen Jahreszeiten sondern auch zu verschiedenen Stunden des selben Tages. Im allgemeinen ist während der Wintermonate die Luft trocken, bei starken Nordwestwinden. Im Mai und Juni wird das Land zuweilen von den berüchtigten „Mongolischen Winden" heimgesucht, die stets ganze Wolken von gelbem Staub mitführen. Im Sommer herrschen starke Südwinde vor, während die Niederschläge nur etwa ein Drittel bis eine Hälfte von denen auf der japanischen Hauptinsel ausmachen. Die jährliche Niederschlagsmenge für Mukden ist durchschnittlich 670 Millimeter, für Harbin durchschnittlich 1.015 Millimeter.

Unter solchen klimatischen Verhältnissen bildet die Verhütung von Epidemien eine wichtige Aufgabe, und das Hygienische Forschungs-Institut der SME leistet Hervorragendes gerade auch auf diesem Gebiet. Es hat auch in der Provinz Jehol ausgezeichnete Ergebnisse in der Bekämpfung der dort häufig auftretenden Schilddrüsenentzündung erzielt und die Ausbreitung einer seltsamen, im Koshan-Gebiet der Nordmandschurei auftretenden Endemie erfolgreich verhütet.

Schätzungsweise 75 Prozent aller mandschurischen Arbeiter leiden an Bandwürmern; auch Dysentrie ist ein verbreitetes Leiden, vom dem nach jüngst durchgeführten Untersuchungen etwa 21 Prozent aller mandschurischen Arbeiter befallen sind.

Die SME hat es sich von Anfang an zu ihrer Aufgabe

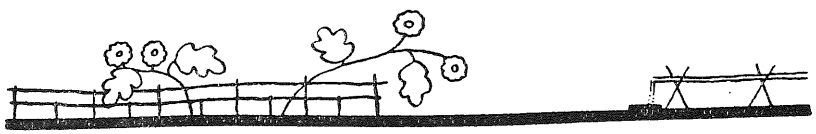


gemacht, die Volksgesundheit in der Mandschurei in systematischer Tätigkeit zu heben. Es ist gewiss nicht übertrieben, wenn hier gesagt wird, dass der kulturelle Fortschritt eines Landes eng mit dem Stand der Volksgesundheit zusammenhängt. Und so wie im dunklen Afrika die Eröffnung neuer Eisenbahnlinien zur Erschliessung des Kontinents wesentlich dazu beigetragen hat, dass die oft endemisch auftretenden Krankheiten rasch eingedämmt werden konnten, hat ebenso die Entwicklung der Eisenbahnen durch die SME eine erhebliche Verbesserung der Volksgesundheit in der Mandschurei bewirkt und zugleich den Massen das Licht der Zivilisation gebracht.

20. EXTERRITORIALE VERWALTUNGSRECHTE IN DER „SME-ZONE"

Die sogenannte Südmandschurische Eisenbahnzone, jener schmale Landstreifen, den die frühere Ostchinesische Eisenbahn zu beiden Seiten ihrer Eisenbahnlinien besass, bildete einen Teil dessen, was Japan von Russland im Krieg von 1904/5 gewann. Diesen Landstrich übertrug die Japanische Regierung seinerzeit auf die SME, nämlich als Teil des von ihr in die neue Gesellschaft eingebrachten Sachwert-Kapitals. Innerhalb dieser Zone besass die SME auschliessliche Verwaltungsrechte, die in vier getrennte, jedes von einem besonderen Organ ausgeübte Einzelrechte zerfielen, nämlich:

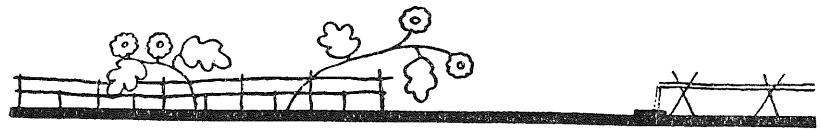
1. Militärverwaltung, ausgeübt durch die Kwantung-Armee,
2. Polizeiverwaltung, ausgeübt durch das Kwantung-Büro,
3. Justizverwaltung, ausgeübt durch die japanischen Konsularbehörden in der Mandschurei,
4. alle sonstigen lokalen Verwaltungsrechte, ausgeübt durch die SME.



Die von der SME ausgeübten Verwaltungsrechte wurden dieser durch ein Regierungsmandat anvertraut, dem ein Regierungserlass vom 1. August 1906 zugrundelag. Diese Rechte bezogen sich in der Hauptsache auf öffentliche Arbeiten, Erziehung und öffentliche Gesundheitspflege. Die unter diesem Mandat von der SME ausgeübten Funktionen gliedern sich wie folgt:

1. Verwaltung und Kontrolle über Grund und Boden sowie Gebäude,
2. Verwaltung der Städte (städtische Bauplanung, Brücken, Parzellierung, Parks, Flussregulierung, Friedhöfe, Krematorien, städtische Märkte und Schlachtviehhöfe),
3. Gesundheitswesen (Krankenhäuser, öffentliche Krankenstationen, Hygienische Forschungsinstitute, Wasserwerke und Kanalisationsanlagen),
4. Erziehungswesen (Schulen und Bibliotheken),
5. Feuerwehrwesen,
6. Landwirtschaftliche Unternehmungen und Einrichtungen (Förderung der Bodenkultur, Landwirtschaftliche Versuchsstationen, die Veterinäranstalt, Baum- und Saatschulen, Haustier-Zuchtfarmen),
7. Unternehmungen und Einrichtungen für Handel und Industrie (das Zentral-Forschungsinstitut, allgemeine Förderung von Handel und Industrie),
8. Unternehmungen und Anlagen für den Bergbau (das Geologische Forschungsinstitut, allgemeine Förderung des Bergbauwesens).

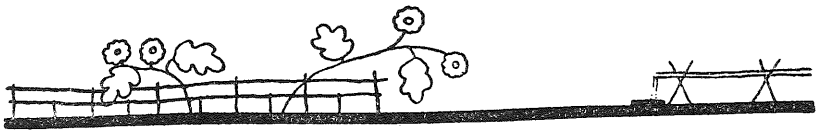
Die Kosten für verschiedene Unternehmungen, wie Strassenbau, Kanalisation, Parks, Volksschulen, Volksbibliotheken, öffentliche Gesundheitspflege, Feuerwehr, Friedhöfe und Krematorien wurden teilweise aus Steuern und Abgaben der Ortsbevölkerung gedeckt; etwaige Mehrkosten trug die SME.



Doch alle Ausgaben für die Verwaltung von Krankenhäusern, höheren Schulen und Bildungsanstalten, die Bibliotheken in Dairen und Mukden, sowie die Ausgaben für die Instandhaltung der Wasserwerke und die Verwaltung von Grundstücken und Häusern wurden in vollem Umfang von der SME bestritten.

Am 1. Dezember 1937 wurden jedoch alle Exterritorialrechte in Mandschukuo abgeschafft. Während des unmittelbar vorangegangenen halben Jahres betrugen die Ausgaben der SME für die Ausübung ihrer Verwaltungsrechte in der SME-Zone insgesamt 19.290.000 Yen, die Einnahmen insgesamt 8.750.000 Yen. Im Durchschnitt beliefen sich die von der SME zugeschossenen Verwaltungskosten auf rund 10,5 Millionen Yen im Jahr. Im ersten Rechnungsjahr der SME nach ihrer Begründung betrugen die Verwaltungskosten für die Eisenbahnzone nur 6.800 Yen. Im Jahre 1937, also nach etwa drei Jahrzehnten, erreichten die von der SME für die Verwaltung getragenen Kosten die phantastische Summe von 182 Millionen Yen; das sind 21 Prozent der von der SME überhaupt in dieser Zeit gemachten Gesamtausgaben. Eine nähere Nachforschung nach den Zwecken, für die diese gewaltigen Summen verbraucht worden sind, würde zweifellos einen neuen Beweis dafür liefern, dass der kulturelle Fortschritt der Mandschurei während der letzten drei Jahrzehnte hauptsächlich dem Weitblick, der Initiative und der Unternehmungsfreudigkeit der SME zu verdanken gewesen ist.

Unter staatspolitischen Gesichtspunkten betrachtet, hat die SME-Zone nicht nur für die Entwicklung der Mandschurei, sondern auch für die Verwirklichung der japanischen Politik auf dem Kontinent sowie für die Stärkung von Japans nationaler Macht einen wichtigen Stützpunkt geboten. Für die kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung der Mandschurei



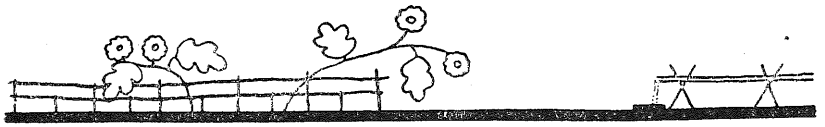
hat die Verwaltung der Eisenbahnzone stets eine konsequente Politik zur Verwirklichung ihrer hohen Ziele verfolgt.

Gleichzeitig mit der Übertragung der lokalen Verwaltungsrechte für die SME-Zone wurde dann auch eine beträchtliche Anzahl von tüchtigen Beamten aus der SME-Verwaltung in den Dienst der Regierung von Mandschukuo übernommen, wodurch zugleich das Verhältnis unzertrennlicher Einigkeit, das Japan und Mandschukuo miteinander verknüpft, aufs neue gefestigt worden ist. Nach Abschaffung der Exterritorialrechte gingen dann auch im April 1938 Organe wie die Landwirtschaftlichen Versuchsstationen, das Geologische Forschungsinstitut, das Hygienische Forschungsinstitut und die Veterinäranstalt, die alle im Laufe der Jahre für die wirtschaftliche Entwicklung der Mandschurei eine so bedeutsame Rolle gespielt haben, teils an die Regierung von Mandschukuo und teils an das Kwantung-Büro über, um jedes mit anderen fachverwandten Einrichtungen unter einheitlicher Verwaltung zusammengefasst zu werden. Im selben Jahre ging auch die Bahnpolizei auf die Regierung von Mandschukuo über.

21. DIE ERZIEHUNGSARBEIT DER SME

Während der rund dreissig Jahres ihres Bestehens hat die SME für die Verwaltung der früheren SME-Zone die phantastische Summe von 200 Millionen Yen investiert, wovon 20 Millionen Yen allein für Schulen und Bibliotheken ausgegeben worden sind.

Zur Zeit der Begründung der SME gab es nur die beiden Volksschulen in Liaoyang und Fushun; damals, im Jahre 1907, betrug die Zahl der Schüler beiderlei Geschlechts nicht mehr als 344. Im Jahre 1936 war die Zahl der Volksschulen auf 43, die Zahl der Schüler und Schülerinnen auf 29.444 gestiegen.



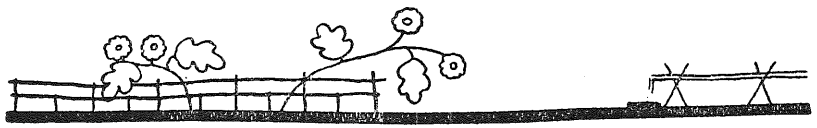
Doch die Bemühungen der SME auf dem Gebiete des Erziehungswesen blieben durchaus nicht auf die Errichtung von Volksschulen beschränkt. Unter den von der Gesellschaft begründeten und erhaltenen Schulen befinden sich eine medizinische Hochschule, technische Hochschulen, höhere Schulen für Knaben und Mädchen, Handelsschulen, landwirtschaftliche und technische Schulen; dazu zehn koreanische Volksschulen, die Südmandschurische Höhere Schule für mandschurische Schüler und eine japanische Sprachschule. Rund 200 Mandschuren pflegten allein die Kurse der Medizinischen Hochschule zu besuchen. Im März 1938 wurden in allen von der SME geleiteten Bildungsanstalten, von den Kindergärten und Volksschulen hinauf bis zur Medizinischen Hochschule, 49.799 Schüler gezählt, einschliesslich der japanischen, mandschurischen, koreanischen und russischen.

Früher hatte das gesamte Erziehungswesen in den Händen der SME gelegen; doch mit der Übertragung der Verwaltungsrechte in der SME-Zone am 1. Dezember 1937 gingen auch die meisten Schulen an die Regierung von Mandschukuo über. Nur die Südmandschurische Höhere Schule für Mandschuren in Mudken, die Südmandschurische Technische Hochschule in Dairen und die Mandschurische Medizinische Hochschule in Mukden verblieben unter der Leitung der SME.

Ausserdem leitet die SME noch eine Anzahl von beruflichen Fachschulen, wie die der Südmandschurischen Technischen Hochschule angegliederte Fachschule, die Technische Schule in Penhsihu, die Handelsschule in Yingkou und die Eisenbahner-Ausbildungsinstitute in Dairen, Mukden und Harbin.

22. DIE FORSCHUNGSINSTITUTE DER SME

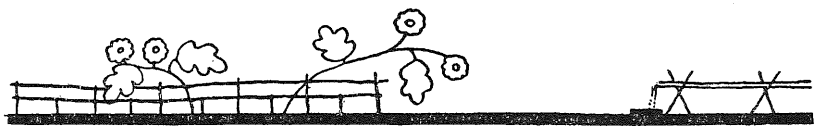
In jedem modernen Unternehmen bildet wissenschaftliche



Forschungs- und Studienarbeit die Grundlage einer rationellen Betriebsführung: dies gilt in erhöhtem Masse für eine Gesellschaft von so besonderer Art wie die SME, deren weitverzweigtes Tätigkeitsfeld einen ausgedehnten Forschungsapparat in gesteigertem Masse notwendig macht. Daher hat die Gesellschaft in ihren verschiedenen Abteilungen Forschungsorgane geschaffen, deren jedes auf seinem Gebiet Untersuchungen über alle den Betrieb der SME betreffenden Fragen anzustellen hatte; doch darüber hinaus wurde ihnen auferlegt, allgemeine wirtschaftliche Fragen unter den Gesichtspunkten der Staatspolitik zu untersuchen. Ausserdem wurden mehrere naturwissenschaftliche Forschungsorgane errichtet, die nicht nur für den Betrieb der Gesellschaft sondern auch für die Wissenschaft im allgemeinen wertvolle Arbeit geleistet haben.

Unter den von der SME geschaffenen Organen für allgemeine Wirtschaftsforschung sind an erster Stelle das Forschungsamt (Chosabu), das Amt für Ostasiatische Wirtschaftsforschung (Toa Keizai Chosa Kyoku) und die Gesellschaft für Wirtschaftsforschung (Keizai Chosa Kai) zu nennen. An naturwissenschaftlichen Forschungsinstituten schuf die SME das Geologische Forschungslaboratorium, das Zentral-Forschungslaboratorium, die Landwirtschaftlichen Versuchsstationen, das Tierärztliche Forschungsinstitut, das Institut für Gesundheitsforschung und das Museum für Naturschätze der Mandschurei.

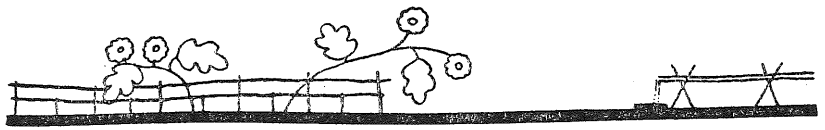
Eine umfassende Forschungs- und Studientätigkeit, die sich mit allen soziologischen, wirtschaftlichen, kulturellen, naturwissenschaftlichen und sonstigen Problemen Ostasiens zu befassen hat, ist mit der Entwicklung des gegenwärtigen Chinesischen Zwischenfalls mehr und mehr zu einer Notwendigkeit geworden und bedeutet in der Tat für Japan, das den Fernen Osten zu führen und neu aufzubauen bestimmt ist, eine Aufgabe von allergrösster Wichtigkeit.



Um dieser Notwendigkeit Rechnung zu tragen, wurde am 1. April 1939 die Forschungsabteilung der SME einer drastischen Reform unterzogen, als deren Ergebnis sie nun neben dem Eisenbahnbetrieb und dem Bergbau einen der drei Hauptzweige in der Gesamttätigkeit der SME repräsentiert: die Forschungsarbeit. Damit waren die von dem früheren Präsidenten der SME und jetzigen Japanischen Aussenminister Yosuke Matsuoka formulierten Pläne in die Realität umgesetzt. Zum Leiter des neuen grossen Forschungsamts wurde Seijiro Tanaka, ein früherer Berater der Gesellschaft, bestimmt. Diesem Amt wurden die Forschungsabteilung der Eisenbahn-Generaldirektion, die den SME-Zweigstellen in Hsinking, Shanghai und Tokyo angegliederten Forschungsbüros, das Amt für Ostasiatische Wirtschaftsforschung, das Nordmandschurische Institut für Wirtschaftsforschung, das Nordchinesische Büro für Wirtschaftsforschung, das Zentral-Forschungslaboratorium, das Museum für Naturschätze der Mandschurei in Dairen und die Dairener Bibliothek unterstellt.

Das Zentral-Forschungslaboratorium

Das heute dem neuen grossen Forschungsamt unterstellte Zentral-Forschungslaboratorium zu Dairen wurde der SME im Jahre 1910 von der Kwantung-Regierung übergeben. Seine ursprüngliche Aufgabe war die Untersuchung von Fragen der Produktion, der Industrie und des Gesundheitswesens; heute ist es gegliedert in die Abteilungen für Organische und Anorganische Chemie, Brennstoff-Chemie und Landwirtschaftliche Chemie, befasst sich mit Arbeiten auf dem Gebiet der physikalischen und chemischen Industrie, der allgemeinen Physik und Chemie, und untersucht Maschinen- und Rohstoffprobleme für die SME und andere Fragen.

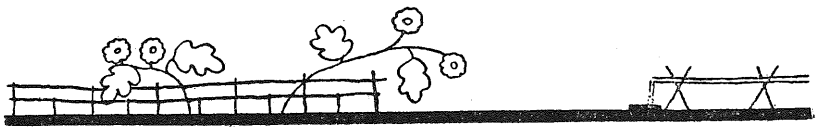


Wesentlich auf den von diesem Laboratorium erzielten Ergebnissen aufgebaut sind die industriellen Unternehmungen der SME auf dem Gebiet der Ölgewinnung aus Ölschiefer, der Kohlenverflüssigung und der Stahlproduktion in Fushun, ausserdem die Mandschurische Leichtmetall-Produktionsgesellschaft, die Fushuner Zement-Werke, die Japanisch-Mandschurische Magnesium-Gesellschaft und mehrere Unternehmungen auf dem Gebiet der Sojabohnenverwertung.

23. TOCHTERGESELLSCHAFTEN DER SME

Bei Ablauf des Rechnungsjahres 1937 unterhielt die SME 74 Tochtergesellschaften, mit einem gesamten Nominalkapital von 844 Millionen Yen, wovon 554 Millionen Yen eingezahlt waren. Von diesem gesamten Kapital hatte die SME 263 Millionen Yen, also 31 Prozent, gezeichnet, wovon 196 Millionen Yen eingezahlt waren. Mit der Gründung der Gesellschaft für die Industrielle Entwicklung der Mandschurei ging die Zahl der Tochtergesellschaften der SME auf 67 zurück; sechs davon waren Ende März 1939 in Liquidation begriffen. Trotz dieser Verminderung in der Zahl der Unternehmungen, die durch die Übertragung von Aktienbesitz auf die neue Gesellschaft bedingt wurde, war das gesamte Kapital der verbleibenden 67 Gesellschaften auf 1.368.490.000 Yen gestiegen, wovon 771.514.000 Yen eingezahlt waren; die SME hat 266.-748.000 Yen gezeichnet und davon 207.949,000 Yen eingezahlt.

Zum Ende März 1939 befanden sich unter diesen 67 Tochtergesellschaften 8 Verkehrs- und Transportunternehmen, 19 Industriegesellschaften, 4 Bergbauunternehmungen, 10 Handelsfirmen, 7 Unternehmen zur Förderung der Industrie, Siedlung, Landwirtschaft und Forstwirtschaft; 4 Grundstücks- und Baugesellschaften, 3 Nachrichten- und Informationsagenturen;

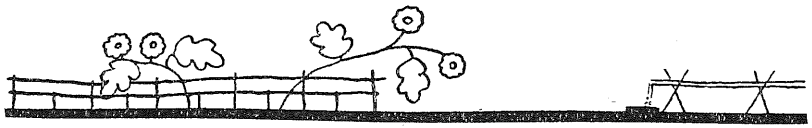


ausserdem 6 Gesellschaften, an denen die SME nur mit geringem Kapital beteiligt war, und 6 Gesellschaften im Zustand der Liquidation.

Von den folgenden 11 Gesellschaften befanden sich Ende März 1939 sämtliche Aktien im Besitz der SME: Dairen Kisen Kaisha (Dairener Schiffahrts-Gesellschaft), Mandschurische Lagerhaus-Gesellschaft, Dairener Städtische Verkehrs-Gesellschaft, Internationale Express-Gesellschaft, Fuchang-Gesellschaft, Dairener Dock-Gesellschaft, Japanische Paraffin-Raffinerie-Gesellschaft, Dairener Keramische Industrie-Gesellschaft, Mandschurisch-Koreanische Grubenholz-Gesellschaft und Mandschurische Grundbesitz-Gesellschaft. In weiteren 18 Gesellschaften besass die SME 50 Prozent des Aktienbestandes.

Im Dezember 1937 wurden sämtliche Schwerindustrie--Unternehmen der SME auf die Gesellschaft für die Industrielle Entwicklung der Mandschurei übertragen, die damals mit einem Kapital von 450 Millionen Yen in Hsinking neu gegründet worden war. Die Haupttätigkeit dieser Gesellschaft liegt auf den Gebieten der Eisen- und Stahlproduktion, der Herstellung von Leichtmetallen, des Automobil- und Flugzeugbaus und der Kohlenförderung, doch befasst sie sich auch mit der Gewinnung von Gold, Blei, Kupfer und anderen Erzen. Ende März 1939 unterhielt die Gesellschaft folgende Tochterunternehmungen: die Showa-Stahlwerke in Anshan, die Mandschurische Kohlenbergbau-Gesellschaft, die Mandschurische Goldminen-Gesellschaft, die Dowa-Automobilbau-Gesellschaft, die Mandschurische Leichtmetall-Fabrikations-Gesellschaft, die Mandschurische Blei-Industrie-Gesellschaft, die Mandschurische Flugzeugbau-Gesellschaft, die Mandschurische Bergwerks-Gesellschaft und die Gesellschaft für die Industrielle Entwicklung des Tungpientao-Gebiets.

Von ihren Aktienanteilen an den Showa-Stahlwerken, der

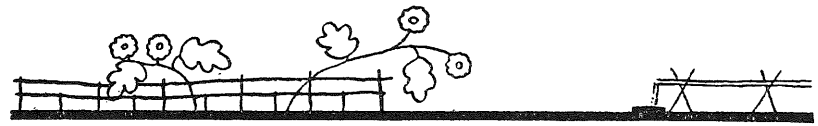


Mandschurischen Goldminen-Gesellschaft und der Mandschurischen Leichtmetall-Fabrikations-Gesellschaft hat die SME 55 Prozent, nämlich Aktien im Wert von mehr als 100 Millionen Yen, an die Gesellschaft für die Industrielle Entwicklung der Mandschurei abgegeben. Zugleich sank der Anteil der SME am Aktienbestand der Showa-Stahlwerke auf 22,5 Prozent, als die Werke ihr Aktienkapital im Jahre 1939 auf 200 Millionen Yen erhöhten.

24. DIE SME UND DER MANDSCHURISCHE ZWISCHENFALL

Ein von chinesischen Soldaten hervorgerufener Zwischenfall, nämlich die am 18. September 1931 erfolgte Sprengung der SME-Geleise in einem Mukdener Vorort, entwickelte sich innerhalb von zehn Tagen zu einer Angelegenheit allergrössten Ausmasses, von der die ganze Mandschurei erfasst wurde — zu Ereignissen, die das Schicksal der japanischen Nation betrafen. Doch dank den heroischen Anstrengungen der japanischen Streitkräfte, die ihre Operationen mit blitzartiger Geschwindigkeit ausführten, gelang es, in kürzester Zeit das ganze Land zu befrieden, und bevor ein Jahr um war, konnte auf der weltanschaulichen Grundlage des „Wangtaoismus" der neue Staat Mandschukuo aufgerichtet werden. Freilich sollte die Welt über den heldenhaften militärischen Leistungen der Japanischen Armee nicht das grosse Verdienst der Eisenbahnen vergessen, die mit stählerner Präzision den Transport von Truppen, Rüstungen und Proviant besorgten.

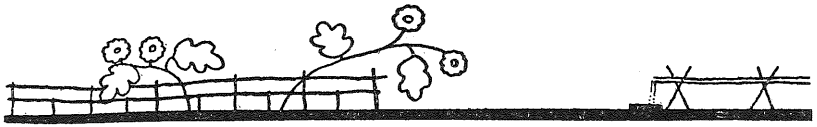
Noch in der selben Nacht, in der sich der Zwischenfall ereignete, fand im Eisenbahnbüro der SME in Dairen eine dringliche Sitzung aller leitenden SME-Beamten statt, als deren Ergebnis am nächsten Tag provisorische Ämter in Dairen,



Changchun (heute Hsinking), Mukden, Ssupingkai, Taonan, Tsitsihar, Harbin, Yingkou und Chinhsien eingesetzt und mit der Durchführung aller dringlichen Massnahmen betraut wurden. Ausserdem wurde in Mukden ein weiteres provisorisches Eisenbahnamt eingerichtet, und an 40 über das ganze Land verteilten Orten wurden Funkstationen etabliert, um allen Erfordernissen der Situation gerecht zu werden.

Eine grosse Anzahl qualifizierter SME-Angestellter wurde an die Front geschickt, um dort an Ort und Stelle bei der Durchführung militärischer Operationen mitzuwirken, die Ausführung von militärischen Bewegungen mit der Eisenbahn zu erleichtern; Schienen, Schwellen und sonstiges Bahnzubehör zusammenzusetzen und für jeweiligen Gebrauch fertigzumachen und an Ort und Stelle zu schaffen. Ausserdem wurde für Brückenbau und Geleisereparaturen eine besondere Kolonne zusammengestellt. Darüber hinaus wurden von der SME Panzerwagen gebaut und Lokomotiven mit Panzerplatten und sonstiger Schutzausrüstung versehen und an den nötigen Stellen eingesetzt.

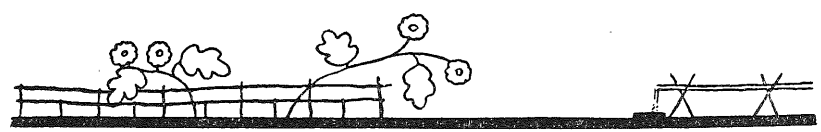
Im weiteren Verlauf des Zwischenfalls übernahm die SME auch den Betrieb einer Reihe von Bahnlinien ausserhalb ihres eigenen Streckennetzes, die dann nach der Begründung von Mandschukuo in den regulären Betrieb der SME überführt wurden. Insgesamt hat die SME 7.676 Angestellte im Jahre 1931 und 8.803 Angestellte im Jahre 1932 an die Front geschickt. Davon mussten 4 im Jahre 1931 und 10 im Jahre 1932 ihre Leben lassen, während im ersten Jahre 55 und im zweiten Jahre 38 verwundet wurden.



25. DIE SME UND DER CHINESISCHE ZWISCHENFALL

Noch vor dem Ausbruch des Chinesischen Zwischenfalls hatte die SME in Nordchina verschiedene wirtschaftliche Forschungsinstitute errichtet, mit dem Ziel, die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern. Als dann die Feindseligkeiten eröffnet wurden, begründete sie die Hsingchung-Gesellschaft für die Entwicklung der Chinesischen Wirtschaft und die Nordchinesische Eisenbahn-Gesellschaft, um den Bahntransport nach Nordchina zu erleichtern und allen Erfordernissen des Augenblicks gewachsen zu sein.

Gleich nach Ausbruch das Chinesischen Zwischenfalls im Juli 1937 übernahm die SME im Auftrag der Japanischen Armee die Verwaltung der Eisenbahnen in Nordchina und setzte all ihre Bemühungen daran, die militärischen Bewegungen zu erleichtern, bei der Befriedung der Massen mitzuwirken und das Wirtschaftsleben in Gang zu halten. Für diesen Zweck wurden 15.- bis 16.000 Angestellte aus ihren Ämtern in den verschiedenen Zweigstellen der SME in Nordchina sowie aus den eigentlichen SME-Betrieben abberufen. Ausserdem versorgte die SME die japanischen Streitkräfte vielfach mit Materiallieferungen und trug auch sonst in grossem Umfang zur Durchführung der militärischen Operationen bei. Die Tätigkeit und Wirksamkeit der SME hat viel zur Festigung der wirtschaftlichen Grundlage für ein neues China beigetragen; auch bei der Bildung der Gesellschaft für die Entwicklung Nordchinas und der Nordchinesischen Verkehrs- und Transport-Gesellschaft war die SME hervorragend beteiligt. Vom Tag, an dem der Chinesische Zwischenfall ausbrach, bis zum 1. Juni 1939 liessen nicht weniger als 300 Angestellte der



SME ihr Leben bei der Erfüllung ihrer Pflichten; 120 davon wurden durch feindliche Kugeln getötet.

Die Nordchinesische Transport-Gesellschaft wurde am 17. April 1939 begründet, wobei jedoch die frühere Zweigstelle der SME für Nordchina, so wie sie war, der neuen Gesellschaft einverleibt wurde. Mit andern Worten, die 15.000 Angestellten, die von der SME nach Nordchina gesandt worden waren, wurden Angestellte der neuen Nordchinesischen Verkehrs- und Transport-Gesellschaft.

Diese Nordchinesische Verkehrs- und Transport-Gesellschaft ist nach den Gesetzen der Chinesischen Republik als juristische Person eingetragen. Ihr Kapital in Höhe von 300 Millionen Yen wurde zu 150 Millionen Yen von der Gesellschaft für die Entwicklung Nordchinas, zu 120 Millionen Yen von der SME und zu 30 Millionen von der damaligen Provisorischen Peking-Regierung aufgebracht. Zu den Hauptaufgaben dieser Gesellschaft gehören die Verwaltung aller Eisenbahnen, Automobiltransport-Unternehmen, Wasserstrassen und angegliederten Betriebe in Nordchina, sowie die Verwaltung der Eisenbahnen und aller zugehörigen Unternehmungen, die ihr von der Mongolischen Regierung anvertraut worden sind. Zur Zeit unterstehen der Gesellschaft Eisenbahnstrecken von insgesamt etwa 6.000 Kilometer Länge und 15.000 Kilometer an Omnibuslinien. Unter den insgesamt ungefähr 110.000 Angestellten befinden sich etwa 30.000 Japaner, teils von der SME teils vom Japanischen Verkehrsministerium; die übrigen etwa 80.000 sind grösstenteils Angestellte der früheren Chinesischen Eisenbahnen.

Der Präsident der Nordchinesischen Verkehrs- und Transport-Gesellschaft ist Kanji Usami, der früher als Direktor und Leiter des Eisenbahnamts der SME seine ungewöhnlichen Fähigkeiten bewiesen hat; auch die Mehrzahl der höheren Beamten sind aus den Reihen der SME hervorgegangen.

寫眞ハ關東軍司令部昭和十六年四月十二日檢閲濟
旅順要塞司令部昭和十六年四月十四日檢閲濟

(*PRINTED IN JAPAN*)

昭和十六年四月二十五日印刷
昭和十六年四月三十日發行

發行人　磯村幸男
奉天市大和區荻町四八番地二二ノ二

編輯人　長島高春
奉天市朝日區朝日街四段八番地四ノ四六

印刷者　秋本宗市
東京市麻布區市兵衛町二丁目六十一番地

印刷所　株式會社ヘラルド社
東京市麻布區市兵衛町二丁目六十一番地

發行所　南滿洲鐵道株式會社
鐵道總局弘報課
奉天市大和區春日町二九

PRINTED AT
THE HERALD PRESS, LTD.,
AZABU, TOKYO