

## KIAUTSCHOU

Jestem filatelistą, zbieram znaczki pocztowe już od półwiecza. Szczególnie interesują mnie znaczki wydrukowane i będące w obiegu jeszcze w XIX wieku. Przy okazji wspomnę, tylko dla tych, dla których ta tematyka jest zupełnie obcą, że pierwszy znaczek pocztowy, który zastąpił dawne opłaty listowe pojawił się w Wielkiej Brytanii w maju 1840 roku. Miał nominał 1 pensa i był koloru czarnego. Był to słynny „Penny Black” z wizerunkiem młodej królowej Wiktorii. Zabezpieczeniem przed fałszerstwem było zastosowanie papieru ze znakiem wodnym i umieszczenie na znaczku trudnych do sfałszowania ornamentów. Wielka Brytania była wówczas u szczytu potęgi politycznej i gospodarczej – była najbardziej uprzemysłowionym krajem świata i potęgą kolonialną. Zapoczątkowany tam sposób opłacania przesyłek pocztowych za pomocą i przy użyciu małych znaczków pocztowych bardzo szybko przyjął się na całym świecie.

Przed kilkoma dniami trafił do moich rąk bardzo interesujący, stary znaczek. Zdobyłem go na comiesięcznym targu staroci, organizowanym w Świdnicy w każdą pierwszą niedzielę miesiąca. Udało mi się wówczas za niezbyt wygórowaną cenę kupić stary klaser ze znaczkami pochodzącymi z różnych stron świata. Widać było, że ostatni posiadacz tego klasera, nie dbał o to, co znajdowało się w środku. Był tam prawdziwy „groch z kapustą”. Dopiero po powrocie do domu, segregując znaczki według przynależności państwowej udało mi się należycie uporządkować ten zbiór. Wiele z występujących tam znaczków już posiadałem, inne były stosunkowo „młode”, lecz wśród tej masówki spostrzegłem coś bardzo ciekawego - był to niewielki, jednobarwny znaczek w kolorze sepii, przedstawiający pokazanych rozmiarów jacht parowo-żaglowy przecinający bezkresne morze. Na pierwszy rzut oka widocznym było, że jest to znaczek dość stary. Wokół widoku jachtu, po obwodzie znaczka wił się ornament z napisami umieszczonymi górą i dołem. U góry, na wstążce w kształcie łuku biegł napis: KIAUTSCHOU a na dole nominał: 1 CENT. Skąd pochodził ten znaczek, kiedy go wydrukowano i czy przedstawiał konkretny okręt? To mocno pobudziło moją ciekawość.

Przyznam szczerze, że rozwiązanie tej zagadki kosztowało trochę pracy. W końcu grzebiąc w niemieckich i francuskich katalogach znaczków pocztowych, zawierających opisy znaczków z całego świata, udało mi się ustalić, że na znaczku pokazany został niemiecki, reprezentacyjny, cesarski jacht „Hohenzollern”. Budowę tego jachtu zakończono na początku 1893 roku. Cesarz Wilhelm II odbywał nim liczne podróże do Norwegii, Szwecji, Anglii, Rosji, Włoch, Turcji, Maroka i Stanów Zjednoczonych Ameryki. Dowiedziałem się też, że „Hohenzollern” był przedstawiany na znaczkach różnych kolonii niemieckich istniejących jeszcze w pierwszych latach XX wieku. Między innymi jacht ten pokazywano na znaczkach pocztowych Niemieckiej Afryki Południowo-Zachodniej i na znaczkach wysp Marianów, leżących w Mikronezji na Oceanie Spokojnym. Widok jachtu był identyczny, znaczki różniły się tylko kolorami i oczywiście napisem z nazwą kolonii.

Idąc tym tropem dowiedziałem się, że Kiautschou było w latach 1898-1914 niemiecką kolonią na terytorium Chin, a właściwie niemiecką koncesją w Chinach i to właśnie stamtąd pochodził ten ciekawy znaczek.

W encyklopediach i w Wikipedii, zamiast Kiautschou należy raczej szukać hasła Jiaozhou - to jest najczęściej spotykana forma nazwy tego niewielkiego fragmentu chińskiego terytorium. Po chińsku nie potrafię tej nazwy napisać. Nazwa Kiautschou funkcjonuje w języku niemieckim, w angielskim pojawia się raczej Kiao-Chau. W wersji polskiej spotyka się najczęściej Kiauczou.

Te bardzo oryginalne dla nas nazwy dotyczą fragmentu chińskiego terytorium na południowym wybrzeżu Półwyspu Szantung, leżącego w północnych Chinach, o powierzchni 552 km<sup>2</sup>, dzierżawionego przez II Rzeszę Niemiecką właśnie w latach 1898-1914. Ośrodkiem administracyjnym, pod które podlegało terytorium koncesyjne, było miasto Tsingtau (Tsingtao, Qingdao).

Jak to się stało, że Niemcy uzyskali ziemię w Chinach? W tamtych czasach europejskie mocarstwa kolonialne podzieliły już większość podbitych terenów w Afryce i Azji. Niemcy były nieco opóźnione w tym imperialistycznym wyścigu.

Gęsto zaludnione Chiny wszystkim mocarstwom wydawały się bardzo dobrym rynkiem pozaeuropejskim. Zdając sobie sprawę z tego, że siła Wielkiej Brytanii pochodzi z marynarki wojennej, Niemcy też zaczęli ją modernizować i rozbudowywać. Flota wojenna miała służyć interesom niemieckim podczas pokoju, ułatwiając tak zwaną „diplomację kanonierek”, a w czasie wojny miała chronić niemieckie szlaki handlowe i zakłócać transport na wrogich szlakach. Naśladując Wielką Brytanię, uważano, że w tym celu konieczne jest posiadanie jak największej sieci globalnych baz morskich.

W 1860 roku pruska flota ekspedycyjna przybyła do Azji i zbadała region wokół zatoki Jiaozhou (Kiautschou). W następnym roku została podpisana chińsko-pruska umowa handlowa. Geograf, baron Ferdinand von Richthofen, po podróży do Chin odbytej w latach 1868–1871, zalecił Zatokę Jiaozhou, jako bardzo dogodne miejsce dla bazy pruskiej marynarki wojennej.

W 1896 roku kontradmirał Alfred von Tirpitz, wówczas dowódca wschodnioazjatyckiej dywizji krążowników, osobiście zbadał ten obszar, a także trzy dodatkowe miejsca w Chinach pod kątem możliwości utworzenia tam bazy morskiej. Jego następcą, kontradmirał Otto von Diederichs skupił się na zatoce Jiaozhou.

Kiedy w dniu 1 listopada 1897 roku właśnie tam zamordowano dwóch misjonarzy niemieckich (księży rzymskokatolickich) cesarz Wilhelm II użył tego zdarzenia, jako pretekstu do zajęcia zatoki.

13 Listopada 1897 roku, tuż po świcie, trzy statki przybyły do Tsingtao, nie wykonując jednak żadnych agresywnych ruchów. Diederichs wraz z trzema kapitanami tych statków wylądował na długim moście Zhanqiao w Tsingtao, aby rozeznaczyć sytuację. Stwierdził, że chińskie wojska znacznie przewyższają liczebnie jego siły desantowe, ale wiedział też, że miał za to przewagę jakościową. W niedzielę, 14 listopada 1897 roku, jego 717 ludzi: oficerów, podoficerów i marynarzy uzbrojonych w karabiny, wkroczyło w zwartym szyku do głównej chińskiej baterii garnizonowej i artyleryjskiej. Wyłączono chińską linię telegraficzną, po czym spokojnie i zdecydowanie zajęto zewnętrzne forty i magazyny prochu. Dzięki szybkości i skuteczności działania Diederichsa desant niemiecki osiągnął swój główny cel już wczesnym rankiem.

W ten sposób, w dniu 14 listopada 1897 roku niemiecka piechota morska admirała Diederichsa zajęła region Kiautschou bez walki. Za ten wyczyn Wilhelm II awansował go na wiceadmirała. Admirał von Diederichs umocnił swoją pozycję w zatoce Kiautschou, gdy do Tsingtao przybył krążownik z Morza Śródziemnego a nieco później, 26 stycznia 1898 roku, przyplłynął także morski batalion na liniowcu Darmstadt. Zatoka Kiautschou została opanowana i zabezpieczona przez Niemców.

Rozpoczęły się negocjacje z rządem chińskim. Po kilku miesiącach Chiny zostały właściwie zmuszone do wydzierzawienia rejonu Zatoki Jiaozhou Niemcom na okres 99 lat. Sześć tygodni później – 6 kwietnia 1898 teren ten został oficjalnie ogłoszony niemieckim protektoratem. Port został otwarty w lipcu 1899 roku. W tym czasie region ten zamieszkiwało około 83 tysiące mieszkańców.

Ówczesne Chiny nie były w stanie oprzeć się agresji mocarstw europejskich – to samo robili Brytyjczycy z terytoriami Hongkongu, Francuzi z Kouang-Tchéou-Wan i Rosjanie z Port Arthur i Dalian. Reichstag ratyfikował traktat 8 kwietnia 1898 roku. Zatoka Kiautschou została oficjalnie objęta ochroną niemiecką. Dekretem cesarskim z 27 kwietnia kapitan Carl Rosendahl został mianowany gubernatorem tych ziem.

W wyniku umowy dzierżawy rząd chiński musiał się zrzec wszelkiej suwerenności na wspomnianym terytorium a oprócz tego została utworzona specjalna strefa bezpieczeństwa o szerokości 50 km. Ponadto Niemcy otrzymali prawo do budowy linii kolejowych do lokalnych składów towarowych oraz wydobywania lokalnych złóż węgla. Także część półwyspu Szantung, mimo że formalnie nie była częścią protektoratu, dostała się do niemieckiej strefy wpływów. Zgodnie z prawem międzynarodowym dzierżawione terytorium pozostało legalnie częścią Chin, ale przez cały okres dzierżawy Niemcy miały wszystkie suwerenne uprawnienia.

Z uwagi na fakt, że terytorium nie było ściśle kolonią, a także ze względu na znaczenie, jakie dzierżawione terytorium miało dla niemieckiej marynarki wojennej, nie zostało objęte nadzorem cesarskiego urzędu kolonialnego, ale pozostawało pod nadzorem cesarskiego biura marynarki wojennej (Reichsmarineamt). Gubernator był szefem wojska i administracji cywilnej na tym terytorium, bezpośrednio podporządkowanym sekretarzowi stanu RMA, Alfredowi von Tirpitzowi. Także wszyscy późniejsi gubernatorzy byli wysokimi rangą oficerami Cesarskiej Marynarki Wojennej Niemiec.

Kiautschou zostało przekształcone w nowoczesną krainę, w której Niemcy zainwestowały ponad 100 milionów dolarów. Zubożała wioska rybacka Tsingtau została otoczona szerokimi ulicami, solidnymi mieszkaniami, budynkami rządowymi, elektryfikacją, systemem kanalizacji i bezpiecznym zaopatrzeniem w wodę pitną, co było prawdziwą rzadkością w dużych częściach Azji, tak w tamtym czasie jak i później.

Obszar ten miał najwyższą gęstość szkół i najwyższą liczbę uczniów przypadających na jednego mieszkańca w całym Chinach, a szkoły podstawowe, średnie i zawodowe były finansowane ze środków berlińskiego skarbcza oraz misji protestanckich i rzymskokatolickich.

Wraz z rozwojem działalności gospodarczej i robót publicznych niemieckie banki otworzyły tam swe oddziały. Ukończenie linii kolejowej Shantung w 1910 roku zapewniło połączenie z koleją transsyberyjską i tym samym umożliwiło podróż pociągiem z Tsingtau aż do Berlina.

Po rewolucji chińskiej w 1911 roku wielu bogatych i znaczących politycznie byłych urzędników chińskich osiedliło się na dzierżawionym przez Niemców terytorium z powodu bezpiecznego i uporządkowanego otoczenia. Nawet wielki przywódca chiński Sun Yat-sen, który odwiedził rejon Tsingtau stwierdził w 1912 roku.: „... Jestem pod wrażeniem. Miasto jest prawdziwym wzorem dla przyszłości Chin.” Zbudowany przez Niemców port w Tsingtau był główną bazą Niemieckiej Eskadry Wschodnioazjatyckiej, pełniąc rolę parasola ochronnego dla niemieckich kolonii na Pacyfiku.

Polityka niemiecka wywoływała zaniepokojenie Brytyjczyków, którzy uznali ją za zagrożenie dla własnych interesów i wzmocnili kontakty z Japonią, zawierając z nią już w styczniu 1902 roku sojusz wojskowy, który pogłębił się z wybuchem I wojny światowej.

Po wybuchu wojny w Europie Chiny ogłosiły neutralność, ale Japonia zdecydowała się przystąpić do wojny po stronie Ententy, aby rozszerzyć swoje wpływy w regionie. Najbliższym nieprzyjacielskim terenem było niemieckie Kiautschou. 15 Sierpnia 1914 roku rząd Japonii wystosował do Niemców ultimatum, nakazując im wycofanie wszystkich okrętów wojennych z akwenu oraz przekazanie portu Tsingtau (Qingdao) Japończykom w terminie do 15 września, dając im czas na odpowiedź tylko do 23 sierpnia. Już następnego dnia po wysłaniu ultimatum japoński generał Kamio Mitsuomi rozpoczął przygotowania do zajęcia portu.

Po upływie ultimatum, w dniu 23 sierpnia, Japonia wypowiedziała Niemcom wojnę, a 27 sierpnia rozpoczęła morską blokadę Qingdao. Tego samego dnia jej marynarka zbombardowała to niemieckie terytorium. W tej sytuacji 23 sierpnia 1914 roku Chiny również anulowały umowę dzierżawy zawartą z rządem Niemiec. Ale Chinom to akurat nie przyniosło żadnych korzyści.

W porcie nie było już w tym czasie głównych sił eskadry niemieckiej, gdyż jeszcze przed wybuchem wojny, 20 czerwca opuściły port, kierując się w rejs szkoleniowy w rejon niemieckiej kolonii Pagan w archipelagu Marianów. Po wybuchu wojny okręty tej eskadry nie wróciły już do bazy. Wyruszyły bowiem ku zachodnim wybrzeżom Ameryki Południowej, gdzie w bitwie pod Coronelem rozbiły eskadrę brytyjską. Nieco później w rejonie Falklandów role się odwróciły i eskadra niemiecka została pokonana przez Brytyjczyków.

W porcie Tsingtau pozostał początkowo krążownik „Emden”, (który 4 sierpnia zdobył na Morzu Japońskim rosyjski parowiec „Riazań”), ale wkrótce i on, jeszcze przed japońską blokadą, opuścił bazę, rozpoczynając samodzielne działania na innych terenach.

27 sierpnia eskadra okrętów japońskich rozpoczęła blokadę całego Kiautschou (Jiaozhou) znajdującego się wciąż pod niemiecką kontrolą. Eskadrę japońską stanowiło pięć pancerników, 3 krążowniki pancerne, 8 mniejszych krążowników, 4 kanonierki, 24 niszczyciele, 13 torpedowców i okręt-baza dla

wodnosamolotów. Następnego dnia do sił japońskich dołączyły jeszcze: brytyjski pancernik i niszczyciel. Następnego dnia pancerniki rozpoczęły ostrzał niemieckiej bazy, powtarzany 11 razy w ciągu kolejnych 6 tygodni. Po ostrzale Japończycy przystąpili do desantu. W operacji lądowej wzięło udział dwadzieścia trzy tysiące Japończyków wspieranych przez 142 działa. Brytyjczycy też skierowali do tej akcji swój symboliczny kontyngent liczący około dwóch tysięcy ludzi (w tym 500 Sikhów) pod dowództwem generała brygady Nathaniela Waltera Tsingtau Barnardistona.

Desant rozpoczął się dnia 2 września w rejonie Longkou, kolejną grupę wojsk wysadzono w dniu 18 września w rejonie Laoshan, 30 km na wschód od Qingdao. Łącznie pod koniec września siły alianckie biorące udział w oblężeniu portu Qingdao (Tsingtau) liczyły 58 000 żołnierzy i ponad 100 dział. Po stronie niemieckiej trwały gorączkowe przygotowania do obrony miasta. Gubernator Alfred Meyer-Waldeck utworzył dwa pierścienie obrony.

28 września miasto zostało całkowicie okrążone przez oblegających, ale za każdym razem, gdy tylko Japończycy podchodzili pod umocnienia spotykali się z gwałtownym odporem wojsk niemieckich. Po raz pierwszy w historii Japończycy użyli tam w akcji lotnictwa startującego z okrętu. Był to wodnosamolot z japońskiego transportowca „Wakamiya”, wykonujący misję rozpoznawczą. Z lotniska zbudowanego na łądzie startowały trzy japońskie samoloty armijne.

Po stronie obrońców do akcji włączono tylko dwa samoloty Rumpler Taube, których zadaniem była ocena sił przeciwnika i wyśledzenie stanowisk dział japońskich oraz akcje dywersyjne. Przewaga w powietrzu należała, więc, całkowicie do Japończyków, których samoloty stopniowo niszczyły stanowiska niemieckie.

Obronę niemiecką wspierały od strony morza działa kanonierki „Jaguar” i działa stojące w porcie austro-węgierskiego krążownika SMS „Kaiserin Elisabeth”, który przebywał w Tsingtau z wizytą. Sześć dział krążownika użyto też w bateriach nadbrzeżnych. Bateriom nadbrzeżnym udało się uszkodzić brytyjski pancernik „Triumph”, który podszedł zbyt blisko. W nocy 17 października niemiecki torpedowiec S90 skrycie wypłynął z portu i zatopił japoński krążownik „Takachiho”, który poszedł na dno z 253 członkami załogi. Niemieckiemu torpedowcowi nie udało się jednak przebić ponownie przez blokadę portu, wobec czego niemieccy marynarze po wypłynięciu na wody chińskie celowo wyrzucili okręt na brzeg.

Dnia 31 października (w dniu urodzin swego cesarza) Japończycy podjęli generalny szturm na miasto, zostali jednak odparci. W tej sytuacji rozpoczęli siedmiodniowy ostrzał Qingdao, umożliwiając w ten sposób własnej piechocie podejście i zajęcie nowych stanowisk. Niemcy stawiali zacięty opór, otwierając ogień z ciężkich dział.

W dniu 2 listopada, po wyczerpaniu amunicji, sama załoga zatopiła krążownik „Kaiserin Elisabeth”. Nocą 6 listopada piechocie japońskiej udało się w końcu przełamać linie obrony niemieckiej i mimo gwałtownego oporu, obrońcy zmuszeni zostali do wycofania się za bramy miasta. Japończycy zajęli wzgórze wokół Qingdao, niszcząc poszczególne punkty na pierwszej linii obrony. W tej sytuacji pozbawieni amunicji Niemcy zatopili kanonierkę „Jaguar”, po czym zdecydowali się na kapitulację. Ocalały, ostatni samolot Taube został wysłany w dniu 6 listopada z wiadomościami do Chin.

7 listopada 1914 roku oddziały niemieckie oraz wspierające je siły austro-węgierskie złożyły broń. Miasto zostało zajęte przez Japończyków na honorowych warunkach. Obrońców internowano do Japonii, m.in. do obozu jenieckiego i zwolniono ich dopiero po zakończeniu wojny na przełomie lat 1919–1920. Cywilom niemieckim w większości pozwolono pozostać w Qingdao i nadal prowadzić własne interesy.

W dniu kapitulacji, 7 Listopada 1914 roku, zatokę zajęły wojska japońskie. Tak skończyła się historia niemieckiej posiadłości w Chinach.

Ostatecznie Japonia zwróciła ten rejon Chinom dopiero 10 grudnia 1922 roku. Później Japończycy zagarnęli go jeszcze raz w latach 1937-1945 w czasie drugiej wojny chińsko-japońskiej.

Niemcy, oczywiście, już tam nie wrócili.

Pozostały jednak znaczki pocztowe – między innymi ten mój wydrukowano w 1905 roku. Dzięki takiemu niewielkiemu, papierowemu świadkowi tamtych czasów mogłem dzisiaj opowiedzieć tę zapomnianą, a jak sądzę, dla wielu całkowicie nieznaną historię.

Przypadkowo trafiłem w Internecie na jeszcze jedną ciekawostkę. Okazuje się, że jeszcze coś innego pozostało w dawnym Kiautschou po Niemcach.

Jest to najśłynniejsze, do dziś produkowane, chińskie piwo - Tsingtao. Tak samo nazywa się, wciąż pracujący, największy chiński browar.

Browar został założony w roku 1903 roku właśnie przez niemieckich osadników, związanych z bazą marynarki wojennej w Qingdao (po uzyskaniu koncesji Jiaozhou, czyli Kiautschou). Nazwa piwa nawiązuje wprost do nazwy miasta Qingdao, ale w transkrypcji stosowanej przez L'École Française d'Extrême-Orient, czyli Tsingtao.

W czasach istnienia niemieckiej koncesji browar produkował tradycyjne piwo dla Niemców i innych Europejczyków osiadłych w Chinach. W czasie okupacji japońskiej browar został skonfiskowany przez Japończyków a w latach 1945–1949 firma znalazła się w rękach prywatnych.

W 1949 roku browar został przejęty przez rząd komunistyczny. Na początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku został ponownie sprywatyzowany, zmieniono również nazwę na Tsingtao Brewery Company Limited. Obecnie firma posiada także kilka innych browarów na terenie Chin, również produkujących piwo pod marką Tsingtao. Nawet organizuje się tam coroczny Festiwal Piwa.