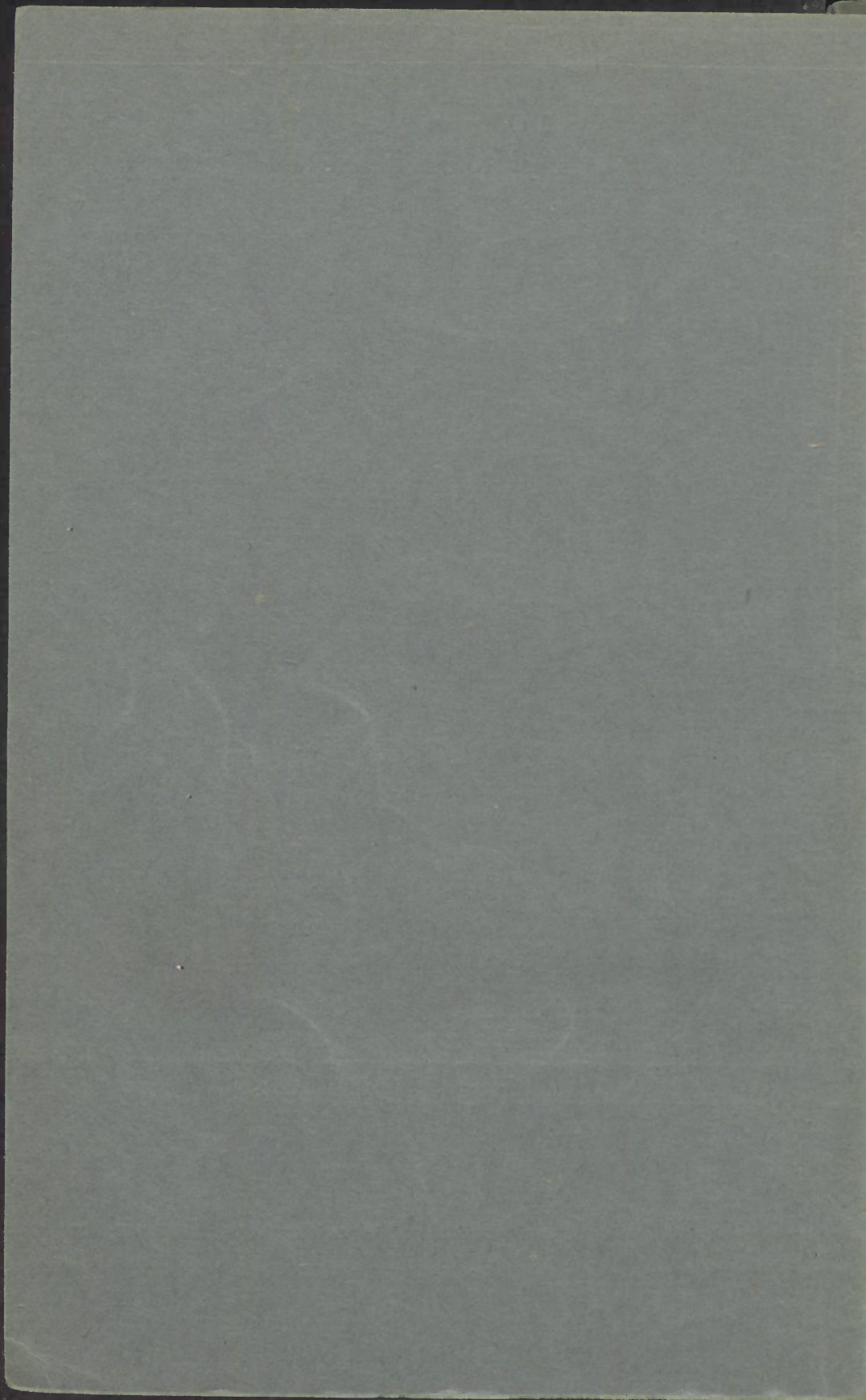


**Bibliothek
des Instituts für Weltwirtschaft
an der Universität Kiel**

Signatur

B 15876



Die chinesischen Vertragshäfen,
ihre
wirtschaftliche Stellung und Bedeutung.

Von

Dr. Hermann Schumacher.

Sonderabdruck
aus den

Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik

Dritte Folge, Band XVI, Heft 5 u. 6,
Band XVII, Heft 1 u. 3.



Jena,
Verlag von Gustav Fischer.
1899.

8,328

Die chinesischen Verhältnisse.

Wirtschaftliche Stellung und Bedeutung.

Dr. Hermann Schnitzer.

Stuttgart.
Verlag von J. Neumann, Neudamm und Statistik
Verlag, Berlin, 1907. 2 Bände.
Preis 20 M.

Die chinesischen Vertragshäfen,
ihre
wirtschaftliche Stellung und Bedeutung.

Von

Dr. Hermann Schumacher.

Sonderabdruck
aus den

Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik

Dritte Folge, Band XVI, Heft 5 u. 6,
Band XVII, Heft 1 u. 3.



Jena,
Verlag von Gustav Fischer.
1899.

Die christlichen Verträge

Verträge und Bedeutung



I. Vertragshäfen und Fremdenniederlassung.

1. Die Entstehung und der rechtliche Charakter der chinesischen Vertragshäfen und Fremdenniederlassungen.

Unter den Staaten des europäischen Kulturkreises sind die im Wechselverhältnis zu einander stehenden völkerrechtlichen Grundsätze der Gleichberechtigung und Territorialität, nach denen Ausländer als privatrechtlich dem Inländer gleichgestellte Rechtssubjekte im ganzen Staatsgebiete zugelassen, doch den Gesetzen und allgemeinen Verwaltungsmaßregeln des fremden Staates unterworfen sind, zur Herrschaft gelangt; im näheren Orient beanspruchen die Europäer zwar die erste Hälfte dieser Grundsätze, sie genießen privatrechtliche Gleichberechtigung und wirtschaftliche Freizügigkeit, doch haben sie den Fortfall ihres Korrelats sich erzwungen, Exterritorialität und mit ihr Konsulargerichtsbarkeit sich gesichert: im fernerem Orient, in China und bisher auch in Japan, finden die Grundsätze in ihren beiden Hälften keine Anwendung. Haben auch dort die Fremden die Vorteile der Exterritorialität und Konsulargerichtsbarkeit sich errungen, so ist es der asiatische Staat, der dort auch die erste Hälfte jener Grundsätze verneint, dem Ausländer Gleichberechtigung und Freizügigkeit versagt. Während trotz mancher auf Rasseninstinkt beruhender fremdenfeindlicher Regungen der breiten Massen des Volkes

1) Der nachfolgende Aufsatz ist ein Abschnitt aus einer größeren Arbeit, in welcher der Verfasser, der als Nationalökonom der Kommission gewerblicher Sachverständiger nach Ostasien beigegeben war, die Ergebnisse dieser Kommissionsreise im Rahmen dessen, was bereits bisher insbesondere durch die Berichte der chinesischen Seezollbehörde, der Konsula und der früheren Reisenden über die wirtschaftlichen Verhältnisse Chinas bekannt war, zusammenzufassen sucht.

im näheren Orient im Staate ein Streben nach völkerrechtlicher Gleichstellung mit den europäischen Staaten erwacht ist, bildet im fernen Reich der Mitte das Streben nach Isolierung nach Abschließung des Landes, nach möglichstem Ausschluß aller Fremden nicht nur eine wallende Stimmung der Masse, sondern noch heute den nur äußerlich bisweilen zurückgedrängten leitenden Gedanken des Staates. Widersetzt sich im näheren Orient der Europäer dem einheimischen Streben nach völliger politischen Gleichstellung, so hat er im fernen Asien noch wachsam und ausdauernd den Kampf um seine eigene privatrechtliche und wirtschaftliche Gleichberechtigung zu führen. Müh-sam muß jedes kleine Zugeständnis erstritten und nach der Erringung unablässig verteidigt werden.

Bis zum Jahre 1842 war der Europäer in China überhaupt nur geduldet. Ausschließlich in Kanton konnte er sich aufhalten und Geschäfte machen, und auch dort nur unter vielfach demütigenden Formen. Erst im Frieden von Nanking wurde von den Engländern ein Recht zum Aufenthalt auf chinesischem Boden erworben. Fünf Küstenstädte wurden jetzt vertragsmäßig dem Fremdhandel geöffnet. Der Begriff des chinesischen Vertragshafens wurde geschaffen.

Welche Rechte wurden damit gewonnen? Was bedeutet der Ausdruck „Vertragshafen“?

Ein Vertragshafen besitzt vor anderen chinesischen Städten den Vorzug, daß die Angehörigen derjenigen Staaten, die mit China im Meistbegünstigungsverhältnis stehen, in ihm befugt sind, sich niederzulassen und anzubauen, sowie „ohne Belästigung und Beschränkung“ mit jeder beliebigen Person geschäftliche Verbindungen anzuknüpfen, daß ferner Schiffe europäischer Bauart unter der Flagge der nämlichen Staaten das Recht haben, ihn aufzusuchen, in ihm zu laden und zu löschen, und daß gewisse Vorzugsbedingungen in der Warenverzollung in ihm bestehen. Nur in einem Vertragshafen erfreuen sich Ausländer dieser Rechte. Sie dürfen zwar mit einem vorschriftsmäßig ausgestellten Passe und in einem Umkreis des Vertragshafens von 100 Li oder etwas mehr als 50 km und auf die kurze Frist von fünf Tagen auch ohne einen solchen sich zeitweilig ins Innere begeben, dort Waren kaufen und verkaufen, sogar seit dem chinesisch-japanischen Frieden von Schimonoseki Lagerräume für Ein- und Ausfuhrwaren mieten¹⁾; sie dürfen aber nicht außerhalb des Vertragshafens sich dauernd aufhalten, Land kaufen, Baulichkeiten errichten²⁾; und ein fremdes Schiff und seine Ladung verfällt der Konfiskation, wenn

1) Dieses im Friedensvertrage vom 17. April 1895 Art. VI. sub No. 3 enthaltene Zugeständnis ist auffälligerweise in dem späteren chinesisch-japanischen Handelsvertrage vom 21. Juli 1896 nicht besonders erwähnt worden. Es ist auch bisher nicht bekannt geworden, daß von ihm Gebrauch gemacht worden ist.

2) Nur für die Missionare hat der französische Gesandte Barthemy im Jahre 1865 diese Rechte erworben. Ursprünglich nur für katholische Missionare gewährt, sind sie auch auf die den verschiedensten Gesellschaften angehörigen protestantischen ausgedehnt worden.

es einen chinesischen Hafenort anläuft, für den nicht ausdrücklich dieses Privileg gewährt worden ist ¹⁾).

Alle Ausländer, die einem Staate angehören, der mit China in einem Vertragsverhältnis steht, genießen in einem chinesischen Vertragshafen heute dieselben Rechte und heute haben thatsächlich alle in Betracht kommenden Völker einen Vertrag mit China abgeschlossen. Nachdem England im Jahre 1842 mit einem solchen Verträge vorangegangen war, folgten nach zwei Jahren die Vereinigten Staaten und Frankreich, im Jahre 1847 Schweden und Norwegen, im Jahre 1858 Rußland, im Jahre 1861 Deutschland, im Jahre 1863 Dänemark und Holland, im Jahre 1864 Spanien, im Jahre 1865 Belgien, im Jahre 1866 Italien und im Jahre 1868 Oesterreich-Ungarn. Alle diese Verträge entsprachen im wesentlichen den englischen Vorbildern. Obwohl die chinesischen Vertragsplätze durch England, Frankreich und Japan eröffnet worden sind, sind sie nach den mit Preußen und Deutschland bestehenden Meistbegünstigungsverträgen sämtlich unter genau denselben Bedingungen, wie den Angehörigen jener Staaten, auch deutschen Unterthanen zugänglich. Ein Vertragshafen trägt staats- und völkerrechtlich einen durchaus internationalen Charakter. Ein fremder Staat kann durch einen einseitigen Akt der Gesetzgebung oder Verwaltung nicht in die Rechte eines anderen Vertragsstaates und seiner Angehörigen in einem chinesischen Vertragshafen eingreifen. Der Anspruch auf Besuch, Wohnsitz und Geschäftsbetrieb in allen dem Fremdhandel geöffneten chinesischen Städten kann auch uns Deutschen, obwohl wir sehr viel später auf dem Plane erschienen sind, als Engländer, Amerikaner und Franzosen, nicht genommen werden. Völkerrechtlich und staatsrechtlich stehen die Angehörigen aller Vertragsstaaten in jedem Vertragshafen Chinas sich gleich ²⁾).

Nach den Vertragsbestimmungen sind die den Ausländern gewährten Rechte innerhalb des Vertragshafens örtlich nicht beschränkt. Soweit die dem Fremdhandel geöffnete Stadt sich dehnt, darf der Ausländer sich aufhalten, Land erwerben, Häuser bauen, sein Geschäft betreiben. Der chinesischen Gerichtsbarkeit ist er zwar auch entzogen und statt dessen in allen Privat- und Strafrechtssachen seinem Konsul unterstellt, der chinesischen Verwaltung ist er aber durch die ursprünglichen Verträge nicht entrückt worden; er ist nach ihnen nicht befugt, Verwaltungsmaßnahmen chinesischer Behörden, was z. B. Ortspolizei oder Grundsteuer anlangt, sich zu entziehen oder gar eigenmächtig in sie einzugreifen. In Vertragshäfen, wo bisher nur wenige Europäer sich aufhalten, wie in Wuhu, Itschang, Tschunking am Yangtse, wie in Futschou und Swatau, auch in den kürzlich eröffneten Westflußplätzen Wutschou und Samschui, leben demgemäß auch die Ausländer

1) Es giebt allerdings sowohl am Yangtsestrom, als auch am Westflusse sogenannte Anlegehäfen, in denen Fremde sich nicht ansiedeln und nicht Geschäfte — auch nicht durch angestellte Chinesen — betreiben dürfen, in denen sie aber mit Dampfern anlegen und Waren ein- und ausladen dürfen.

2) Vgl. Art. VI und XL des preussisch-deutschen Handelsvertrages mit China vom 2. September 1861.

mehr oder minder zerstreut innerhalb des Bannkreises der chinesischen Verwaltung.

Da aber das vereinzelte Wohnen inmitten der unsagbar schmutzigen, in allen Sitten und Gewohnheiten durchaus andersartigen Chinesenbevölkerung und unter der launenhaften Verwaltung wechselnder, oft fremdenfeindlicher Mandarine große Unannehmlichkeiten, bisweilen gar Gefahren mit sich bringt, so erwuchs überall, wo Ausländer in größerer Anzahl zusammentrafen, das Bestreben, sich geschlossen und einigermaßen abgesondert von der Chinesenbevölkerung anzusiedeln. Die fremden Regierungen kamen diesem Bestreben nach Aussonderung aus der Einflußsphäre der chinesischen Verwaltung entgegen. England, auch Frankreich und bald darauf vereinzelt die Vereinigten Staaten von Amerika trafen Abmachungen, wonach in den besonders bereits entwickelten oder besonders entwicklungsfähigen Vertragshäfen den Fremden günstig gelegene Gebiete eingeräumt wurden, wo sie allein sich ansiedeln und unter eigener Verwaltung leben konnten. So entstanden früh innerhalb der größeren Vertragshäfen besondere Fremden-Niederlassungen¹⁾. In ihnen haben Europäer und Amerikaner nach ihren eigenen Sitten und Gewohnheiten und den gesteigerten Ansprüchen, die sie an Reinlichkeit, an Luft und Licht, an Häuser- und Straßenbau, an Sicherheitsdienst, Gesundheitspflege, Verkehrseinrichtungen und Unterrichtswesen zu stellen pflegen, ihr Leben einrichten können; und was europäische, insbesondere englische Selbstverwaltung in diesen Niederlassungen, insbesondere in Schanghai, Tientsin, Hankou und Kanton, in kurzer Frist geleistet hat, das ist oft geschildert und mit Recht bewundert worden. Sie sind die erquickenden Oasen europäischer Kultur inmitten der ungastlichen, trotz ihrer Eigenart öden Gleichförmigkeit des in seinen Ansprüchen ans Leben vom Ausländer so unendlich verschiedenen Chinesentums. Die Kluft zwischen europäischer und chinesischer Kultur, die jedem noch heute in ungemilderter, fast zurückschreckender Kraßheit entgegentritt, sobald er aus einer freundlichen, liebevoll gepflegten Fremdenniederlassung in die anstoßende in Schmutz und Verwahrlosung verkommene Chinesenstadt seinen Fuß setzt, sie ist in diesen Niederlassungen auch rechtlich zum Ausdruck gekommen; im näheren Orient, wo die Kluft noch nicht so tief ist, wird sie rechtlich durch die Konsulargerichtbarkeit gekennzeichnet; in China, wo sie infolge der jahrtausendlangen fast völligen Absonderung von der nichtasiatischen Kulturwelt weiter reicht, kommt zur Negierung der einheimischen Rechtspflege auch die der einheimischen Verwaltung²⁾.

1) Vgl. Denkschrift über die deutschen Niederlassungen in Tientsin und Hankau, Drucksachen No. 217 des Reichstags, 9. Leg.-Per., V. Sess. 1897/98, sowie die Reiseberichte, die Dr. Heinrich Kanner in den Jahren 1895/96 für die Frankfurter Zeitung geschrieben hat, insbesondere in der Nummer vom 10. Februar 1896 den Artikel über „Europäische Städteverwaltung in China“ und in der Nummer vom 24. Februar 1896 denjenigen über „Zwei deutsche Zukunftsstädte in China“. Sie sind — von einem älteren Unternehmen der Kölnischen Zeitung abgesehen — die ersten Berichte eines deutschen Zeitungskorrespondenten gewesen und trotz der zahlreichen Nachfolgerschaft die besten geblieben.

2) Vgl. a. a. O. in der Frankfurter Zeitung vom 10. Februar 1896.

Diese Ausscheidung aus der chinesischen Verwaltung ist verschieden erfolgt und danach unterscheidet man zwei rechtliche Formen der Niederlassungen: eine sogenannte „Konzession“, wie sie in Kanton besteht, wo eine fremde Regierung ein bestimmtes von der chinesischen Regierung expropriiertes Gebiet pachtet und es dann ihrerseits weiterverpachtet, und ein sogenanntes Settlement, wie es in Schanghai existiert, wo ohne unmittelbare Dazwischenkunft einer fremden Regierung die Ausländer einzeln und allmählich von den chinesischen Besitzern — häufig unter gewissen vereinbarten Maximalbedingungen — das Land erwerben. Da diese Niederlassungsvereinbarungen unabhängig voneinander von Fall zu Fall und mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des einzelnen Platzes abgeschlossen werden, so finden sich, beispielsweise was die Mitwirkung des Konsuls anlangt, vielerlei kleine Abweichungen, die die Grenzen zwischen beiden Rechtsformen recht flüssig machen.

In allen Fällen aber bleibt der Grund und Boden dieser Niederlassungen — und darin besteht ihr Unterschied von einer Kolonie, wie beispielsweise Hongkong — unter chinesischer Gebietshoheit; er ist nicht gekauft, sondern nur — wenn auch der zur formellen Anerkennung jährlich zu entrichtende, nach dem bisherigen Steuerertrage bemessene Pachtschilling noch so gering ist ¹⁾ — zeitweise gepachtet; er bleibt ein Teil des chinesischen Staats, ein Teil des chinesischen Zollgebiets, ein Teil des chinesischen Vertragshafens, auf den alle vereinbarten Bestimmungen, die für das Ganze gelten, Anwendung finden, in dem die Angehörigen eines jeden fremden Staates der Gerichtsbarkeit ihres Konsuls, die Chinesen der ihres einheimischen Richters, nicht alle Angesehenen, wie in einer Kolonie, der Gerichtsbarkeit des Niederlassungsstaates unterstehen ²⁾. Die Meistbegünstigungsklausel gilt auch hier. Auch innerhalb der Grenzen einer englischen, einer französischen, amerikanischen und japanesischen Niederlassung besitzen wir Deutsche das vertragsmäßig zugestandene Recht auf Besuch, Wohnsitz und Geschäftsbetrieb. Der völkerrechtlich festgelegte internationale Charakter der Vertragshäfen erleidet durch die innerhalb des Rahmens jener vorausgehenden Verträge liegenden, wesentlich privatrechtlichen Niederlassungsvereinbarungen nur eine thatsächliche Einschränkung. Diese besteht darin, daß die Vertragsmacht, der eine Niederlassung zugestanden ist, innerhalb des ihr überwiesenen Gebietes die Bedingungen für die Veräußerung und Vermietung des Grund und Bodens vorschreiben kann. Bisher hat sich das, in den im wesentlichen nur in Betracht kommenden englischen Niederlassungen darauf beschränkt, daß der Nicht-Engländer, der in einer von ihnen ein Grundstück erwerben will, die Genehmigung des englischen Konsuls dazu einholen muß und daß diese nur unter der Voraussetzung

1) In der englisch-amerikanischen Niederlassung in Shanghai beträgt er z. B. 1500 Cash per Mau oder etwas mehr als 3 M. für 6 ar.

2) Nur Kanton macht hiervon auf Grund besonderer Vereinbarung eine Ausnahme, indem in der dortigen englischen Konzession alle Angesehenen dem Rechte des Niederlassungsstaates unterstehen.

erteilt wird, daß der Konsul des Käufers bestätigt, daß dieser bezüglich des Grundstücks in allen Land- und Niederlassungsfragen den englischen Vorschriften sich unterwerfe; unter dieser Voraussetzung ist der Kauf, so viel bekannt geworden ist, stets anstandslos genehmigt worden. Auch wird man der gestellten Bedingung ihre Berechtigung nicht versagen, da sie nicht eine Benachteiligung Fremder gegenüber den eigenen Unterthanen, sondern nur eine Gleichstellung mit ihnen beabsichtigt; und jeder, der gesehen hat, wie groß die Segnungen, wie gering die Lasten englischer Verwaltungskunst im fernen Osten sind, wird gerne sie erfüllen. Es haben bisher die Angehörigen aller Nationalitäten in den englischen Niederlassungen im Grunderwerb thatsächlich gleich gestanden, und ebenso haben sie der Errungenschaften, die englischer Unternehmungsgeist, englischer praktischer Sinn und englische Ausdauer in diesen Niederlassungen im unwirtlichen China geschaffen haben, als Gleichberechtigte sich erfreuen dürfen, wie sie auch an den Vertragsrechten, die England vorzugsweise erstritten hat, unbeschränkt teilgenommen haben.

Infolge dieser von Nichtengländern genossenen Gleichberechtigung auf dem Gebiete des Rechts wie der Verwaltung hat die englische Niederlassung ihren nationalen Charakter mehr und mehr verloren. Die Niederlassungsverwaltung erfolgt allerdings regelmäßig auf Grund eines von der englischen Regierung erlassenen Statuts und dem englischen Konsul steht über sie eine oberste Kontrolle zu, die nicht unzutreffend mit der eines preußischen Regierungspräsidenten über eine preußische Stadtverwaltung verglichen worden ist; da aber das Prinzip weitgehendster Selbstverwaltung ohne Rücksicht auf die Nationalität der in der Niederlassung Ansässigen durchgeführt ist, vielmehr jeder Grundbesitzer zur Wahl des Stadtrates berechtigt zu sein pflegt, so nimmt diese wichtigste Verwaltungsinstanz eine internationale Schattierung an, die mit dem Wachsen der nichtenglischen Interessen in China einer dauernden Verstärkung im natürlichen Verlauf der Dinge entgegengeht. Bezeichnenderweise ist in der englischen Niederlassung in Tientsin der dortige langjährige Zollkommissar und einstige Vertraute Li Hung Tschang's, der Deutsche Gustav Detring, anderthalb Jahrzehnte lang der einflußreiche Vorsitzende des Stadtrates gewesen. In Schanghai, dem im Mündungsgebiet des mächtigen Yangtse-Stromes gelegenen wichtigsten aller chinesischen Vertragshäfen, hat die Entwicklung zur Internationalität noch einen bedeutenden Schritt weiter gethan. Dort sind seit dem Jahre 1863 die englische und die amerikanische Niederlassung, neben denen noch eine dritte, mehr bürokratisch regierte und weniger aufgeblühte französische existiert, zu einer einheitlichen Körperschaft vereinigt worden. Gleichzeitig damit ist die Verwaltungskontrolle und die wichtige Vertretung des machtvoll emporgeblühten jungen Gemeinwesens dem ganzen Konsularkorps und dem als seinen Geschäftsführer gewissermaßen funktionierenden Doyen — und das ist seit einer Reihe von Jahren der deutsche Generalkonsul — übertragen worden. Der Stadtrat (Municipal Council) geht aus allgemeinen Wahlen, und zwar

aus den Wahlen aller Angesehenen, die für ein Haus im Mietwert von wenigstens 500 Taels Mietsteuer oder für einen Grundbesitz im gleichen Mindestwerte Grundsteuer zahlen¹⁾, hervor, so daß er unter seinen neun Mitgliedern, die sämtlich die nicht unbedeutenden Pflichten im Ehrenamte versehen, seit Jahren auch einen Deutschen zählt. Die Internationalität ist in Schanghai sogar bis zur Schwerfälligkeit durchgeführt worden, indem eine Aenderung des für die Niederlassungsverwaltung zur Richtschnur dienenden Statuts, der sogenannten Land-Regulationen, der Genehmigung der Vertreter sämtlicher, auch der in China am geringsten interessierten Vertragsstaaten bedarf, wodurch nicht wenig dazu beigetragen wurde, daß die notwendige, seit siebzehn Jahren und jetzt mehr als je erstrebte Revision desselben noch immer nicht durchgeführt ist. Der internationale Charakter ruht in Schanghai also auf festen rechtlichen Grundlagen, so daß unliebsame Aenderungen zu Ungunsten einer Vertragsmacht dort außerhalb des Bereichs des Möglichen liegen.

Dieser internationale Charakter hat sogar kürzlich gewissermaßen kriegsrechtlich seine Sanktionierung erhalten. Im chinesisch-japanischen Kriege wurde es nämlich durchgesetzt, das Japan Schanghai als neutrales Gebiet anerkannte. Obwohl der Staat, zu dem der Boden gehört, auf dem die größte Fremdenniederlassung im fernen Osten sich erhebt, vom schlimmsten Kriegsunglücke heimgesucht wurde, hat Chinas größter Hafenplatz keine Schädigung seines Handels und seiner Schifffahrt zu erfahren gehabt. Auch im Jahre 1880, als der Kuldschakonflikt zwischen China und Rußland zu einem Kriege zu führen drohte, soll bereits die Versicherung gegeben sein, daß Schanghai und sogar auch alle anderen Vertragshäfen südlich vom Meerbusen von Petschili von Kriegsoperationen unberührt gelassen werden würden²⁾. Man schöpft daraus in Shanghai vielfach die Hoffnung, die Internationalität werde diesen wichtigsten Hafenplatz Ostasiens in jedem Kriege, sei es mit China, sei er mit England oder einer anderen Macht, dauernd vor einem Bombardement, ja sogar einer Blockade schirmen.

Diese neutrale Internationalität und der republikanische Charakter der Verfassung und Verwaltung Schanghais, aus dem sie hervorgewachsen ist, haben sogar vielfach dem Engländer die unbefestigte nicht-englische Hafenstadt an der Yangtsemündung lieber gemacht, als das englische, doch ziemlich absolut vom Mutterlande aus regierte und feindlichen Angriffen mehr ausgesetzte befestigte Hongkong.

Dieses aus nationalen Anfängen in Schanghai erwachsene internationale System, daß sich in dreißig Jahren im allgemeinen so glänzend

1) Dieses Wahlsystem hat zu mancherlei Klagen Anlaß gegeben und nicht ganz mit Unrecht. Bei der großen Beweglichkeit der Fremdenbevölkerung in China wird es sich stets wiederholen, daß ein vielleicht nicht unbeträchtlicher Teil des Grund und Bodens in den Händen von Bodenspekulanten liegt, die in Schanghai nicht leben, an den Schicksalen des fernen eigenartigen Gemeinwesens unmittelbar kein Interesse haben und nur darauf bedacht sind, bei möglicher Steigerung des Wertes ihres Besitzes die Lasten für denselben möglichst zu verringern. Diese Frage der „absentee landlords“ hat zu einer kleinen Bewegung für Demokratisierung des Wahlrechts in Schanghai geführt.

2) Vgl. Gundry, China and her Neighbours. London 1893, S. 215.

entwickelt hat, daß Schanghai mit vielem Recht der stolze Beiname einer Musterniederlassung, eines Model-Settlement beigelegt worden ist, hat als Vorbild neuerdings seit dem Frieden von Schimonosecki dazu geführt, in einigen neu eröffneten Vertragsplätzen, wie den chinesischen Großstädten Hangtschou und Sutschou, sogenannte allgemeine Niederlassungen (general settlements) zu schaffen, die von vornherein einen vollen internationalen Charakter trugen¹⁾.

In allen anderen Vertragsplätzen beruht, wie geschildert wurde, der internationale Charakter der englischen Niederlassungen nicht auf einer rechtlichen Grundlage; er ist vielmehr bloßer Ausfluß einer Verwaltungspraxis. Eine solche kann aber jederzeit geändert werden. Es ist allerdings gegenwärtig wenig wahrscheinlich, daß das geschieht. Es liegt jedoch nicht außerhalb des Bereichs des Möglichen, daß eine nationale Verstimmung, wie sie kürzlich die Beziehungen zwischen Deutschland und England trübte, auch einmal auf den fernen Osten übergreift und dort die unparteiische Unbefangenheit stört. Ansätze dazu sind schon hervorgetreten. Die deutschen Erfolge bei den Bestimmungen der chinesischen Regierung während des japanisch-chinesischen Krieges hatten in Tientsin eine gewisse Gereiztheit der Engländer entstehen lassen, die im Verein mit verschiedenen anderen kleinen Umständen im Jahre 1894 dazu führte, daß Detring auf seinen so lange innegehabten bürgermeister-artigen Posten nicht wieder gewählt wurde. In Hankou war sogar eine gewisse sachliche Benachteiligung deutscher Interessen insofern hervorgetreten, als die englische Niederlassungsverwaltung das Kartell der großen Dampfergesellschaften auf dem Yangtse durch die Einräumung sämtlicher Anlegestellen am ganzen Ufer der Niederlassung in ihrer monopolartigen Stellung wirksam unterstützte. Da zu gleicher Zeit die Ansicht sich Geltung verschuf, es schade den Deutschen in den Augen der Chinesen und entspreche „nicht der angesehenen Stellung, die die deutschen Kaufleute in China einnehmen, daß sie in den Niederlassungen anderer Nationen gewissermaßen zu Gäste wohnen“²⁾, so entstand der Plan, dort, wo deutsche Interessen von einer mehr nationalen Niederlassungsverwaltung am meisten zu befürchten hatten, deutsche Niederlassungen zu begründen. Die guten Dienste, die Deutschland im Verein mit Rußland und Frankreich China nach dem unglücklichen Ausgang des Krieges mit Japan geleistet hatte, schufen den günstigen Boden zur Verwirklichung dieses Planes. Im Oktober 1895 wurden die Verträge unterzeichnet, welche Deutschland in den beiden genannten Plätzen, in Hankou und Tientsin, die — bereits jetzt Sitze wichtiger, vielfach überwiegender deutscher Interessen — voraussichtlich unter den bestehenden chinesischen Vertragshäfen außer Schanghai die bedeutendste Rolle in der Zukunft spielen werden, Niederlassungen einräumten. In dem zum Hauptknotenpunkt der wichtigsten chinesischen Eisenbahnlinsen erkorenen großen Handelsemporium am Einfluß des

1) Neben ihnen bestehen noch besondere japanische Niederlassungen.

2) Die angeführte Denkschrift, S. 2.

Han-Stromes in den Yangtse, wo bisher eine mit einer vorzüglichen Ufersicherung und breiter daranschließender Uferstraße ausgestattete englische und eine im allgemeinen noch unbesiedelte, in einen Rennplatz verwandelte französische Niederlassung, von der ein Teil im Jahre 1896 an Rußland abgetreten worden ist, bestanden, ist uns Deutschen ein Gebiet von rund 600 Mau oder 36 ha¹⁾ mit einer 1090 m langen Uferfront überlassen worden. In dem als Eingangsthor zur Reichshauptstadt Peking hochwichtigen Stapelplatze des Nordens umfaßt die zu den bestehenden englischen und französischen Niederlassungen hinzukommende deutsche Niederlassung ein Gebiet, das, ohne die für bereits vorhandene Anlagen, insbesondere die „Tientsiner Universität“ ausgeschiedenen chinesischen und sonstigen Enklaven, rund 1100 Mau oder 67 ha mit einer 1650 m langen Uferfront groß ist; es hatte ursprünglich eine bedeutendere Ausdehnung, als die beiden anderen älteren Niederlassungen zusammen, von denen allerdings zu unserem Nachteil inzwischen die englische um ein beträchtliches Stück Hinterland vergrößert ist und die französische eine ähnliche Ausdehnung wenigstens erstrebt. Beide Niederlassungsgebiete sind an das Deutsche Reich „für immer verpachtet“ worden und zwar gegen jährliche Entrichtung eines nach dem bisherigen Grundsteuerertrage bemessenen Grundzinses, der in Tientsin 1000 große Cash für jedes Mau oder für das ganze Gebiet rund 1100 Taels²⁾, in Hankou für das ganze Gebiet 121 Taels beträgt. Beide Gebiete sind durch den Yangtse einerseits, dessen Wasserstand in Hankou um mehr als 40 Fuß im Jahre schwanken kann, und durch den immer mehr verschlammenden Peiho andererseits, dessen für Tientsin so wichtige Regulierung neuerdings geplant wird, häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzt und daher „ohne entsprechende Uferbefestigungen und Quaianlagen für europäische Wohnstätten nicht geeignet“. Leider sind mehr als zwei Jahre verstrichen, bis mit diesen die Grundlage für jede weitere Entwicklung bildenden Bauten begonnen wurde. Diese Verzögerung verursachten die Schwierigkeiten, die erheblichen Mittel aufzubringen, „die zur Enteignung der in den Niederlassungen liegenden Grundstücke, Häuser und Gräber, ferner zur Herstellung und Unterhaltung der Uferbefestigungen, Quais und Straßen, zur Austrocknung der Sümpfe und Aufschüttung der Grundstücke, endlich zur Errichtung der für die Gemeindezwecke der Niederlassungen bestimmten Bauten erforderlich waren“. Die deutsche Regierung entschied sich unter den verschiedenen Möglichkeiten der Geldbeschaffung dafür, „die Begründung und Einrichtung der Niederlassungen kapitalkräftigen Aktiengesellschaften zu übertragen und ihnen unter gewissen, die deutschen Interessen sichernden Bedingungen den Weiterverkauf der einzelnen Baugrundstücke sowie die finanzielle Verwertung der herzustellenden

1) In der citierten Denkschrift S. 4 wird die Größe auf „36 000 Quadrat-Tschang gleich 46 ha“ angegeben; da nach dem Art. II des Vertrages diese Gesamtfläche von 36 000 Quadrat-Tschang gleich 600 Mau und ein Mau gleich 6,131 ar ist, so beträgt die Größe in Wirklichkeit nur 36 786 ha.

2) Ein Tael ist rund gleich 3 M.

Anlagen zu gestatten“¹⁾. Zur Gründung solcher Terraingesellschaften hat sie mit der Deutsch-Asiatischen Bank bezüglich der Tientsin-Niederlassung am 29. Mai 1897 und bezüglich der Hankou-Niederlassung am 10. Februar 1898 einen Vertrag abgeschlossen und zwar ist die Firma Rudolf Wahl in Köln alsbald in den ersten mit eingetreten, und beim zweiten haben sich zwei große deutsche Firmen in China, die vor dem Erwerbe der Niederlassung einen ausgedehnten Teil des Gebietes, insbesondere die meisten wertvollen Ufergrundstücke, erworben hatten, an das Bankunternehmen angeschlossen.

Nach diesen beiden Verträgen verpflichtet sich die Deutsch-Asiatische Bank erstens, der deutschen Regierung die zur Erwerbung des Niederlassungsgebiets erforderlichen Geldmittel nach Maßgabe der fortschreitenden Enteignung zur Verfügung zu stellen. Zweitens übernimmt sie die Verpflichtung, innerhalb eines Jahres von der Uebernahme der betreffenden Ufergrundstücke ab in Tientsin und innerhalb zweier Jahre vom Abschluß des Vertrages ab in Hankou am Flußufer ein Bollwerk (Bund) und eine dieses abschließende Straße nach dem Vorbilde der in den beiden englischen Niederlassungen bestehenden Anlagen herzustellen; allerdings ist das an die Voraussetzung geknüpft, daß es sich ohne Ueberschreitung des veranschlagten Gesamtaufwandes, der für Hankou auf 240 000 M., für Tientsin auf die etwas größere Summe von 90 000 Taels angegeben ist, sowie eines etwaigen Mehrbetrages bis zu 10 Proz. möglich ist; anderenfalls wird die Bank mit den genannten Summen die Anlagen entweder in geringerer Güte oder nur für einen Teil des Flußufers errichten lassen²⁾. Endlich hat die Bank dem Heranwachsen der Ansiedelungen entsprechend Straßennetze anzulegen. Während diese sofort unentgeltlich in das Eigentum der betreffenden Niederlassungsgemeinde übergehen sollen, ist dieser bezüglich der übrigen Anlagen das Recht vorbehalten worden, nach Ablauf von fünfzig Jahren gegen Erstattung der aufgewendeten Kosten sie zu übernehmen.

Der Bank werden dagegen, wie gesagt, die innerhalb der beiden Niederlassungen gelegenen Grundstücke und Gebäude, sobald sie von der Regierung in der im Vertrage mit China vereinbarten Weise enteignet worden sind, zur Weiterveräußerung an die Interessenten übertragen, doch mit den Beschränkungen, daß das Reich in jeder Niederlassung zwei Grundstücke zur Errichtung eines Konsulatsgebäudes und eines Rathauses zu Enteignungspreisen übernehmen kann, daß in der Tientsin-Niederlassung³⁾ ein in bestimmter Weise zu berechnendes Drittel des Niederlassungsgebiets nur an deutsche Interessenten parzellenweise veräußert werden darf, daß in beiden Niederlassungen jedem

1) Denkschrift, a. a. O.

2) Es dürfte recht zweifelhaft sein, daß man mit den genannten Beträgen ausreicht; in Hankou schätzte man seiner Zeit die Kosten der Anlagen auf 500 000 bis 750 000 M.

3) Für die Hankou-Niederlassung schien eine gleiche, auf das Interesse deutscher Käufer bedachte Bestimmung „nicht erforderlich, da dort die Hauptinteressenten an dem Unternehmen selbst in ausgiebiger Weise beteiligt sind“.

Erwerber eines Grundstückes in vorgeschriebener Form die Verpflichtung auferlegt wird, Mitglied der deutschen Niederlassungsgemeinde nach Maßgabe der Gemeindestatuten zu werden und auch als Nichtdeutscher dem deutschen Recht und der deutschen Gerichtsbarkeit in allen das Grundstück und die Stellung zur Niederlassungsgemeinde betreffenden Rechtsverhältnissen sich zu unterwerfen, daß endlich keine Veräußerung eines Niederlassungsgrundstückes an einen Nichtdeutschen ohne ausdrückliche Genehmigung des deutschen Konsuls vorgenommen werde. Ferner erhält die Bank die Berechtigung, die von ihr herzustellenden Uferanlagen finanziell auszunutzen, d. h. Hafen-, Anlage- und Lagergebühren nach einem von der deutschen Regierung zu genehmigenden Tarif zu erheben.

Wie diese Bestimmungen in fast allen Grundzügen bewährte englische Vorbilder erkennen lassen, so soll auch die Verwaltung in den beiden deutschen Niederlassungen nach englischem Muster unter möglichster Berücksichtigung der Wünsche und Vorschläge der deutschen Kaufleute eingerichtet werden; es soll insbesondere das Prinzip der Selbstverwaltung in ausgedehntem Maße durchgeführt und einem aus den Wahlen der Ansiedler hervorgehenden Stadtrat, dessen Mitglieder ehrenamtlich thätig sind, wie in den englischen Niederlassungen, das Schwergewicht der Verwaltungsthätigkeit übertragen werden.

Wann allerdings die Verhältnisse soweit entwickelt sein werden, daß eine lebensvolle Niederlassungsgemeinde gebildet, ein verantwortlicher Stadtrat gewählt werden kann, das läßt sich noch nicht absehen. Die beiden neuen Niederlassungen boten vor kurzem noch einen traurigen Anblick dar: sumpfiger, mit Riedgras bewachsener, von einigen Wasserbüffeln aufgesuchter Ackerboden, auf dem in Hankou ein schon vorher von einer deutschen Firma errichtetes Petroleumlagerhaus und ein amerikanisches Petroleumlager sich erhoben, in Tientsin das Gebäude der erwähnten chinesischen Hochschule, eine chinesische Reisniederlage, eine Leichenhalle für chinesische Beamten und ein chinesischer Begräbnisplatz sich befanden. Die mit der Deutsch-Asiatischen Bank getroffenen Vereinbarungen stellen es in sichere Aussicht, daß durch Fortschaffung des chinesischen Gerümpels und durch den Bau eines vor Ueberschwemmungen schützenden stattlichen Uferdammes dieses Bild bald erfreulicher wird; ob aber auch ebenso bald Ansiedler in der ameliorierten Niederlassung sich wirklich niederlassen werden, das ist noch eine Frage. Bisher konnte von einem Platzmangel der Europäer sowohl in Tientsin, zumal nach der Vergrößerung der dortigen englischen Niederlassung, als auch in Hankou, ganz abgesehen von der als Rennplatz benutzten französischen Niederlassung, nicht wohl die Rede sein. Daß daher in beiden Orten bereits angesessene Fremde, insbesondere Deutsche aus der lieblich emporgeblühten, alles Geschäftsleben in sich konzentrierenden englischen Niederlassung in die anfänglich unvermeidliche Oede und Stille der deutschen übersiedeln werden, wird kaum angenommen werden können; sie werden nicht einmal durch die zu erwartenden

billigen Grundstückspreise¹⁾ dazu verlockt werden können. Aber auch für die Annahme eines starken Zustroms Fremder, insbesondere fremder Kaufleute von außerhalb, spricht die bisherige Entwicklung, wie wir noch ausführlich darlegen werden, nicht. Man kann daher nicht leugnen, daß solange die bisherigen Zustände in China fort-dauern, die Aussicht auf eine schnelle Entwicklung der beiden deutschen Niederlassungen gering ist. Es ist alles von einer modernen Umgestaltung dieser so vielfach stagnierenden Zustände zu erhoffen; es hängt in Hankou alles davon ab, ob die große Luhan-Eisenbahn von Hankou nach Peking wirklich gebaut wird und vielleicht im Anschluß daran deutsches Kapital die wichtige Yangtsedampfschiffahrt aufzunehmen wagt; es kommt in Tientsin alles darauf an, daß diese Stadt durch eine Regulierung des Peiho den seit fast drei Jahren völlig verlorenen Charakter eines Seehafens wiedergewinnt, daß sie neuerdings aufkommenden Konkurrenzplätzen gegenüber ihr Uebergewicht zu behaupten weiß, daß sie ebenfalls durch Eisenbahnen mit ihrem weiten Hinterlande, hauptsächlich auch mit der kohlen- und erzeichen Provinz Schansi in Schienenstrangverbindung gesetzt wird. Für beide Plätze ist dabei natürlich von der größten Bedeutung, welche Lage zu unseren Niederlassungen die beiderseitigen Bahnhöfe erhalten. In Hankou insbesondere liegen die natürlichen Verhältnisse in dieser Beziehung für unsere Niederlassung sehr günstig und es schien — wenigstens vor einiger Zeit — schon so gut wie abgemachte Sache zu sein, daß der Endpunkt der Luhan-Eisenbahn direkt an die deutsche Niederlassung und zwar erheblich näher an diese, als die englische herangerückt würde. Vollziehen sich die angedeuteten Umgestaltungen, wie es jetzt den Anschein hat, wirklich und wird die Bahnfrage in einem für uns nicht ungünstigen Sinne gelöst, so dürften unsere deutschen Niederlassungen in Hankou und Tientsin einer erfreulichen Entwicklung entgegengehen, zum Segen deutschen Handels und Gewerbefleißes zu rührigen Mittelpunkten deutscher Unternehmungslust, zu anziehenden Oasen deutscher Kultur und deutschen Familienlebens, zu schützenden Bollwerken deutschen Nationalgefühls im fernen Osten sich gestalten.

2. Die Nachteile der Fremdenniederlassungen in China.

Wie das Bestreben der Ausländer, sich geschlossen und abgesondert von den Chinesen anzusiedeln, in den Fremdenniederlassungen erst den geeigneten Boden für ein kräftiges Festwurzeln und dauerndes Er-

1) Es betrug in Hankou der Preis für Ufergrundstücke in der deutschen Niederlassung kurz nach ihrem Erwerbe pro Mau oder 6,131 ar 300—400 Taels; er dürfte später noch billiger geworden sein. Gleichzeitig wurde der Durchschnittswert eines Mau in der deutschen Tientsin-Niederlassung, in der jeder Landverkauf verboten war, auf etwas weniger als 200 Taels berechnet. Die Kosten für die verschiedenen Anlagen in den Niederlassungen erhöhen natürlich die Preise erheblich. — Diese Angaben stammen von dem Kommissionsmitglied Herrn Moritz Schanz.

blühen europäischer Kultur und Sitte geschaffen hat, so hat es doch auch mancherlei Gefahren heraufbeschworen. Je stärker die Absonderung der Europäer ist, um so leichter kann das jahrhundertlang vorherrschende, nur unter Zwang gemilderte Bestreben des Chinesentums nach möglichster Abschließung wieder sich bethätigen, umso leichter können neue Schranken zwischen dem Chinesentum und den Ausländern zum Schaden der fremden Interessen aufspringen, um so leichter können die unwillig zugestandenen Vertragsrechte noch nachträglich verringert werden.

Im Verträge von Nanking vom Jahre 1842 war es bereits bestimmt worden, daß in den Vertragshäfen jede fremde Ware beim Ein- und Ausgang nach einem einseitig nicht abzuändernden, veröffentlichten Tarife Zoll- und Hafengeld zu entrichten habe, daß sie im übrigen im Vertragshafen aber frei sein und nur außerhalb desselben auf dem Wege ins Innere neuen Abgaben, doch unter gewissen Vorzugsbedingungen, unterliegen solle. Gleichfalls war das Recht des Besuches, des Landkaufs, des Häuserbaus, und Geschäftsbetriebes innerhalb eines Vertragshafens, wie gesagt, örtlich nicht beschränkt; es erstreckte sich vielmehr auf den ganzen Umfang des betreffenden dem Fremdhandel erschlossenen Platzes ¹⁾. Die Aussonderung besonderer Niederlassungen gab den Chinesen Vorwand und Gelegenheit zu einer anfangs wenig beachteten nachträglichen Beschränkung aller dieser Rechte. Das Bestreben trat hervor, die Geltung der abgezwungenen Vertragsrechte auf die den Fremden zum Wohnen überwiesenen Gebiete zurückzudrängen, Vertragshafen und Fremdenniederlassung zu identifizieren. Nur innerhalb des engen fremden Verwaltungsbezirkes sollte die ausländische Ware nach Einrichtung der vereinbarten Abgaben einen Anspruch auf weitere Zollfreiheit genießen; nur hier sollte ein Fremder befugt sein, sich anzusiedeln und sein Geschäft zu betreiben. Sir Thomas Wade hat sogar in der Tschifu-Konvention vom 13. September 1876 zugesagt ¹⁾, seine Regierung zur Annahme des einschränkenden

1) Vertrag von Nanking vom 29. August 1842, Art. II: His Majesty the Emperor of China agrees that British subjects, with their families and establishments, shall be allowed to reside, for the purpose of carrying on their mercantile pursuits, without molestation or restraint, at the cities and towns of Canton, Amoy, Foo-choo-foo, Ningpo and Shanghai.

Art. X: His Majesty the Emperor of China agrees to establish at all the ports which are, by Art. II of this Treaty, to be thrown open for the resort of British merchants, a fair and regular tariff of export and import customs and other dues, which tariff shall be publicly notified and promulgated for general information; and the Emperor further engages that, when British merchandise shall have once paid at any of the said ports the regulated customs and dues, agreeable of the tariff to be hereafter fixed, such merchandise may be conveyed by Chinese merchants to any province or city in the interior of the Empire of China, on paying a further amount as transit duties, which shall not exceed . . per cent on the tariff value of such goods.

Es kann nicht bezweifelt werden, daß hiernach die Vertragsplätze im Gegensatz zum Innern Chinas gestellt und mit keinen örtlichen Beschränkungen versehen werden.

1) Sect. III, clause 1: With reference to the area within which, according to the treaties in force, lekin ought not to be collected on foreign goods at the open ports, Sir Thomas Wade agrees to move his Government to allow the ground rented by

chinesischen Auslegungsversuches und dort, wo eine Niederlassung nicht bestand, zu einer entsprechenden Gebietsabgrenzung bewegen zu wollen. Glücklicherweise ist er nicht damit durchgedrungen. Statt dem Vorschlage zuzustimmen, nahm die britische Regierung ausdrücklich in einem am 18. Juli 1885 unterzeichneten Zusatzartikel zu der genannten erst am 13. September 1886 ratifizierten Vereinbarung die Bestimmung auf¹⁾, daß die Frage der Ausdehnung des abgabenfreien Vertragshafenareals „weiteren Erwägungen zwischen den beiden Regierungen vorbehalten bleiben solle“. Da auf Grund neuer Erwägungen eine Entscheidung nicht getroffen worden ist, so könnte formell die Frage als offen erscheinen. Sachlich kann aber über die Unhaltbarkeit des chinesischen Deutungsversuches kein Zweifel sein. Denn da man bei der Vereinbarung der Abgabensätze des chinesischen Zolltarifs nicht wohl ausschließlich an die für den Gebrauch der wenigen Europäer bestimmten Güter gedacht haben kann, sondern natürlich weitüberwiegend den Absatz bei den Chinesen im Auge hatte, so würden jene vereinbarten Zollsätze völlig bedeutungslos sein, wenn sie an der Grenze der engen Gebiete, in denen den Fremden die Möglichkeit des abgesonderten Wohnens geschaffen werden sollte — noch ehe fremde Waren in chinesische Hände meist zu gelangen vermögen — ganz nach Belieben der chinesischen Behörden erhöht werden könnten.

Trotzdem haben die Chinesen verschiedentlich rücksichtslos ihre einseitige Auffassung durchgesetzt. So ist in Kanton die den Fremden zur Niederlassung zugewiesene kleine Insel Schamien mit einem festen Gürtel chinesischer Binnenzölle umspannt worden, den keine fremdländische Ware passiert, ohne nicht mindestens nochmals in der Höhe des vereinbarten Zollsatzes belastet zu werden²⁾. Ebenso wird in Futschou, wo die Geschäftsräume und Wohnungen der fremden Kaufleute auf dem rechten Ufer des Minflusses liegen, jede fremde Ware, die in die auf dem linken Ufer gelegene eigentliche Chinesenstadt gelangen will, einer wechselnden, den völkerrechtlich festgesetzten Zollsatz empfindlich erhöhenden Zusatzbezollung unterworfen. Dasselbe gilt auch

foreigners (the so-called Concessions) at the different ports, to be regarded as the area of exemption from likin.

Sect. III, clause 2: At all ports open to trade, whether by earlier or later agreement, at which no settlement area has been previously defined, it will be the duty of the British Consul, acting in concert with his colleagues, the Consuls of other Powers, to come to an understanding with the local authorities regarding the definition of the foreign settlement area.

1) Clause 1: As regards the arrangements above referred to (in relation to the area within which likin ought not to be collected on foreign goods at the open ports, and to the definition of Foreign Settlement area) and proposed in clauses 1 and 2 of Section III of the Chefoo Agreement, it is agreed that they shall be reserved for further consideration between to two Governments.

2) Nach dem englischen Vizekonsul Bourne in Kanton (Trade of Central and Southern China. Foreign Office, May 1898, S. 88) erhöhte sich im Juni 1897 bei einem Stücke grauen Schirting, das in Honkong etwa 2 Taels wert war, der auf der Ware nach dem Verträge lastende Zoll von 0,08 Taels oder 4 Proz. auf 0,204 Taels oder mehr als 10 Proz.

von dem kürzlich eröffneten Hangtschou; dort befindet sich die Niederlassung nicht weniger als 4 englische Meilen außerhalb der Stadtmauern an jener Stelle, wo der Große Kanal seinen geraden breiten Lauf einzuengen und zu krümmen beginnt und die Ufer noch wenig mit Chinesenhäusern besetzt sind; auch hier muß die vertragsmäßig verzollte Ware auf der Fahrt zur Chinesenstadt, auf dem noch drei englische Meilen sich weiter erstreckenden Großen Kanal bereits dreimal und auf den diesen in die Stadt hinein fortsetzenden kleineren Wasserläufen wahrscheinlich noch mehrfach weitere Zölle zahlen.

Und ähnlich verhält es sich mit der Ansiedlungsbefugnis außerhalb einer Niederlassung im chinesischen Teile eines Vertragshafens; in allen chinesischen Städten, in denen eine Fremdenniederlassung besteht, dürfte es für einen Ausländer heutzutage völlig unmöglich sein, in der Chinesenstadt zu Geschäftszwecken sich niederzulassen; er würde kein Grundstück erhalten können, da kein Chinese es wagen würde, es ihm zu überlassen, sehr wohl wissend, daß wenn er es thäte, er von seinen Behörden zur Strafe geplagt und geschunden würde, bis auch dem Tollkühnsten die Lust zu einem ähnlichen Unterfangen verdorben wäre. Selbst in einer Stadt, wie Hangtschou, die vor fast allen ihren chinesischen Schwesterstädten, wie durch auffallende Reinlichkeit, auch durch eine merkwürdige Fremdenfreundlichkeit sich auszeichnet, ist es bisher nicht möglich gewesen, außerhalb der für manche Zwecke zu entlegenen Fremdenniederlassung Grund und Boden zu erwerben. Stets wurde die vorschriftsmäßige Beglaubigung des Ueberlassungsvertrages durch behördliche Abstempe- lung verweigert, das eine Mal, weil der Veräußerer über ein nicht ihm gehöriges Grundstück verfügt habe, das andere Mal, weil die Urkunde einen Formfehler enthalte, der sie ungiltig mache. Stets wurden zu gleicher Zeit der Verpächter oder der Makler oder beide ins Gefängnis geworfen. Schreitet dann dagegen ein Konsul ein, so heißt es entrüstet, nicht der Landverkauf, sondern ein davon völlig unabhängiger, mit den Fremden überhaupt nicht in Verbindung stehender Verstoß gegen die chinesischen Gesetze bilde die Veranlassung zur Einkerkierung; die ganze Nachbarschaft weiß aber sehr wohl, daß jedem einzelnen von ihnen alsbald dasselbe Schicksal blühen würde, wenn er sich auf eine Landveräußerung an einen Fremden einließe¹⁾. Es ist nicht verwunderlich, daß solche Mittel trotz ihrer verblüffenden Einfachheit zum erwünschten Erfolge führen.

Die wirtschaftliche Bedeutung dieser einschränkenden chinesischen Auslegung und Ausübung der Vertragsrechte ist nicht so gering, wie man auf den ersten Blick annehmen möchte. Allein die genannten drei Städte umfassen nach den Angaben der chinesischen Seezollbehörde eine Bevölkerung von nicht weniger als 3850 000 Köpfen; sie zählen zugleich zu den weitaus wohlhabendsten Teilen des ganzen Reiches und sind neuen Sitten und Gewohnheiten am meisten zuge- neigt. Sie besitzen daher eine das Durchschnittsmaß in China weit

1) Consular Report on the Trade of Hangchow. Annual Series, No. 1929, London 1897.

überschreitende Aufnahmefähigkeit für fremde Waren. Es dürfte nicht übertrieben sein, wenn beispielsweise Konsul Bourne¹⁾ den beiden Städten Kanton und Futschou allein eine größere Konsumkraft für Lancashire-Waren beilegt, als der ganzen mehr als 100 000 englische Quadratmeilen umfassenden, so heiß umstrittenen Provinz Yünnan.

Auch die Befugnis, inmitten der eigentlichen Chinesenbevölkerung eines Vertragshafens sich niederzulassen, dürfte für die Zukunft keineswegs bedeutungslos sein. Man kann die fremde Ware auf chinesischem Boden vor übermäßiger Belastung nur dadurch wirksam schützen, daß man es dem chinesischen Beamten unmöglich macht oder doch sehr erschwert, die Ware im Augenblick zu verfolgen, wo sie aus den Händen der Fremden in die der Chinesen übergeht. Das ist nicht möglich, solange der fremde Kaufmann sich darauf beschränkt, sein Geschäft nur en gros und nur in der Niederlassung zu betreiben, was beides die Ueberwachung jedes Warenüberganges außerordentlich erleichtert. Nimmt aber der fremde Kaufmann selbst inmitten einer volkreichen Chinesenstadt den Kleinverkauf an die chinesischen Konsumenten in die Hand, so wird wegen der großen Anzahl der Käufer die Ueberwachung und die Bestrafung so erschwert, daß sie bald praktisch undurchführbar sein werden; gestützt auf seinen konsularischen Schutz, wird gleichzeitig der fremde Kaufmann den dreisten Forderungen habstüchtiger Mandarinen Trotz bieten können, was im gleichen Falle ein Chinese nie wagen dürfte. So hat denn auch der soeben genannte sehr erfahrene englische Beamte²⁾ die Frage aufgeworfen, „ob es nicht der Mühe wert sei, eine englische Firma in Kanton zu ermutigen, eine Agentur innerhalb der Stadt zu errichten und dort Baumwollwaren im Kleinhandel zu verkaufen“. Und sein Kollege Brennan³⁾ geht noch weiter. Er befürwortet es, daß fremde Firmen auch im Innern Chinas Agenturen für den Kleinverkauf fremder Waren unter chinesischen Leitern einrichten; er erwartet davon eine Förderung des ausländischen Absatzes, weil zu dem angeführten Grunde noch hinzukommt, daß damit auch der ganze Transport der Ware im Innern und ihr Verbleib bis zur Weiterveräußerung den Schutz einer fremden Firma genießt.

Es ist zu hoffen, daß der eigenmächtigen chinesischen Einschränkung der zugestandenen Vertragsrechte jetzt energisch entgegengetreten wird. Die Forderung, die aufnahmefähigen Märkte der volkreichen chinesischen Vertragshäfen völlig zu erschließen, ist bereits im Januar 1898 unter den Bedingungen aufgestellt worden, unter denen England sich zur Gewährung einer Anleihe von £ 12 000 000 bereit erklärte⁴⁾; ob sie bei der später zustande gekommenen deutsch-englischen Anleihe oder sonst gewährt worden ist, ist nicht bekannt geworden und daher kaum der Fall. Aber die wiederholten energischen

1) a. a. O., S. 91.

2) Bourne, a. a. O., S. 91.

3) Brennan, Report on the State of Trade at the Treaty Ports of China. Annual series No. 1909, London 1897, S. 39.

4) Vgl. British Policy in China in der Edinburgh Review, Jahrg. 1898, S. 252—272.

Hinweise englischer Konsuln auf diese Mißstände und auf die Notwendigkeit ihrer Beseitigung lassen die zuversichtliche Erwartung aufkommen, daß die einmal in Fluß gebrachten Fragen nicht wieder eher verstummen werden, als bis eine befriedigende Regelung erzielt ist.

Die Absonderung der Ausländer in besonderen Niederlassungen schafft zweitens die Gefahr einer die wirtschaftliche Entwicklung hemmenden zu weit gehenden Isolierung. Eine solche Isolierung ist hauptsächlich darum eine große Gefahr, weil das Wirtschaftsleben in China in neue Bahnen nur gelenkt werden kann durch Fremde. Der Chinese, den seine Anpassungsfähigkeit, seine Anspruchslosigkeit, seine kluge, wenn auch kleinliche Berechnung hervorragend dazu befähigen, in ausgefahrenen Geleisen Geschäfte zu betreiben, entbehrt die höheren geistigen und moralischen Eigenschaften des umfassenden Ueberblicks, des Organisationstalentes, der Initiative, um selbständig neue Bahnen erfolgreich zu eröffnen; und wo diese Eigenschaften ausnahmsweise doch sich zeigen, da vermögen sie unter dem Druck einer verrotteten Verwaltung sich regelmäßig nicht Geltung zu verschaffen. Aller Fortschritt hängt deshalb, wie gesagt, von den Fremden ab. Jede erfolgreiche Initiative der Fremden erfordert jedoch als Nährboden erfahrene Einsicht und sie läßt sich regelmäßig nur gewinnen aus einem Studium der chinesischen Verhältnisse.

Das Zurückziehen in die mit allem Komfort ausgestatteten Pflanzstätten europäischer Kultur und Sitte, zu denen, wie gesagt, verschiedene Niederlassungen sich in bewundernswertem Maße entwickelt haben, macht nicht nur fast jede Anpassung an chinesische Lebensweise und Denkart unmöglich, sondern beengt auch erheblich die Gelegenheit, sich Erfahrungen und Kenntnisse über das Chinesentum, seine Gewohnheiten, seine Einrichtungen, seine Leistungen und Bedürfnisse zu sammeln. Das Streben nach Absonderung konsolidiert sich um so mehr zu einem körperlichen und geistigen Beharren in Absonderung, als das in weiten Teilen des Reiches herrschende erschlaflende Klima vielfach auf die Beweglichkeit des Geistes nicht minder eine gewisse lähmende Wirkung ausübt, als auf die des Körpers. Es geht das so weit, daß beispielsweise in Schanghai ein beträchtlicher Teil der Fremdenkolonie sicherlich niemals einen Fuß in die unmittelbar angrenzende eigentliche Chinesenstadt gesetzt hat oder doch gesetzt hätte, wenn nicht die unersättliche Neugier schnell durchreisender Verwandter und Bekannter sie dazu genötigt hätte. So erklärt es sich, daß was Sir Stewart Lockhart, der Kolonialsekretär Hongkongs, von der englischen Inselkolonie im fernen Osten und ihrer englischen Bevölkerung kürzlich sagte¹⁾, auch in China und von der dortigen Fremdenbevölkerung allgemein gilt, daß nämlich „notorisch die englischen Kaufleute von Chinesen und chinesischen Bedürfnissen wenig wissen“ und daß noch heute „zwischen den beiden Bevölkerungen eine Kluft besteht von fast derselben Weite, wie sie vor einem

1) Memorandum in reply to the ratepayers petition for constitutional reform. (Der mir vorliegende Abdruck ist ohne Datum).

Vierteljahrhundert oder sogar vor 50 Jahren vorhanden war“. In den verhältnismäßig engen Kreisen der Fremdeingemeinden in China würde die Gefahr einer zunehmenden geistigen Inzucht noch größer sein, wenn nicht ein so lebhafter Ab- und Zuzug stattfände; sollte die fremde Bevölkerung, wie anzunehmen und später genauer auszuführen ist, auch im fernen Osten an Sesshaftigkeit zunehmen, so wird diese Gefahr unter sonst gleichbleibenden Verhältnissen nicht unbeträchtlich wachsen.

Unter diesen Umständen gewinnt für jede Niederlassung ihre Aufnahmefähigkeit von Chinesen, durch die ein gewisser Ersatz für die fast gelöste Verbindung mit der eigentlichen Chinesenstadt gewonnen werden kann, erhöhte Bedeutung. Diese Aufnahmefähigkeit kann rechtlich und thatsächlich beschränkt sein.

Da die Begründung der Niederlassungen, wie dargelegt wurde, aus dem Bestreben der Fremden, sich geschlossen und abgesondert von den Chinesen anzusiedeln, hervorging, so ist es begreiflich, daß zunächst die Bestimmung getroffen wurde, Chinesen dürften sich nicht innerhalb des den Ausländern überwiesenen Gebietes ansiedeln. Später aber sah man ein, daß ein Zuzug von Chinesen doch seine Vorteile hatte. Es war erstens für die laufenden Geschäfte förderlich, wenn der chinesische Großkaufmann, mit dem man in Geschäftsverbindung stand, leicht erreichbar und vor den chinesischen Verwaltungsbehörden geschützt, in der Niederlassung wohnte, der Aufenthaltsort der Fremden zugleich zum dauernden Sammelpunkt für alle mit dem Handel in ausländischen Waren mittelbar oder unmittelbar verknüpften chinesischen Geschäftsleute wurde; zweitens erleichterte es auch durch die starke Vergrößerung der Steuerkraft der Niederlassung ihre Verwaltung und ihren Ausbau; endlich schuf es manchem Fremden durch Steigerung des Bodenwertes einen gern eingesteckten, oft nicht unbeträchtlichen Konjunkturgewinn. Dazu kam, daß man durch geeignete, streng durchgeführte Verwaltungsmaßregeln die unangenehmen Seiten des Zusammenlebens mit den Chinesen stark mildern konnte. So überwucherte die Triebkraft des wirtschaftlichen Vorteils das ursprüngliche, dem Streben nach Wohlleben entsprungene, allzu ängstliche Verbot. Auf chinesischer Seite war man aber in weiten Kreisen sehr geneigt, die einheimische Verwaltung mit ihrem lästigen Ueberwachungssystem, ihren drückenden Erpressungen, ihrer barbarischen Rechtspflege mit der fremden Niederlassungsverwaltung, unter der Person und Eigentum gegen rechtlose Eingriffe nicht nur der Unterthanen, sondern auch der Behörden besser geschützt waren, zu vertauschen. Sobald ihr Verbot außer Kraft tritt, entwickelt sich deshalb überall, wo es möglich war, eine Chinesenwanderung in die Fremdenniederlassung. In Tschinkiang hat beispielsweise die chinesische Kaufmannschaft heute den größten Teil der Fremdenniederlassung mit ihren Lagerhäusern und anderen Baulichkeiten inne¹⁾, sehr zum Verdruß der wenigen

1) Im Mai 1890 wurden innerhalb der Fremdenniederlassung 44 Ausländer und 1566 Chinesen gezählt. Zu dieser wirklich ansässigen Bevölkerung kam noch ein sehr starkes fluktuierendes Element von Chinesen.

dort ansässigen fremden Kaufleute, sehr zum Vorteil des Handels der Stadt im allgemeinen. In den Niederlassungen Schanghai hat gar die chinesische Bevölkerung sich noch stärker entwickelt, als auf dem englischen Kolonialboden Hongkongs; dort macht sie heute fast das Sechzigfache der fremden Bevölkerung aus. Und wenn in den neu angelegten allgemeinen Niederlassungen in Sutschou und insbesondere in Hangtschou der Grund und Boden von Engländern, Amerikanern, Franzosen, vereinzelt auch Italienern aufgekauft wurde, und dort alsbald ein lebhafter Grundstückshandel sich entwickelte, der den Bodenpreis beispielsweise in Hangtschou von 250 Doll. auf 900 Doll. per Mau in kürzester Frist emportrieb, so geschah das nicht im Hinblick auf eine etwaige europäische Besiedelung des Platzes, sondern in Erwartung eines baldigen starken Chinesenzuflusses.

Nicht überall aber konnte die Niederlassung einen Zuzug von Chinesen in sich aufnehmen. Klügere chinesische Beamten erkannten, daß dieser Zuzug, wie einen Vorteil für die Fremden, so einen Nachteil für die Chinesen bedeutete. Man konnte durch ihn chinesischerseits nur eines Teils und zwar eines recht wertvollen Teils an Steuerkraft verlustig gehen; man befürchtete ferner — hauptsächlich auf Grund der Erfahrungen, die man mit Hongkong gemacht hatte — die Kontrolle über die fortziehende Chinesenbevölkerung zu verlieren, in den Niederlassungen deshalb Freistätten nicht nur für gewöhnliche Verbrecher, sondern auch für staatliche Verschwörer, Pflanzschulen unerwünschter Unternehmungen und Neuerungen aller Art, Wiegen eines unbotmäßigen modernen Geistes erstehen zu sehen. So kam es, daß während die Ausländer der Ansiedelung von Chinesen innerhalb ihrer Niederlassung geneigt wurden, die chinesische Regierung zum Teil ihr unwillig zusah. Im Regierungsbezirk des weitblickenden Vize-Königs Tschang Tschu Tung wurde in dem Verträge über unsere deutsche Hankou-Niederlassung (Art. II) — im Gegensatz zu demjenigen über die Tientsin-Niederlassung — chinesischerseits leider die Aufnahme der Bestimmung durchgesetzt: „Chinesen sollen in der Niederlassung nicht mitwohnen dürfen“. In Hangtschou hat man versucht, auf mittelbarem Wege zum selben Ziele zu gelangen. Die chinesischen Behörden haben dort nämlich auf der Forderung bestanden, über die chinesische Polizei in der neuen allgemeinen Niederlassung unbeschränkte Kontrolle zu behalten; und sie sind bisher so erfolgreich gewesen, daß nicht nur zur schmerzlichen Enttäuschung verschiedener fremder Landspekulanten, sondern auch zum großen Schaden der jungen Niederlassung Chinesen so gut wie gar nicht auf dem den Fremden zugewiesenen Gebiet sich niedergelassen haben¹⁾. Sogar für die kürzlich zugestandene Erweiterung des Koloniebodens von Hongkong versuchen die Chinesen die Gerichtsbarkeit über ihre Landsleute sich zu bewahren.

Ein Zuzug von Chinesen in eine Niederlassung ist zum Teil aber

1) English Consular Report on the Trade of Hangchow. Annual Series. No. 1929. London 1897.

schon thatsächlich aus einfachem Raummangel nicht möglich. Das gilt insbesondere von Kanton. In dieser Stadt der früher monopolistisch organisierten Hong-Kaufleute und des eigenwilligsten Mandarinentums legten sich die fremden Kaufleute nach der Eroberung derselben durch die Engländer im Jahre 1857 die Insel Schamien mit großen Kosten künstlich an; nur durch zwei, von Zollbeamten leicht zu bewachende Brücken mit der chinesischen Millionenstadt verbunden, entbehrt das Inselchen gleichmäßig der Aufnahmefähigkeit für Chinesen und der Möglichkeit einer Erweiterung. So ist die Fremdenniederlassung Kantons zwar unter allen Vertragshäfen das anmutigste Bild einer friedlichen, durch keine fremden Elemente gestörten Idylle, zugleich ist sie aber zu einer Filiale Hongkongs herabgesunken, die eigenes selbständiges Leben kaum aufweist, den frischen fremden Zuzug überall vermissen läßt, der neue Anregungen giebt, neue Bedürfnisse weckt, die Unternehmungslust anstachelt.

Die Größe einer Niederlassung gewinnt so für ihr Wohlergehen einige Bedeutung. Wo nicht Raum genug vorhanden ist, eine wachsende chinesische Bevölkerung aufzunehmen, da leidet der Kontakt zwischen Ausländern und Chinesen allmählich auch zum Schaden bereits bestehender Geschäftsverbindungen, da bleibt die Fremdenniederlassung stets von der Teilnahme an einem Aufschwung der eigentlichen Chinesenstadt so gut wie ausgeschlossen, da fehlt eine Hauptvoraussetzung zur stetigen Entwicklung. Und die Bedeutung der Ausdehnung des Niederlassungsareals wird mit der Zeit noch wachsen. In der Zukunft noch mehr als in der Vergangenheit wird die Entwicklungsfähigkeit einer Fremdenniederlassung davon abhängen, ob sie Raum genug bietet, um innerhalb ihrer Grenzen nicht nur die Vorbereitung und Bearbeitung einer wachsenden Anzahl von Ausfuhrartikeln, wie Seide und Thee, wie Häute und Wolle, wie Federn, Wachs und Tabak vornehmen, sowie Lagerhäuser und industrielle Anlagen errichten, sondern auch die Wohnungen der mit dem Fremdhandel verbundenen Chinesen aufnehmen zu können. Je größer die im Wachsen begriffene Rolle wird, die die chinesischen Kaufleute im Fremdhandel spielen, um so mehr ist es wünschenswert, sie durch Aufnahme in die Niederlassungen dem Machtbereiche der Mandarinen etwas zu entrücken und einer gewissen Beeinflussung und Beaufsichtigung der Fremden zu unterstellen. Da dieser chinesische Anteil am Fremdhandel heute bereits, wie noch ausführlich dargelegt werden wird, in Vertragsplätzen im Innern größer ist als in solchen, die an den großen Seeverkehrswegen gelegen sind, so ist die Aufnahmefähigkeit von Chinesen in dortigen Niederlassungen, wie z. B. in einer Hankou-Niederlassung, jetzt schon von besonderer Wichtigkeit.

Am besten ist das ganze Problem bisher in der „Musterniederlassung“ Schanghais gelöst worden. Doch war hier der mit dem Aufblühen seines Handels in lebhafter Wechselwirkung stehende Zustrom der Chinesen so stark, daß auch hier die Niederlassungen zu klein wurden, daß schließlich gar die Fremden vor dem unaufhaltsam vordringenden Chinesentum und den gleichzeitig fast ins Unerschwing-

liche steigenden Wohnungspreisen sich aus ihren eigenen Niederlassungen gleichsam herausflüchteten. Eine merkwürdige Reaktion war damit eingetreten: der Zug der Fremden zur Niederlassung schlug langsam, doch stetig um in einen Zug hinaus aus der überfüllten Niederlassung, hinein in das weniger bevölkerte chinesische Verwaltungsgebiet. Haben sich hier, dank eines weiten Entgegenkommens der chinesischen Behörden, Unannehmlichkeiten bisher, wie es scheint, noch nicht ergeben, so kann doch die Entwicklung nicht gesund genannt werden. Es hätte ihr auch ohne weitere Benachteiligungen leicht begegnet werden können; man hätte nur, statt die ganze Niederlassung den Chinesen zugänglich zu machen, einen geeigneten Teil davon aussondern und ausschließlich für Wohnungen von Ausländern vorbehalten sollen. Vielleicht hat ein ähnlicher Gedanke mit die Veranlassung dazu geboten, in den Vertrag über die deutsche Tientsin-Niederlassung die bereits angegebene Bestimmung aufzunehmen, daß ein Drittel des Niederlassungsgebietes nur an Deutsche veräußert werden darf.

Bei Begründung neuer Fremdenniederlassungen dürfte es sich deshalb empfehlen, sie erstens von vornherein nicht zu klein zu bemessen, für sie zweitens die Aufnahmefähigkeit von Chinesen auch rechtlich zu sichern, in ihr endlich ein Gebiet für die ausschließliche Aufnahme von Wohnhäusern von Fremden auszusondern.

II. Die Vertragshäfen im Rahmen des chinesischen Wirtschaftslebens.

China ist aus seiner jahrhundertealten Isolierung bekanntlich erst vor noch nicht 60 Jahren rechtlich gelöst worden. Der Friedensvertrag von Nanking, der den sogenannten Opiumkrieg zwischen England und China beendete, schuf im Jahre 1842 die ersten chinesischen Vertragshäfen, indem er in der südlichen Hälfte des großen Reiches fünf Küstenplätze, nämlich Kanton, Amoy, Futschou, Ningpo und Schanghai, dem Fremdhandel unter den bereits betrachteten Bedingungen eröffnete. Die erste Durchbrechung der prinzipiellen Abgeschlossenheit wurde also von der See aus durchgesetzt. Demgemäß blieb der Fremdhandel auch auf die Küste beschränkt und zwar in den ersten zwei Jahrzehnten auf den südlichen Teil derselben, der zwischen dem Westflußdelta und der Yangtsemündung liegt. Erst die Friedensverträge von Tientsin, die den zweiten Krieg, den England, und dieses Mal gemeinsam mit Frankreich gegen China führte, beschlossen, eröffneten im Jahre 1861 gleichzeitig die nördliche Hälfte des Reiches und den wichtigsten Teil des Innern, das volkreiche und fruchtbare, damals allerdings noch von einem fürchterlichen Aufruhr durchtobte Yangtsethal; dort wurden die Küstenplätze Niutschwang, Tientsin und Tschifu, hier die Yangtsehäfen Tschinkiang, Kiukiang und Hankou dem Fremdhandel erschlossen. Gleichzeitig wurde der südlichen Gruppe vom Jahre 1842 noch Swatau und das südlich vom Westflußdelta, auf der Insel Hainan gelegene Kiungtschou, daß allerdings thatsächlich erst sechzehn Jahre später geöffnet wurde, eingereiht. Durch diese beiden noch heute für die Stellung der Fremden und für den Fremdhandel

in China in erster Linie maßgebenden Verträge sind die Grundlinien des chinesischen Vertragshafennetzes festgelegt worden. Es handelte sich bei den weiteren Erschließungen, wenigstens wenn von den Landgrenzen einstweilen abgesehen wird, im wesentlichen nur noch um Ergänzungen und Verbesserungen, wenn auch das bisher geschaffene Netz im einzelnen noch manche sehr weite Masche aufwies.

Die Tschifukonvention aus dem Jahre 1876, die, einem Kriege vorbeugend, eine Reihe von Zwistigkeiten, insbesondere den Fall Margary auf friedliche Weise zwischen England und China regelte, traf einige solche Ergänzungen; sie schuf eine dritte geschichtliche, doch geographisch nicht zusammenhängende Gruppe von Vertragshäfen. Sie fügte den geöffneten Yangtsehäfen die Städte Wuhu und Itschang, sowie unter gewissen Bedingungen Tschunking, und der Gruppe südlicher Küstenplätze die Städte Wentschou und den südlich vom Westflußdelta gelegenen Hafenplatz Pakhoi ein. Dann trat eine große Pause ein. Kein Hafenplatz ward in den nächsten zwei Jahrzehnten dem Fremdhandel geöffnet. Soweit China von der See aus und rein kommerziell erschlossen werden konnte, schien das Werk einstweilen als gethan betrachtet zu werden. Erst der wuchtige Anstoß, den der chinesisch-japanische Krieg gab, brachte die Bewegung auf Erschließung weiterer chinesischer Hafenplätze wieder in Fluß. Doch sie begann jetzt, einen etwas anderen Charakter anzunehmen. Die drei Städte die, durch den Friedensvertrag von Schimonosecki, der den für China so unglücklichen Krieg beendete, im Jahre 1895 den Fremden geöffnet wurden, waren weniger zu bloßen Handelszwecken, als im Hinblick auf eine baldige industrielle Entwicklung Chinas ausgewählt worden. Es waren das die drei im Yangtsethal gelegenen Städte Hangtschou, Sutschou und Schasi, die nicht so sehr als Hafenplätze eine Rolle spielen, als vielmehr als binnenländische Mittelpunkte des chinesischen Gewerbetriebs. Auch in den letzten zwei Jahren waren es nicht mehr, wie in den früheren Jahrzehnten, ausschließlich Gesichtspunkte des internationalen Handels, die zur Eröffnung weiterer Chinesenstädte führten, als vielmehr internationale Konkurrenzrücksichten, die im einzelnen jedoch in anderem Zusammenhang dargelegt werden müssen. Im Jahre 1897 wurden nach langen, durch den Widerspruch Frankreichs hinausgezogenen Verhandlungen die beiden Westflußhäfen Wutschou und Samschui dem Fremdhandel erschlossen. Der Wunsch, eine Occupation durch eine fremde Macht zu verhindern oder wenigstens zu erschweren, dürfte die chinesische Regierung auf Veranlassung Englands in erster Linie bestimmt haben, im laufenden Jahre den kleinen nördlich von Futschou in der Samsabucht gelegenen Küstenplatz Santuan, ferner den Hafenort Schanghai, Wusung, und schließlich wahrscheinlich auch das bisher unbekannte Tschinwangtau, einen kleinen Ort im Golf von Petschili nahe dem Endpunkte der Großen Mauer, zu internationalen Vertragshäfen zu erklären. Selbst bei der ebenfalls in diesem Jahre beschlossenen Oeffnung des Yangtsehafens Jotschou dürften nicht ausschließlich allgemeine Handelsrücksichten im Spiele gewesen sein.

In die erwähnte große Zwischenpause, die in der Erschließung chinesischer Hafenplätze nach der Tschifukonvention vom Jahre 1876 eintrat, reichen aber die fast unscheinbaren Anfänge einer Bewegung zurück, die für China und alle Chinainteressenten von der tiefgreifendsten Bedeutung werden sollte. Bisher war die Erschließung Chinas nur von der See aus unternommen worden; auf von der See aus leicht erreichbare Plätze war sie beschränkt geblieben; Vertragshafen (treaty port) konnte der technische Ausdruck für jede dem fremden Kaufmann zugängliche Chinesenstadt werden. In allen Kämpfen und Verhandlungen, die bisher zur Erschließung von Chinesenplätzen geführt hatten, hatte England stets im Vordertreffen gestanden. Von den 18 bisher geöffneten Häfen waren 10 durch England allein, die 8 weiteren durch England und Frankreich gemeinsam geöffnet worden. So war es selbstverständlich, daß diejenige Macht, die im Kriege und im Frieden die See beherrschte, ein unbestrittenes und unbestreitbares politisches und wirtschaftliches Uebergewicht unter allen fremden Mächten in China sich erwarb. Solange das Reich der Mitte nur von der See aus den Fremden zugänglich war, erfreute sich England, ähnlich wie in Europa, auch im fernen Osten gleichsam der Vorteile einer insularen Lage.

Doch die Situation begann sich zu verschieben. Die Isolierung Chinas zur See war im wesentlichen beseitigt; jetzt trat man an die größere und schwierigere Aufgabe heran, auch seine Isolierung zu Lande zu überwinden. Das geschah anfangs nur durch rechtliche Zugeständnisse und blieb fast unbemerkt. In dem St. Petersburger Verträge vom 12. Februar 1881, der die drohenden Verwicklungen schlichtete, die zwischen Rußland und China aus der russischen Besetzung Kuldshas entstanden waren, ließ Rußland sich das zum Teil schon früher ausgeübte Recht bestätigen, in nicht weniger als elf Städten Konsulate errichten und unter bestimmten Bedingungen Handel treiben zu dürfen. Alle diese Städte, mit Ausnahme des unmittelbar an der Großen Mauer liegenden Kalgan und des ungefähr ihren westlichen Endpunkt bildenden Sutschou, befinden sich außerhalb der gegen die Nomadensämme der nördlichen Steppengebiete errichteten gewaltigen Schutz- und Scheidewand und gehören nicht zum eigentlichen historischen China, dem „Reiche der achtzehn Provinzen“; sie liegen vielmehr in jenen centralasiatischen Außengebieten des Reiches der Mitte, die unmittelbar an die russische Kontinentalmacht grenzen und von dem Lande, dem sie politisch angehören, durch weite Sandwüsten getrennt sind. Es sind das Urga in der östlichen Mongolei, Kobdo und Uljasutai in den gleichnamigen Verwaltungsdistrikten des Altaigebirges, Ili, Tarbagatai, Urumschi, Hami und Gutschen in der Dsungarei und Kaschgar in Ostturkestan. Sämtliche Plätze wurden zwar den Russen geöffnet, doch nicht in die Schar der chinesischen „Vertragshäfen“ eingereiht.

Doch noch an einer anderen Stelle setzt in den achtziger Jahren der Versuch ein, China von seinen Landgrenzen aus zu erschließen. Es geschah das im Gefolge des neuen Tientsiner Friedensvertrages,

der die kriegerischen Verwickelungen zwischen China und Frankreich beendete und diesem Tonkin verschaffte. An der chinesischen Südgrenze wurden im Jahre 1889 zwei Binnenplätze, die Städtchen Lungtschou und Möngetsze, geöffnet und zwar nicht nur für die Franzosen, sondern für alle Ausländer allgemein; sie wurden als „Vertragshäfen“ den achtzehn bereits offenen Hafenplätzen zugesellt. Im Jahre 1895 wurde diesen beiden dem Fremdhandel erschlossenen Binnenstädten an der Tonkingrenze noch ein dritter kleiner Ort, Hokou, nicht fern von Möngetsze, hinzugefügt.

Endlich hat auch die dritte fremde Macht, die China benachbart ist, sich aufgerafft, an dieser Bewegung zur Eröffnung Chinas von der Landseite aus teilzunehmen. England hat das in doppelter Weise versucht. Erstens von Ostindien aus, indem es im Jahre 1894 in dem von China abhängigen Thibet die Eröffnung des Grenzortes Yatung durchsetzte und zweitens von Ober-Burma aus, indem es im vorigen Jahre die Eröffnung von Szumau zugestanden erhielt.

Solange diese Erschließung der Landgrenzen aber nur rechtlich war, blieb ihr Einfluß gering. Sie hatte nur eine Bedeutung für die meist fernen, schwer erreichbaren Grenzgebiete und auch für diese vielfach nur eine sehr beschränkte; für das große ungeheuerer Ganze des chinesischen Reiches war sie wirkungslos; selbst die Machtstellung Englands im fernen Osten blieb unerschüttert und ungeschwächt. Für das ganze Reich und die Stellung der großen Seemacht in ihm konnte sie erst Bedeutung gewinnen, wenn nicht nur Chinas rechtliche, sondern auch thatsächliche Isolierung zu Lande beseitigt wurde. Auch diese sehr viel wichtigere Bewegung hat anfangs langsam und unscheinbar, dann in immer größeren Dimensionen und in immer schnellerem Tempo sich entwickelt. Auf der ganzen mehr als 5000 km langen Linie, die das russische Kontinentalreich von der politischen Herrschaftssphäre Chinas scheidet, vom hohen Pamir bis zur Küste des japanischen Meeres im Norden von Korea, schiebt Rußland seine kühnen Eisenbahnbauten und mit ihnen seine gefürchteten Kosackenregimenter und ausdauernden Kolonistendörfer vor. Still und beharrlich, ohne Hast und ohne Rast, seine großen Ziele nie aus den Augen verlierend, jeden Widerspruch, jeden Widerstand überwindend, dehnt es seine Machtsphäre nach Asien aus, die Kultur zum erstenmal in der Weltgeschichte zu einem gewaltigen Vormarsch von Westen nach Osten zwingend. So inaugurirt es, unterstützt an der chinesischen Südgrenze von Tonkin aus durch das verbündete Frankreich, nicht bloß auf dem Boden des Rechts, sondern auch auf dem realster, oft brutaler Thatsachen eine zweite Aera der Erschließung Chinas, die Aera der Erschließung Chinas von der Landgrenze aus. In ihr hat die Landmacht Rußland ebenso sehr die Führung, wie in der ersten, der Erschließung Chinas von der See aus, England die Führung hatte. Solange Rußlands Industrie noch nicht weiter erstarkt ist, äußert dieser Umschwung auf wirtschaftlichem Gebiete geringe Wirkungen; doch auf politischem Gebiete tritt er bereits in voller Stärke hervor. Und hier handelt es sich keines-

wegs nur um eine Gleichstellung Rußlands mit England; nein, in demselben Maße, in dem Chinas Interessen zu Lande seine Interessen zur See überwiegen, in demselben Maße überwiegt auch notwendigerweise — bereits in der Gegenwart und aller Voraussicht nach noch mehr in der Zukunft — der Einfluß der großen Landmacht den der ersten Seemacht.

Und zu dieser weltgeschichtlichen Bewegung gesellt sich, sie bald berührend, bald durchkreuzend, bald hemmend, bald verstärkend, eine zweite, die auch nicht von geringer Bedeutung ist. Sie hängt mit jener vielgestaltigen Entwicklung zusammen, die der jüngsten Phase unserer heimischen Geschichte die Signatur zu geben berufen zu sein scheint. Es ist die Entwicklung einer Exportindustrie, einer Industrie, die im Inlandsmarkt nicht ausreichenden Absatz für ihre Erzeugnisse findet, wie sie lange eine Eigentümlichkeit, ein Vorzug des früh entwickelten England war, wie sie im letzten Jahrzehnt insbesondere in Deutschland großartig sich ausgebildet hat, wie sie neuerdings mit bedrohlicher Energie in den Vereinigten Staaten gleichsam aus dem reichen Boden gestampft wird. Dieser Entwicklung entspricht überall das wachsende Bestreben, im Auslande sich Absatzgebiete für die Erzeugnisse der heimischen Arbeit zu sichern, neue zu erobern, bereits besessene zu befestigen und zu erweitern. Es ist begreiflich, daß bei diesem Bestreben die Aufmerksamkeit sich in besonderem Maße jenem solange in starrer Abgeschlossenheit verharrten Reiche zuwendet, dessen Land etwa den 33. Teil des Festlandes der Erde, dessen Volk gar etwa $\frac{1}{4}$ der Gesamtbevölkerung unseres Planeten, ungefähr ebensoviel wie die Bevölkerung ganz Europas ausmacht. Die Erweiterung des chinesischen Marktes, des bereits jetzt auf rund 600 Millionen Mark sich beziffernden Absatzes an Fremdwaren in China hat zum großen Teil zur Voraussetzung eine Steigerung der Kaufkraft der breiten Schichten des chinesischen Volkes, und das ist wiederum gleichbedeutend mit der Entwicklung der wirtschaftlichen Kräfte des chinesischen Volkes und des chinesischen Bodens, mit der Einführung europäischer Technik in das Verkehrswesen, den Bergbau, das Gewerbsleben Chinas.

So entwickelt sich insbesondere seit dem Frieden von Schimonoseki ein Wettstreit um den chinesischen Markt, um chinesische Eisenbahn- und Minenkonzessionen. An sich rein wirtschaftlicher und friedlicher Art, ist er doch von solcher Bedeutung, daß er ins politische Gebiet mit hinein spielt und daß der englische Kolonialminister Chamberlain in seiner bekannten Kriegepredigt in Birmingham im Mai d. J. in seiner etwas superlativen Art von ihm sagte, es habe noch keine wichtigere Frage — no more vital question — jemals der Entscheidung der Regierung, der Entscheidung des Volkes vorgelegen.

Diese beiden flüchtig skizzierten großen Bewegungen, denen noch für uns Deutsche die Besetzung Kiautschous sich anschließt, haben nicht nur in Deutschland, sondern gleichzeitig und gleichmäßig in allen Kulturländern, nicht nur vorübergehend, sondern aller Voraussicht nach dauernd, das Interesse auf jenes ferne große eigenartige Reich der Mitte gelenkt. Sie haben aber nicht nur das Interesse geweckt,

sondern zwingen es langsam auch in andere Bahnen, als in denen es bisher in den engeren Kreisen der sog. Interessenten sich bewegt hat. Denn abgesehen von den wenigen, leider fast nur von berufsmäßigen Geographen gekannten wirklich wissenschaftlichen Büchern von dauerndem Wert, insbesondere dem einzigartigen großen Werke v. Richthofen's, begnügte man sich überall und ganz besonders in den Darstellungen wirtschaftlicher und wirtschaftsgeographischer Natur damit, in immer neuen erbarmungslosen Wiederholungen und in naiver Unkenntnis fast aller Vorgänger die verschiedenen dem Fremdhandel geöffneten Vertragshäfen fast zusammenhangslos als zertreute Außenposten europäischer Kultur und internationalen Handels in einem im übrigen unbekannten und bis auf einige äußerliche Absonderlichkeiten auch gleichgiltigen Lande zu betrachten. Die Einzelschilderungen fanden in den Beziehungen zum Auslande Ausgangs- und Gipfelpunkt und blieben fast losgelöst vom heimischen chinesischen Wirtschaftsboden; sie schlossen sich nicht zu einem Gesamtbilde des Landes zusammen; sie gaben regelmäßig auch für den einzelnen Platz keine über die Zufälligkeiten der gegenwärtigen Lage sich erhebende feste Punkte zur Beurteilung seiner Entwicklungsfähigkeit.

Mit dieser sporadischen Kenntnis, mit diesem — möchte ich sagen — geringen geistigen Betriebskapital konnte man sich notdürftig begnügen, solange das wirtschaftliche Interesse der Ausländer in China in die engen Grenzen der einzelnen Vertragshäfen gebannt war, solange China jeder tiefergreifenden wirtschaftlichen Entwicklung entzogen blieb, solange seine Erschließung nur gewissermaßen zaghaft von der See aus, nicht mit ganz anderer Energie zugleich auch von den Landgrenzen aus begonnen war. Diese Zeit ist, allem Anscheine nach, trotz reaktionärer politischer Bewegungen, wie sie bei derartigen Umwälzungen nicht ausbleiben pflegen, und wahrscheinlich sich noch wiederholen werden, im Schwinden. Damit erlischt zwar nicht die Existenzberechtigung der geschilderten europäischen Enklaven, die Vertragshäfen genannt werden; damit erwächst aber das Bedürfnis, sie nicht mehr als isolierte wirtschaftliche Einheiten, losgelöst aus dem Geflechte des heimischen Wirtschaftslebens, zu betrachten, sondern als dienende Glieder eines großen, komplizierten, eigenartigen Wirtschaftsorganismus zu begreifen, den Blick von vereinzelter Detailbetrachtung zu einem Gesamtbilde zu erheben.

Hier soll der Versuch dazu gewagt werden. Auf Grund der in einer halbjährigen Studienreise in China gewonnenen persönlichen Anschauungen, deren im Verhältnis zum Riesenreich große Beschränktheit nur durch die weitgehende Gleichförmigkeit des merkwürdigen Landes etwas aufgewogen wird, sollen die verstreuten in ihrer Zersplitterung sehr vielfach unbekannt bleibenden Bestandteile unseres Wissens über China, soweit sie zuverlässig erscheinen und zugänglich gemacht werden konnten, zu einem Ueberblick über die Vertragshäfen im Rahmen des chinesischen Wirtschaftslebens zusammengefaßt werden ¹⁾.

1) Der Verfasser hat die folgenden chinesischen Vertragshäfen selbst kennen ge-

Statt von den Beziehungen zum Auslande auszugehen, soll die Betrachtung in dem heimisch-chinesischen Boden ihren Ausgangspunkt nehmen, mit einem gedrängten wirtschafts-geographischen Ueberblick über das große Reich, der die Vertragshäfen in enger Verbindung mit ihrem Hinterlande zeigt, beginnen, um in der Darstellung des Auslandshandels zu gipfeln. Selbst vom Standpunkt des Einfuhrhandels — ganz abgesehen von arbeitstaktischen Erwägungen — scheint dieses Vorgehen geboten. Denn einmal hat die chinesische Einfuhr an Fremdwaren in den Vertragshäfen größtenteils erst die erste und vielfach unwichtigere Hälfte ihres Weges zurückgelegt; und zweitens erscheint sie in weitaus den meisten Teilen Chinas einer Ausdehnung nur fähig, wenn ihr auch eine Ausdehnung in der die Kaufmittel erst beschaffenden Ausfuhr und das heißt regelmäßig in der einheimischen Produktion entspricht. Der im folgenden Abschnitt gegebene Ueberblick enthält sich deshalb einer Einzelbetrachtung des Einfuhrhandels der verschiedenen Vertragshäfen. Der Einfuhrhandel kann, so notwendig zu seiner richtigen Würdigung ein genauer Ueberblick über die Vertragshäfen, ihre Stellung und Bedeutung ist, ersprießlich nur nach anderen Gesichtspunkten — Herkunftsland und Art der Waren — behandelt werden und das wird in weiteren Abschnitten der ganzen Arbeit ausführlich geschehen. Ebenso wird auch das chinesische Verkehrswesen noch einer eingehenden besonderen Behandlung hauptsächlich im Hinblick auf Eisenbahnbau und Binnenschifffahrt teilhaftig werden. Hier handelt es sich einstweilen nur um einen orientierenden, nicht erschöpfenden Ueberblick. Selbst die klare Erkenntnis, daß ein solcher nicht zu geben ist ohne vielerlei Unvollständigkeiten, Schiefheiten und Irrtümer, hat den Verfasser nicht abgeschreckt, den Versuch zu ihm zu machen. Besonders bestärkt hat ihn in seinem Unterfangen die aus eigener Erfahrung gewonnene Ueberzeugung, daß ohne einen solchen Versuch, welcher denjenigen, die sich ernsthaft mit den wirtschaftlichen Verhältnissen Chinas beschäftigen wollen — und ihrer wird es hoffentlich in der Zukunft eine zunehmende Menge geben! — gewisse elementare Grundlagen darbietet, die sie sonst mühsam jedesmal sich selbst in allen Einzelheiten erarbeiten müssen — daß ohne ihn — sage ich — eine ersprießliche Fortarbeit in der wirtschaftlichen Erkenntnis des wachsende Bedeutung gewinnenden fernen großen Reiches, wenn nicht ausgeschlossen, so doch sehr erschwert bleibt.

Der Ueberblick, der demnach im folgenden versucht werden soll, wird auf die an den Landgrenzen geöffneten Chinesenstädte nicht oder doch nur soweit, als es zum Verständnis des übrigen nötig ist, Rücksicht nehmen, weil sie besser im Zusammenhang mit den Nachbargebieten und ihren politischen und wirtschaftlichen Bestrebungen betrachtet werden. Er beschränkt sich daher auf 27 Vertragshäfen, die ähnlich, wie nach der geschichtlichen Entwicklung, auch wirtschafts-

lernt: Kanton, Wutschou, Samschui, Swatau, Amoy, Futschou, Schanghai, Hangtschou, Sutschou, Tschinkiang, Wuhu, Kiukiang, Hankou, Schasi, Itschang, Tschifu und Tientsin.

geographisch in drei größere Gruppen sich teilen lassen, nämlich erstens die elf Städte zählende Gruppe der südlichen Hafenplätze, die durch die Mündung des Westflusses in eine südliche Hälfte mit fünf und eine nördliche mit sechs Vertragshäfen geteilt wird, zweitens die zwölf Städte aufweisende Gruppe der Häfen im Yangtsethal und drittens die nur aus vier Städten bestehende Gruppe der nördlichen Küstenplätze.

Ich fuße im folgenden Ueberblick in der geographischen Schilderung auf den grundlegenden Forschungen von Professor v. Richthofen, die ich durch die Ergebnisse neuerer Reisen zu ergänzen und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zusammenzufassen suche. Auch reinwirtschaftlich stehen für die hier gestellte Aufgabe v. Richthofen's Arbeiten in erster Linie¹⁾. Ihnen reihen sich verschiedene zum Teil treffliche

1) v. Richthofen ist vielleicht mehr noch in englischen als deutschen Kreisen als erster Chinakenner anerkannt; jedenfalls habe ich häufiger bei Engländern als bei Deutschen — von eigentlichen Geographen abgesehen — wirkliche Vertrautheit mit seinen Schriften gefunden. Insbesondere die sieben inhaltreichen Briefe, die v. Richthofen an die Handelskammer in Schanghai, die ihn auf seinen über vier Jahre sich erstreckenden Reisen unterstützte, in den Jahren 1870—72 in englischer Sprache richtete, scheinen in deutschen Kreisen fast unbekannt geblieben zu sein, während ich Engländer verschiedentlich nicht nur voll Bewunderung, sondern auch mit genauer Kenntnis von ihnen reden hörte; von einem lange Jahre in Schanghai ansässigen Deutschen wurde mir sogar mit größter Bestimmtheit ihre Existenz bestritten. Das groß angelegte, leider nur die nördliche Hälfte Chinas behandelnde Werk: „China. Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründete Studien“. (Berlin, Bd. 1, 1877, Bd. 2, 1882) hat wegen seines bedeutenden Umfangs nicht den Leserkreis gefunden, der ihm nicht nur als wissenschaftlicher, sondern auch litterarischer Leistung gebührt. Erfreulicherweise sind die neuesten Veröffentlichungen desselben Verfassers — die prächtige Kabinetstücke unserer beschreibenden Litteratur bildenden beiden Aufsätze „Der Friede von Schimonoseki in seinen geographischen Beziehungen“ in Hettner's Geographischer Zeitschrift Bd. 1, Heft 1, 1895 und „Kiautschou, seine Weltstellung und voraussichtliche Bedeutung“ in den Preussischen Jahrbüchern von Dezember 1897, sowie die größere selbständige Publikation „Schantung und seine Eingangsporte Kiautschou“ (Berlin 1898) — in weitere Kreise gedrungen.

Gegenüber diesen Veröffentlichungen bedeutet die zahlreiche neuere Reiselitteratur über Ostasien regelmäßig nicht nur keinen Fortschritt in unserem Wissen, sondern einen Rückschritt, oft einen bewundernswerten Rückschritt, der nur in der völligen Unkenntnis des reisenden Verfassers mit allen Veröffentlichungen seiner Vorgänger seine psychologische Erklärung findet. Wo ich in China überhaupt verständnisvolle Auskunft über wirtschaftliche Verhältnisse außerhalb eines engen Umkreises der Vertragshäfen erhielt, konnte ich sie meist auf v. Richthofen und insbesondere seine genannten Briefe als Quelle zurückzuführen. Wo ich selbst auf ähnlichem Felde, wie er, Beobachtungen machen konnte, fand ich seine Angaben auch heute noch regelmäßig bestätigt. Das große englische Peking Syndikate (Lim.), dessen Aktienkapital mehr als 30 Mill. M. beträgt, baut sich fast ganz auf den Ermittlungen auf, die v. Richthofen vor fast 30 Jahren gemacht hat; die von ihm neuerdings ausgesandten Ingenieure haben berichtet, „that the statements of Baron von Richthofen were marvellously correct“; und im wesentlichen sind es Teile aus den genannten Briefen des deutschen Gelehrten, die das Syndikat unter dem Titel: Extracts from notes on the North of China, its production and communications, published by the Pekin Syndicats Limited. London 1898, herausgegeben hat. Welches Ansehen deutsche Chinaforschung in England genießt, geht beispielsweise auch aus dem folgenden Satz hervor, der in der Fortnightly Review kürzlich (September 1898, S. 348) sich fand: if the student desires a reliable map of any portion of the 18 provinces, he is impelled to invest in a product of either Russian or German ingenuity, while the only satisfactory account of the geography of China is the work of a German scientist.

Kleine Einzeleinwendungen, die bei derartig umfassenden Bearbeitungen eines großen-

Reiseberichte englischer Konsularbeamte an, von denen mehrere noch zu citieren sein werden. Außerdem sind hauptsächlich die Veröffentlichungen der chinesischen Seezollbehörde, deren zahlreiche Berichte für die verschiedenen Vertragshäfen eine etwas mühsam zu benutzende Fundgrube mancherlei interessanter Informationen bilden, sowie die Konsulatsberichte, insbesondere Deutschlands, Englands, Nordamerikas und Oesterreich-Ungarns benutzt worden ²⁾).

1. Die südlichen Vertragshäfen und der Westfluß.

Breitet sich in der nördlichen Hälfte Chinas, von einer flachen, buchtenleeren Küste sehr langsam ansteigend, nur durch die Felshalbinsel Schantung unterbrochen, bis zu den mauerartig aufstrebenden „Bergen des Westens“ der kohlen- und erzeichen Provinz Schansi, die vom Gelben Fluß berieselte, große chinesische Ebene, so dehnt sich im Süden von einer vielgegliederten hohen Küste aus bis etwa 1600 km ins Innere auf einem Flächenraum von etwa 750 000 qkm oder etwa der anderthalbfachen Ausdehnung Deutschlands ein fast ununterbrochenes Gebirgsland, ein „rostartig angelegtes Faltungsgebiet“ — wie v. Richthofen es charakterisiert hat — das parallel zur Küste von Nordosten nach Südwesten ohne größere eingesenkte Verebnungen, ohne durchgehende Hauptketten und ohne eigentlich trennende Wasserscheiden sich lagert. Fruchtbarer Löß deckt im Norden die weite Fläche und ebnet die schroffen Gebirgsformen durch sanfte, muldenförmige Ablagerungen; im Süden dagegen fehlt regelmäßig der Löß und läßt dort das fast in seiner ganzen Ausdehnung gleich hohe Gebirgsland unverhüllt hervortreten. Der zwei Jahreszeiten scharf sondernde Gegensatz eines kontinentalen Klimas beschränkt dort die Zahl der Ernten, während im Süden ein „mehr gegliederter Wechsel“ der Jahreszeiten, wärmeres Klima, gleichmäßigere Verteilung der Niederschläge ein üppiges Wachstum fast überall begünstigen. Diesem Unterschied in der Bodenbeschaffenheit und im Klima entspricht es, daß der Norden das Land des Weizens, der Baumwolle und der Hülsenfrüchte ist, der Süden hingegen im wesentlichen die eigent-

teils durchaus neuen Materials selbstverständlich nicht ausgeschlossen sind, können das Gesamturteil nicht im mindesten beeinflussen. Ob Kiautschou nicht „Stadt der Kiau-Barbaren“, wie das nicht ferne Laitschou anerkanntermaßen „Stadt der Lai-Barbaren“, sondern wirklich „Leimstadt“ bedeutet, ob die Kiau-Barbaren gar in Wirklichkeit Këae- oder Kié-Barbaren gehießen haben, ob Schantung nicht mehr oder doch mehr unter der Heuschreckenplage zu leiden hat, als die Nachbarprovinzen, ob die unverständliche Uebersetzung Legge's aus dem Schuking „with silk“ nicht doch „white silk“ heißen muß — das mögen für den Sinologen interessante kleine Streitfragen sein, denen das Recht, in anständiger Weise diskutiert zu werden, nicht bestritten werden soll; sie können aber ebensowenig wie die Thatsache, daß es vielleicht jemanden giebt, der den Tageskurs des Tael und der Sapeke eifriger verfolgt und der über Strohbordenhandel etwas präzisere Auskunft zu geben weiß, als v. Richthofen, den Wert der Werke dieses Gelehrten um ein Titelchen schmälern. Aus ihnen die Veranlassung zu nehmen, eine wortreiche „Warnung“ gegen diese wirklich „monumentalen“ Arbeiten zu schleudern, blieb einem deutsch-chinesischen Philologen vorbehalten.

2) Es ist ratsam, die Lektüre des folgenden Artikels an der Hand einer guten Karte von China vorzunehmen. Ich empfehle die Karte von Ost-Asien, die als Blatt 139 und 140 in der neuen vierten Auflage von Andree's allgemeinem Handatlas (Bielefeld und Leipzig, 1898) enthalten ist; sie giebt alle nötigen Aufschlüsse.

liche Heimat von jenen Kulturen, für die China seit alters her berühmt ist, von Seide und Thee und Reis¹⁾).

Da im Süden, wie gesagt, das Gebirge sich mehr oder minder parallel zur schön geschwungenen, 1800 km langen Küste hinzieht, so läßt hier das ganze große Gebiet seine Wasser im wesentlichen in nördlicher und südlicher Richtung abfließen und entsendet unmittelbar zur Küste nur kurze, doch wasserreiche Flüsse. Eine Ausnahme findet sich nur im Süden. Dort durchbricht, durch die beiden Grenzprovinzen Kwangtung und Kwangsi, d. h. die östliche und die westliche Kwangprovinz, hindurchziehend, ein großer Strom dieses Gebirgsland; weit von Westen kommend, trägt er mit Recht den Namen Hsikiang oder Westfluß. Diese zweitwichtigste Wasserstraße Chinas ist nicht, wie der größere Yangtse, bereits vor fast 40 Jahren, sondern erst im vorigen Jahre dem Fremdhandel, wenigstens teilweise, geöffnet worden²⁾).

Der mehr als 500 km lange Unterlauf dieses Stromes wird aus zwei Flüssen gebildet, von denen bald der nördliche wegen seiner größeren Länge und seiner Laufrichtung, bald der südliche wegen seiner meist stärkeren Wasserfülle und seiner größeren wirtschaftlichen Bedeutung als Hauptfluß bezeichnet wird. Beide entspringen auf dem die Südwestecke des eigentlichen Chinas bildenden, tiefdurchfurchten Hochplateau der Provinz Yünnan, von dem auch in südlicher Richtung der Rothe Fluß, den die Chinesen Hungkiang, die Annamesen Songkoi nennen, durch Tonkin hindurch nach Hanoi, der Hauptstadt und Haiphong, dem wichtigsten Hafenplatz dieser französischen Kolonie, herabfließt. Die nördlichen dieser beiden Verzweigungen des Westflusses — der Hungschui oder Wunifluß — zieht sich durch ein wenig bevölkertes Waldland, das keine Handelsstädte von nennenswerter Bedeutung aufweist; sie nimmt von Norden her einen Nebenfluß auf, der mit seinen beiden Quellflüssen — dem Lung und dem

1) v. Richthofen, China, II, S. 20 ff.

2) Deshalb erscheint es geboten, näher auf ihn einzugehen, zumal da seine weitere Eröffnung, wie noch kurz auszuführen ist, nur eine Frage der Zeit sein kann. Die Ausführungen über den Westfluß, wie auch bereits zum Teil die vorausgegangenen, decken sich im wesentlichen mit einem Vortrag, den der Verfasser am 5. November d. J. in der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin über den „Westfluß und seine wirtschaftliche Bedeutung“ gehalten hat und der in den „Verhandlungen“ dieser Gesellschaft, Heft 8/9, 1898 zum Abdruck gelangen wird.

Der Westfluß ist verschiedentlich bereist und beschrieben worden. Ich nenne die folgenden Veröffentlichungen:

Moss, Narration and Commercial Report of an Exploration of the West River to Nanning-fu. Hongkong 1870.

Colquhoun, Exploration through the South China Borderlands, from the mouth of the Sikiang to the banks of the Irrawadi. Proceedings of the Royal Geographical Society. December 1882.

Bourne, Report of a Journey in South-western China. Parliamentary Papers. China No. 1. 1888.

„Wirtschaftliche Forschungsreisen in China.“ Eine Serie von 5 Artikeln über eine neue Bereisung des Westflusses in der „Hamburger Börse“ vom 14. Januar bis 19. Februar 1897.

In der folgenden Schilderung sind hauptsächlich die beiden letzten Reisebeschreibungen verwertet worden.

Ku — bis in die Mittelprovinz Kweitschou hineinreicht und mit seiner Verlängerung zu Lande eine wichtige Verkehrsstraße nach der Hauptstadt dieser schwer zugänglichen, bisher armen, doch an Mineralien voraussichtlich reichen Provinz bildet. Die südlichen der beiden Westflußverzweigungen — der Nan- oder Hsü-kiang — wird von zwei Flüssen gebildet, von denen der eine, der Yüfluß, wie gesagt, von Yünnan herabströmt, der andere, der Tsofluß, vom Süden aus Tonkin heraufkommt; sie fließt durch ein Gebiet, das in seinen meisten Teilen nach allem, was darüber bekannt geworden ist, auch recht ärmlich ist, doch immerhin erheblich größere wirtschaftliche Bedeutung hat, als das Thal des Hungschui, und drei beachtenswerte Handelsplätze aufweist, nämlich Pese und Lungtschou nah der Provinzgrenze an den Endpunkten der regelmäßigen chinesischen Schifffahrt auf dem Yü- und dem Tsoflusse, sowie Nanning dem unterhalb der Vereinigung dieser beiden Flüsse.

In seinem Unterlauf, nach der Vereinigung dieser beiden großen Zweigflüsse bei Hsüntscho, nimmt der Westfluß noch zwei größere Zuflüsse von Norden her auf. Diese haben darum eine ganz besondere verkehrspolitische Bedeutung, weil sie nicht nur zu den beiden volkreichen Mittelprovinzen Hunan und Kiangsi führen, sondern auch dem vielverzweigten Stromsystem des Yangtsekiang auf eine ganz unbedeutende Entfernung sich nähern. Der erste ist der Kweifluß oder Fuho, der an der politischen Hauptstadt der westlichen Kwangprovinz Kweilin vorbeifließt und bei der wirtschaftlichen Hauptstadt derselben, bei Wutschou, etwa 150 km unterhalb Hsüntscho, in den Westfluß mündet; er ist vor langen Jahren durch einen kurzen Kanalbau in unmittelbare schiffbare Verbindung gesetzt worden mit dem Hsiangfluß¹⁾, der die wegen ihrer Fremdenfeindlichkeit bekannte Provinz Hunan, um deren Erschließung Engländer und Franzosen jetzt gleichmäßig bemüht sind, von Süden nach Norden durchströmt und durch den weiten Tungtingsee hindurch in den Yangtsestrom sich ergießt. Der zweite bedeutsame Nebenstrom ist der Pekiang, der bei Samschui, etwa 170 km weiter flußabwärts mit dem Westfluß sich vereinigt. Er stellt eine zweite ähnliche Verbindung mit dem weiter im Norden gelegenen größeren Stromsystem her. Er nähert sich nämlich an der Nordgrenze der östlichen Kwangprovinz bis auf die kurze Strecke des leicht zu überschreitenden Meilingpasses dem Kanflusse, der — ähnlich wie der Hsiangfluß durch Hunan — durch die anstoßende Provinz Kiangsi hindurchfließt und zunächst auch in einen großen See — den Poyangsee — und aus diesem in den Yangtse seine Fluten entleert. Sogleich nach Vereinigung mit dem Pekiang beginnt der Westfluß seine inzwischen stark angeschwollenen Wassermassen in ein weitverästeltes, durch zahlreiche vorgelagerte Inseln

1) Dieser ununterbrochenen Wasserstraße ist seit einiger Zeit, anscheinend hauptsächlich wegen Zollmafsregeln, vielleicht auch wegen Verfall des Kanalbaues, eine zum Teil über Land gehende Route durch den weiter östlich gelegenen Tschelingpafs, das mittlere der drei die Süd- und Mittelprovinzen verbindenden Thore vorgezogen worden. Vergl. v. Richthofen, Letter on the Province of Hunan. Shanghai 1870.

gleichsam noch fortgesetztes Delta zu verteilen, in dem Kanton, Makao und Hongkong liegen.

So bildet der Westfluß ein wunderbar ausgebreitetes Stromsystem. Die beiden Kwangprovinzen durchschneidend, reicht es im Süden bis zum französischen Tonking, im Westen bis zum schwer zugänglichen Gebirgsbollwerk der Provinz Yünnan, im Norden bis an die Mittelprovinzen Kweitschou, Hunan und Kiangsie heran, die in ihrer Ausdehnung und Bevölkerungszahl ungefähr dem Deutschen Reiche entsprechen. Und darüber hinaus steht es noch in unmittelbarer Verbindung mit dem noch großartigeren Yangtsestrom und seinen vielen natürlichen und künstlichen Verzweigungen, die hoch hinauf im Norden bis zur Reichshauptstadt Peking reichen. So durchzieht eine in ihren einzelnen Teilen allerdings sehr verschieden leistungsfähige und benutzte, doch durchgehende Binnenwasserstraße das ganze Reich von der Südgrenze bis nahe an die Nordgrenze durch 18 Breitengrade hindurch, auf eine Entfernung von mehr als 2000 km in der Luftlinie.

Allerdings vermag diese wichtigste Verkehrsstraße des südlichen China den Vergleich mit dem majestätischen Yangtsestrom nicht auszuhalten. Nirgends, insbesondere außerhalb ihrer Deltas, weist sie eine ähnliche Wasserfülle auf, wie sie auf dem großen Rivalen weit ins Innere hinein einen Schifffahrtsbetrieb im größten Stile ermöglicht. Aber der Chinese kommt auch mit Wenigem aus. Er versteht es, zumal da hier die vorherrschende Gebirgsnatur den mühseligen Landtransport noch besonders erschwert, auch minder gute Schifffahrtsverhältnisse auszunutzen¹⁾. Mit seinen mannigfachen, der Stromart trefflich angepaßten flachen Schiffen dringt er mehr als 1100 km weit den Westfluß hinauf. Er fährt mit Frachtbooten, die ungefähr 360 Metercentner tragen, selbst mit großen Hausbooten aus Kanton in ungefähr 6 Wochen von der Mündung hinauf bis Pese, ja mit kleineren Schiffen, die bis zu 120 Metercentner tragen, sogar noch 70 km weiter bis zur Yünnaugrenze; er vermittelt trotz mancher Stromschnellen noch mit Booten, die bis zu 180 Metercentner zu fassen vermögen, den Kwangsi-Tonkin-Handel im fernen Vertragshafen Lungtschou am Tso-flusse; er ist ebenso noch in Kutschou an der Grenze Kweitschous, am Kweilingpaß an der Grenze Hunans und am Meilingpaß an der Grenze Kiangsis, mit seinen Schiffchen der Hauptverfrachter. Und in der ganzen

1) v. Richthofen, Letter on the provinces of Chekiang and Nganwhai, Shanghai 1871, sagt in dieser Beziehung von dem ganzen südlichen Gebirgsland des Nan-schan: The absence of rayon roads, the scarcity in these regions of animals of burden, the cheap wages, and the little value of time, render it possible for the Chinese to apply boat navigation with pecuniary advantages where the difficulties, expenses, and risks would be found to great in Europe. They drag their boats over rapids which would there be considered an absolute obstacle to navigation, and across shallows where the water is only one or two inches deep and flows with great velocity over pebbly ground. It was a matter of surprise to the members of the embassies which formerly travelled through Kiangsi to the Meiling Pass, that the thirty million pounds of tea, which were then carried yearly across the Meiling Pass to Canton for the foreign market, had to go up a river the navigation of which would be considered an absurd enterprise in almost any other country. But there are hundreds of rivers, large and small, which offer similar and, many of them, greater difficulties than the Kankiang, and yet teem with life.

Provinz Kwangsi und in dem wichtigsten mittleren Teile der langgestreckten südlichen Küstenprovinz Kwangtung vollzieht sich fast der ganze Verkehr, wenn nicht Zollmaßregeln auf mühsamere Wege ihn drängen, auf dem Netz von Wasserwegen, das der Westfluß bietet. Selbst in Nanning, 900 km von der Mündung, kann man 2 km weit Schiffchen neben Schiffchen oft in mehreren Reihen enggedrängt nebeneinander liegen sehen.

Anders steht natürlich die Frage, wie weit dieses wunderbar verzweigte Stromsystem auch den Anforderungen des weniger genügsamen und weniger geduldigen Europäers entspricht. Es ist bisher etwas über 320 km weit bis zu dem an der Mündung des Kweiflusses gelegenen Wutschou der Dampfschiffahrt geöffnet worden und es ist durch die Erfahrungen des letzten Jahres festgestellt worden, daß der Westfluß bis zu dieser Stadt, wo der Unterschied zwischen Hoch und Niedrigwasser im Jahre regelmäßig 60 Fuß betragen soll, zu allen Zeiten für Dampfer von einem Tiefgang bis zu 7 Fuß und für Flußschiffe jeder Größe zur Zeit des Hochwassers schiffbar ist. Oberhalb Wutschous befinden sich in dem durch Inseln verengten Hauptfluß zahlreiche Stromschnellen, die zwar von dem nie eiligen Chinesen mit seinen leicht lenkbaren kleinen Fahrzeugen geschickt überwunden werden, aber einem Dampfer die Weiterfahrt doch sehr erschweren, wenn nicht unmöglich machen. Doch ist es wahrscheinlich, daß durch einige Sprengungen die Schiffahrtshindernisse sich soweit beseitigen lassen, daß kleine Dampfer, an Hsüntschou am Einfluß des Hungtschui vorüber, bis zu dem 575 km oberhalb Wutschous gelegenen Nanning, über dessen Entwicklungsfähigkeit man sich insbesondere in Hongkong großen Hoffnungen hingiebt, vorzudringen vermögen. Und zwar dürfte es sich — wenigstens für den Güterverkehr — empfehlen, einen Schleppschiffahrtsbetrieb einzurichten, wie er mit so großem Erfolge insbesondere auf den vielverzweigten künstlichen und natürlichen Wasserstraßen der Provinzen Kiangsu und Tschekiang, hauptsächlich zwischen Schanghai und den seit dem chinesisch-japanischen Kriege dem Fremdhandel geöffneten großen Provinzialhauptstädten Hangtschou und Sutschou ins Leben gerufen worden ist. Für den Oberlauf des Westflusses, wie für den oberen Yangtse zwischen Itschang und Tschungking, wäre es wohl das ratsamste, den Fluß in einzelne Strecken zu zerlegen, derart, daß an den schlimmsten Stromschnellen — vielleicht nach Vornahme einiger billiger Erleichterungen — die Schiffe nach wie vor durch Menschenkraft vorbeizuschaffen sind, auf den natürlich möglichst auszudehnenden freien Strecken aber mit starken Maschinen ausgerüstete kleine Schleppdampfer stationiert werden, welche dort für einen beschleunigten Weitertransport sorgen ¹⁾. Das dürfte auch

1) Bis es dazu kommt, dürfte es angebracht sein, auf dem Westfluß zwischen Wutschou und Nanning das auf der genannten Yangtsestrecke heute angewandte System der „gecharterten Dschunken“ einzuführen, d. h. den Fremden das Recht zu erwerben, Dschunken zu chartern, die unter der Flagge eines Vertragsstaates denselben Beschränkungen unterliegen, aber auch dieselben Vorteile, insbesondere Befreiung von den heimischen lokalen Zollämtern genießen, wie sie sonst nur für Schiffe fremder Bauart gelten.

darum sich empfehlen, weil überall in China, wo eine beträchtliche natürliche Strömung die Thalreise trotz geringen Geld- und Arbeitsaufwandes in verhältnismäßig kurzer Frist gestattet, Dampfer nicht auf eine genügende Rückfracht rechnen können, diese einseitige Gewinnchance aber leichter von kleinen Schleppern, die geringere Betriebskosten haben und ein kleineres Anlagekapital verzinsen und amortisieren müssen, getragen wird, als von größeren Frachtdampfern. Die Chinesen scheinen das richtig erkannt zu haben; denn sie haben es bei der Eröffnung des Westflusses im vorigen Jahr durchgesetzt, daß nur diejenigen Waren unter die Kontrolle der fremden Seezollbehörde fallen sollten, welche auf Dampfern, nicht auch diejenigen, welche auf Anhängen von Schleppern transportiert wurden. Dadurch war das europäische Schiffsverkehrsunternehmen auf dem Westfluß von vornherein stark benachteiligt. Es wäre jedoch möglich, daß diese beschränkende Bestimmung inzwischen aufgehoben worden ist.

Wie der Fluß selbst den Vergleich mit seinem großen Rivalen im Norden nicht auszuhalten vermag, so auch nicht das Land, das der Westfluß durchströmt, mit dem fruchtbaren, blühenden Yangtsethal. Das Deltagebiet gehört allerdings zu den bevölkertsten und reichsten Gegenden ganz Chinas. Sobald aber an der Spitze des Deltas das Gebirgsland beginnt, nimmt die Dichtigkeit der Bevölkerung außerordentlich ab und, wenn auch in der östlichen Kwangprovinz der wirtschaftliche Stand nicht unter das chinesische Durchschnittsmaß herabsinkt, noch zahlreiche Oerter und Städtchen die Ufer beleben, der überwiegende Teil des Bodens noch landwirtschaftlich benutzt wird, so besteht die westliche Kwangprovinz, die in ihrer ganzen Breite, mehr als 600 km weit, vom Westfluß durchzogen wird, zu einem beträchtlichen Teile aus wildem, unkultivierten Berg- und Hügelland. Der Taipingaufstand hat im ganzen bergigen Westflußthal und ganz besonders in dieser Provinz Kwangsi, in deren unruhiger Bevölkerung er seinen Anfang genommen hat, so unbarmherzig gewütet, daß noch heute nach mehr als 30 Jahren die Spuren der Verwüstung auf weite Strecken nicht verwischt sind. Zum Teil geht es wohl mit hierauf zurück, daß die Chinesen Kwangsi und seine beiden Nachbarprovinzen im Westen und Nordwesten, Yünnan und Kweitschou, als die 3 ärmsten aller 18 Provinzen des Reiches bezeichnen, die auch in ihrer Verwaltung auf Zuschüsse aus den wohlhabenderen Mittelprovinzen angewiesen sein sollen. Vielleicht steht es auch mit der Entartung, die ein langer Aufstand und ein aus ihm entsprungenes verbreitetes Räuberunwesen mit sich bringen, in Zusammenhang, daß — soweit ein Zuzug aus dem Delta nicht stattfindet — die meist urangesessene Bevölkerung, nach dem übereinstimmenden Urteil aller neuerer Reisenden, fast allgemein an Arbeitsamkeit, Erwerbstrieb und Geschicklichkeit hinter derjenigen der meisten anderen Teile des Reiches zurücksteht, und auch bei den Chinesen den Ruf großer Unbildung genießt.

Dem entspricht es, daß das Westflußgebiet wenig, insbesondere wenig für den Auslandsmarkt, liefert. Eine gewerbliche Entwicklung hat, von ganz verschwindenden Ausnahmen abgesehen, über den be-

scheidenen Grad hinaus, der zur notdürftigen Befriedigung der lokalen Bedürfnisse des anspruchslosen alltäglichen Chinesenlebens erforderlich ist, nicht stattgefunden. Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse des ganzen großen Gebietes sind zwar mannigfaltig, doch nicht sehr umfangreich. Der Menge nach stehen weit obenan Holz und Reis. Im Norden und insbesondere im Nordwesten der Provinz Kwangsi erstreckt sich der Grenze entlang ein weiter Waldbezirk, aus dem große Mengen von verschiedensten, im einzelnen noch nicht festgestellter Holzarten in vielverbundenen Flößen den Westfluß hinabtreiben, um hauptsächlich dem verbreiteten Schiffsbau zu dienen und den Holzbedarf der Millionenstadt Kanton zu decken. Im ganzen Gebiet und vor allem am Oberlauf des Westflusses und am Kweifluß wird das Hauptnahrungsmittel der Bevölkerung, Reis, gebaut und zwar dort in solchen Mengen, daß von Wutschou aus in guten Jahren etwa 900 000, in schlechten etwa 600 000 Metercentner nach Kanton verschifft werden. Neben der Reiskultur ist vielleicht die Zuckerrohrkultur die verbreitetste; doch dient der Zucker nur dem heimischen Verbrauch, da er in Hongkong in den Raffinerien die Konkurrenz mit dem Zucker von Java und den Philippinen nicht auszuhalten vermag. Ferner wird Thee sowohl im Norden der Provinz Kwangtung, als auch in der Provinz Kwangsi am rechten Flußufer in der Umgegend von Wutschou angebaut; doch noch mehr als in anderen Teilen Chinas ist die Theekultur anscheinend hier im Rückgang begriffen.

Abgesehen von diesen landwirtschaftlichen Erzeugnissen, wie sie in China und anderen Teilen Asiens in großer Verbreitung vorkommen, bringt das Gebirgsland auch einige Produkte hervor, die mehr oder minder seine Specialitäten sind und als solche für die Ausfuhr besonderes Interesse gewonnen haben. Auf Tonkin und zwei Distrikte im südwestlichen Teil der Provinz Kwangsi — der eine liegt ganz in der Nähe von Lungtschou, der andere etwa zwei Tagereisen entfernt von Pese — scheint das Vorkommen des Sternanisbaumes (*Illicium verum*) beschränkt zu sein, dessen Samen sowie das aus ihm gewonnene Oel in erheblichen Mengen — im Jahre 1896 im Werte von rund 2 000 000 M. — ausgeführt werden. Noch wichtiger ist Kassia. Der Baum (*Cinnamomum cassia*), der diese duftende Rinde liefert, gedeiht vorwiegend am Südufer des Westflusses in den Grenzgebieten zwischen der östlichen und westlichen Kwangprovinz und ganz besonders im Pingnandistrikt, dessen Marktplatz Tawu alljährlich 30—36 000 Metercentner verschicken soll, und im Lotingtschoudistrikt. Die Ausfuhr von Kassiarinde und Kassiaöl belief sich dem Werte nach im Jahre 1896 auf etwa 2 1/2 Mill. M., und es wird behauptet, daß die für den chinesischen Verbrauch gelieferte Menge beträchtlich größer sei. Zu diesen wertvollen Erzeugnissen gesellt sich ein an sich sehr billiges, doch auch eigenartiges; es ist die große dicke, zähe Binsenart, aus welcher teils in Kanton, teils in den Westflußdistrikten Tongkun und Lintam die Matten gewoben werden, die in großen Mengen insbesondere nach Nordamerika verschickt werden. Dazu noch einiger Indigo, der hauptsächlich im Yülinistrikt kultiviert wird, etwas Tabak, Ingwer, Rhea-

fiber und Holzöl (*Aleurites cordata*). Endlich wird im bergigen Westflußgebiet, insbesondere in der Umgegend von Nanning, in stärkerem Maße als in den meisten dichter bevölkerten Teilen Chinas Viehzucht getrieben, so daß Häute von Kühen und Wasserbüffeln, sowie Leder in nicht ganz unbeträchtlichen Mengen auch auf den Auslandsmarkt kommen.

So weist das bergige Westflußgebiet allerdings eine Mannigfaltigkeit landwirtschaftlicher Erzeugnisse auf, wie sie ähnlich nur wenigen Teilen des Landes eigen ist. Doch wie die über den Eigenbedarf hinaus hervorgebrachten Mengen nicht sehr beträchtlich sind, so dürfte auch ihre Steigerungsfähigkeit nicht sehr erheblich sein. Es hängt das in letzter Linie damit zusammen, daß infolge des Zusammenwirkens aller ange deuteten Momente das ganze Gebiet eine außergewöhnlich dünne Bevölkerung trägt. Während in ganz China auf den Quadratkilometer mehr als 100 Einwohner, in der ebenfalls zum großen Teil bergigen Provinz Schantung mehr als 200 Einwohner kommen sollen, weist die Provinz Kwangsi ihrer auf gleicher Fläche angeblich nur 40 auf. Dementsprechend fehlt es auch an großen Städten. Sind die Provinzen des Yangtsethals übersät mit Städten, deren Bevölkerung nach Hunderttausenden zählt, so weist die größte und wichtigste Stadt, welche der Westfluß außerhalb seines Deltas an seinen Ufern trägt, noch nicht 50 000 Einwohner auf. Von den drei genannten Städten an der südlicheren Verzweigung des Westflusses, Pese, Lungtschou und Nanning, dürfte sogar keine mehr als 25 000 Einwohner haben. Trotzdem verdient ihre kommerzielle Bedeutung im Rahmen des gesamten chinesischen Wirtschaftslebens einer kurzen Erwähnung.

Pese, am Yüfluß, nicht weit von der Westgrenze der Provinz Kwangsi, ist nach Angaben neuerer Reisenden ein rühriges, und seit einigen Jahren wieder im Aufschwung begriffenes Städtchen. Es ist ein Umschlags- und Stapelplatz für den Handel der Provinz Yünnan und in geringerem Maße auch für den der Provinz Kweitschou, jener beiden Provinzen, die allein von den acht südlich vom Yangtse gelegenen Provinzen auf ein ausgedehntes Wasserstraßennetz verzichten müssen, im Innern fast ganz auf den mühsamen Landtransport angewiesen sind, nach außen mit dem übrigen China und seinen Hafenplätzen in schlechter Verbindung stehen. Sie können deshalb im wesentlichen ihre Einfuhr nur mit Waren bezahlen, die im Verhältnis zu ihrer Ausdehnung und ihrem Gewicht einen hohen Wert besitzen, so daß sie die beträchtlichen Transportkosten zu tragen vermögen. Das ist in beiden Provinzen in erster Linie einheimisches Opium; dazu kommt in Yünnan noch Puörr (Puerh)-Thee und zwei Waren von geringerer Hochwertigkeit, nämlich Zinn und Kupfer. Während das Yünnanzinn, hauptsächlich aus den großen Kwotschiuminen im Süden der Provinz, über den kleinen Ort Möngetsze, einen der wenigen chinesischen Inlandsplätze, die dem Fremdhandel geöffnet sind, die erwähnte Route des Roten Flusses durch das französische Tonkin einschlägt, um weit überwiegend allerdings in Haiphong nach Hongkong weiterverschifft zu werden; während der Puörrthee, den der Chinesen von

allen Theesorten seines Heimatlandes am höchsten schätzt, sowie das Yünnankupfer hauptsächlich nach Norden zum oberen Yangtsethal abzufließen scheinen; ist das Städtchen Pese wohl der größte chinesische Durchfahrplatz im Süden für Opium. Ganz abgesehen von den Mengen, die in der Provinz Kwangsi, die selbst, wenn überhaupt, doch nur wenig und schlechtes Opium hervorbringt, verbraucht werden¹⁾, sollen alljährlich — nach einem englischen Konsulatsbericht — etwa 100 000 Metercentner Opium im Werte von mehr als 15 Mill. M. den Westfluß hinabgesandt werden²⁾, um im dichtbevölkerten Delta aufgeraucht, angeblich auch zum Teil zur Verfälschung indischen Opiums in Hongkong benutzt zu werden. Das meiste dieser beträchtlichen Menge Opium, das zum größeren Teil und in den besseren Qualitäten aus Yünnan, zum kleineren Teil und in den minderwertigen Sorten aus Kweitschou und der reichen Nachbarprovinz Sz'tschwan stammen soll, geht in Pese vom Landtransport auf den Wasserweg über.

Neben Pese hat Lungtschou, am Endpunkt der Schifffahrt auf dem Tsoflusse etwa 55 km nördlich von der Tonkingrenze, einige Bedeutung. Bisher hat es allerdings mit seiner auf 22 000 Köpfe geschätzten Einwohnerschaft eine nennenswerte Rolle im Wirtschaftsleben der Provinz nicht gespielt. Es liegt jedoch an dem Punkt, wo der Uebergang von Tonkin nach Kwangsi am leichtesten sein soll, wenn auch noch immer nicht leicht. Deshalb haben die Franzosen hier mit dem Versuch eingesetzt, den Kwangsihandel auf die Route des Roten Flusses abzulenken, wie sie von dem genannten noch kleineren Orte Möngrtsze aus dasselbe für den Yünnanhandel erstreben. Zu diesem Zwecke ist Lungtschou im Jahre 1889 auf Grund eines chinesisch-französischen Vertrages dem Fremdhandel geöffnet worden; zu diesem Zwecke wird jetzt die etwa 100 km lange Décanvillebahn von Hanoi oder richtiger Phulangthuong nach Langson, die von der französischen Regierung teuer gebaut worden ist, bis Lungtschou verlängert. Es dürfte jedoch, wenigstens wenn der Westfluß in seiner ganzen Länge von Binnenzöllen befreit und in größerem Maße der Dampfschifffahrt erobert wird, recht zweifelhaft sein, ob es den Franzosen gelingen wird, den Kwangsihandel aus seinen alten gewohnten Bahnen auf die von ihnen mit so großen Opfern hergestellte neue Verkehrsstraße abzulenken, Hanoi — wie es bei der dortigen kürzlichen Grundsteinlegung zur Eisenbahnbrücke über den Songkoi stolz hervorgehoben wurde — zum großen Handelsmittelpunkt nicht nur von Tonkin, sondern auch von ganz Süd-China zu machen.

Ein wenig unterhalb der Stelle, wo der Tso- und der Yüfluß sich einen, liegt Nanning. An sich ein kleines Städtchen, das im Yangtsethale erst zu den Plätzen dritten Ranges gezählt werden würde, ist es doch die zweitgrößte Handelsstadt der Provinz Kwangsi. Von hier aus wird und zwar — wie wir noch sehen werden — über Pakhoi

1) Das Opium für die Provinz Kwangsi soll zum großen Teil den Hungtschui von Loping aus herunterkommen und an einem Orte Luhü seinen Hauptmarktplatz finden. Vgl. Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society, Bd. XXVIII, 1898, S. 80.

2) English Consular Report on the trade of Wuchow for the year 1897, S. 7.

nicht nur der ganze westliche Teil Kwangsis, sondern sogar weite Strecken von Yünnan und Kweitschou mit fremden Waren versorgt. Hier haben chinesische Großkaufleute, vielfach Leute aus Kanton, ihren Sitz, die mit Hongkong, Kanton oder Pakhoi in engerer Geschäftsverbindung stehen; hier kommen die einheimischen Händler, Aufkäufer und Produzenten zusammen, um die Erzeugnisse des westlichen Kwangsi, Anis und Anisöl, Häute und Leder, Thee und Medizinen und ganz besonders um Opium auszutauschen hauptsächlich gegen englische Baumwollstoffe und indisches Baumwollgarn. Nanning scheint denn auch der eigentliche Zielpunkt für den französischen Eisenbahnbau von Tonkin her zu sein. Frankreich hat als eine der „Kompensationen“ für die Eröffnung des Westflusses bereits die Erlaubnis den Schienenweg nach dort und weiter nach Pese fortzuführen, erhalten.

Der größte und wichtigste Platz der Provinz Kwangsi, der einzige, der an Handelsbedeutung noch Nanning übertrifft, ist Wutschou, die mehrfach genannte Stadt, die am Endpunkte der bisher möglichen Dampfschiffahrt auf dem Westfluß und an der Mündung des mit einem Nebenfluß des Yangtse durch einen Kanal verbundenen Kweiflusses liegt. Wutschou ist, wie Samschui, durch den Burmagrenzvertrag zwischen England und China am 4. Juni 1897 dem Fremdhandel geöffnet worden. Es hatte vor seiner Eröffnung — aus Gründen, die sogleich noch kurz zu berühren sind — fast keine Bedeutung für den bisher betrachteten Handel, der auf dem Nan- oder Hsüfluß sich entwickelt und in Nanning, Pese und Lungtschou seine Stützpunkte findet; höchstens das Opium Yünnans, Kweitschous und Sz'tschwans passierte in erheblichen Mengen auf seinem Wege nach Kanton hier vorüber. Im wesentlichen war Wutschou der Vereinigungspunkt für den an sich nicht sehr entwickelten Handel, der einerseits auf der langen nördlichen Verzweigung des Westflusses, dem Hungtschui, andererseits auf dem von Norden heraufkommenden Kweifluß sich abspielte. Es war deshalb und ist noch heute in erster Linie Stapelplatz für Holz und Reis, Holz, das in aller Art auf dem ersten Wege aus den Grenzgebieten zwischen Kwangsi und Kweitschou, Reis, der hauptsächlich auf dem zweiten Wege aus dem Grenzgebiet zwischen Kwangsi und Hunan herabkommt. Dazu gesellt sich natürlich noch, daß Wutschou der Sammelpunkt ist für die mancherlei einen Markt suchenden Erzeugnisse seiner Umgegend, unter denen Kassia im Werte wohl obenan steht.

Obwohl es die wichtigste Stadt einer ganzen Provinz ist, macht Wutschou doch einen ärmlichen Eindruck. Nur in der außerhalb der Stadtmauer sich hinziehenden Geschäftsstraße finden sich vereinzelte Anklänge an die Wohlhabenheit, die aus dem Geschäftsteil der Handelscentren anderer Provinzen, vor allem aus demjenigen Kantons, spricht. Früher hat die Stadt auch bessere Zeiten gesehen. Sie liegt aber gerade inmitten jenes Gebietes, das vom Taipingaufstand am schlimmsten verwüstet ward; und nur wenige Spuren der entschwundenen größeren Blüte haben sich erhalten. Daß diese frühere Blüte ganz wieder auflebe, wird kaum erwartet werden können; sie hing zusammen mit

jener noch von Dampfschiffahrt nichts ahnenden Zeit, als der Kwei- und der Hsiangfluß noch eine belebte, im Dienste des Ausfuhrhandels stehende Durchfuhrstraße vom Yangtse nach dem Süden bildete, auf der der Warentransport zwar langsam, doch wenigstens sicher vor Stürmen und Seeräubern sich vollzog. Diese Zeit würde selbst durch Eisenbahnen zurückgewonnen werden können. Trotzdem ist ein Aufschwung Wutschous mit Sicherheit zu erwarten. Jede Verbesserung und Erleichterung der Westflußschiffahrt ist ein Schritt dazu, den Handel Nannings und des ganzen Nan- oder Hsüflusses nach Wutschou zu ziehen; bereits jetzt sind deutliche Spuren davon zu bemerken; insbesondere die Häute Nannings sind bereits in der zweiten Hälfte des vorigen Jahres in nicht unbeträchtlichen Mengen über Wutschou nach Kanton und Hongkong gegangen. Und wer heute das Leben und Treiben am Ufer vor der Stadt beobachtet, wer die unzählbar zusammengedrängten chinesischen Schiffe aller Größe und Bauart, insbesondere die vielen merkwürdigen dickbauchigen Reis-Dschunken, die weitgestreckten plumpen Flöße, die großen Holzlager, die emsigen Schiffsbaustätten überschaut, der gewinnt den Eindruck, daß trotz des ärmlichen Anstrichs, den das ganze Leben der Stadt für ein Europäerauge überall hat, doch ein emsiges Erwerbsleben auch jetzt bereits seinen Mittelpunkt hier findet.

Samschui, d. h. „die Stadt der drei Wasser“, weil sie gleichsam im Scheitelpunkt des Westflußdeltas liegt, wo der vom Meilingpaß herabkommende Pekiang sich mit dem Westfluß gewissermaßen zu einem dritten Gewässer vereinigt, ist der zweite, 170 km unterhalb Wutschou gelegene neue Vertragshafen am Westfluß. Das hinter dem schützenden Deich vom Flusse etwas abgerückte Städtchen hat bisher kaum eine Rolle gespielt. Der Geschäftsmittelpunkt ist die am Pekiang weiter aufwärts gelegene Stadt Sainam, die wohl für durchschnittliche chinesische Dschunken, doch nicht für Dampfer erreichbar ist. Auch der Zugang zu dem jetzt als Vertragshafen erkorenen Platz, der vor Samschui liegenden Binnenzollstation Hokou, ist bei niedrigem Wasser nur schwierig, bisweilen wahrscheinlich sogar unmöglich; er bietet ferner den Nachteil, daß er in seiner Nähe kein ordentliches Terrain für europäische Bauten aufweist. Trotzdem dürften die größere Nähe von Sainam, die Nachbarschaft zur Binnenzollstation, die durch beides erleichterte Kontrolle des Verkehrs entscheidend gegen die anfangs beabsichtigte Verlegung nach einem weiter flußabwärts gelegenen, von den beiden angeführten Mängeln freien Platz (Hsin-hsü) ins Gewicht fallen¹⁾. Von diesen nicht leicht zu beseitigenden Schwierigkeiten abgesehen erfreut sich auch Samschui am Verbindungspunkt zweier wichtiger Wasserwege wirtschaftsgeographisch einer ähnlich vorteilhaften Lage, wie das günstigere Bau- und Anlegestellen bietende Wutschou. Die durch seine Eröffnung erreichbare Verbesserung in den Binnenzollverhältnissen, auf die hier nicht eingegangen werden kann, wird Samschui langsam zu einem Verteilungsmittelpunkt

1) Vergl. English Consular Report on the trade of Samschui for the year 1897.

von mancher Bedeutung sich entwickeln lassen. Da beide Plätze erst ganz kürzlich eröffnet worden sind, so läßt sich an der Hand der Statistik noch kaum etwas über sie sagen. Die Dampfer, die ausschließlich unter die Kontrolle der Seezollbehörde fallen, haben weit überwiegend fremde Einfuhrwaren transportiert und an Mangel von Rückfrachten zu leiden gehabt. In der etwas mehr als halbjährlichen Frist, vom 4. Juni bis 31. Dezember 1897, stand nach der Seezollstatistik in Wutschou einer Einfuhr im Werte von 1 439 809 Haikwan Taels eine Ausfuhr im Werte von 472 902 Haikwan Taels, in Samschui einer Einfuhr im Werte von 61 064 Haikwan Taels eine Ausfuhr im Werte von 42 495 Haikwan Taels gegenüber. In der Ausfuhr Wutschous standen an der Spitze Holz, Häute, Indigo, Holzöl und Anis.

Außer diesen beiden Vertragshäfen weist der Westfluß noch vier sogenannte Anlegestellen auf, in denen das Recht der Fremden sich darauf beschränkt, mit Dampfern anlegen und Güter laden und löschen zu dürfen. Es sind das die Orte Kongmun, Kumtschuk, Schiuhing und Takhing. Seitdem England neuerdings die Eröffnung aller Wasserstraßen in China durchgesetzt hat, kann mit Sicherheit erwartet werden, daß, sobald die Frage der Dampfschiffahrt über Wutschou hinaus praktisch gelöst ist, Nanning und wahrscheinlich auch Hsüntschou — oft und dringend wiederholten Wünschen der Hongkonger Kaufmannschaft gemäß — zu Vertragshäfen erklärt werden.

Glaube ich auch der weiteren Entwicklung der beiden neuen Vertragshäfen ein günstiges Prognostikon stellen zu sollen, so hat doch die Eröffnung des Westflusses, für die man so viele Jahre lang gekämpft hat, die hohen Erwartungen, die man vielfach, auch in Hongkong, an sie knüpfte, nur zum geringeren Teile erfüllt. Allerdings haben ja die Verringerung der Transportkosten und die Erleichterung des Zolldruckes den Absatz der fremden Waren etwas erweitert. Doch ein frischer Impuls des ganzen Geschäftslebens, wie man früher vielfach von der Eröffnung des Westflusses erwartete, ist ausgeblieben und wird ausbleiben, denn eine erhebliche Zunahme des Absatzes setzt eine erhebliche Steigerung der Kaufkraft der breiten Massen des Volkes voraus, und diese kann, insbesondere in einem Volke, das so zäh am Hergebrachten festhält, wie die Chinesen, nicht dadurch herbeigeführt werden, daß bloße Verkehrserleichterungen geschaffen werden. Eine Zunahme der Westflußschiffahrt, ein Aufblühen seiner Uferplätze, wie Wutschou und Samschui, wird daher — wie sogleich noch etwas genauer zu betrachten sein wird — zum größten Teil auf Kosten anderer Routen und anderer Städte stattfinden.

Bisher haben wir nur den bergigen Teil des Westflußgebietes betrachtet; ein ganz anderes Bild entrollt sich vor unseren Augen, wenn wir jetzt aus ihm heraustreten.

Dort in der fruchtbaren, von einem engen Netz vielverschlungener natürlicher und künstlicher Wasserstraßen überspannten Delta-Ebene

liegt, umlagert von emsigen Städtchen und Dörfern, der für den Westflußhandel wichtigste Vertragshafen, die nach neuester Schätzung $2\frac{1}{2}$ Mill. Einwohner¹⁾ zählende Hauptstadt der Provinz Kwangtung, Kwangtschou, wie die Chinesen, Kanton, wie die Ausländer sie nennen. Jahrhundertlang ist diese Stadt und ihre nächste Umgebung der Sammelplatz für den ganzen Handel des chinesischen Reiches mit Europa und Amerika gewesen, der einzige, in mancher Hinsicht auch der erste, Berührungspunkt zwischen chinesischer und europäischer Kultur. Ehe andere Städte dem Fremdhandel zugänglich wurden, kamen hier, insbesondere auch auf den angegebenen weiten inländischen Durchgangsstraßen vom Yangtsethal her, alle Erzeugnisse aus dem ganzen großen Reiche langsam zusammengeströmt, die zur Ausfuhr in die ferne Fremde bestimmt waren. Das hörte natürlich mit der Beseitigung der erzwungenen künstlichen Sonderstellung Kantons auf. Die Eröffnung von Hafenstädten am Yangtse mußte einen beträchtlichen Teil des Warenzuflusses zu anderen Plätzen ableiten; der auch den größten modernen Seeschiffen Unterkunft gewährende Hafen der englischen Freistadt Hongkong mußte die ausländische Schifffahrt und mit ihr den Auslandshandel von dem verschlammenden Flußhafen der zollumgürteten Chinesenstadt fernhalten. Aber hat auch die Stadt Kanton für den Fremdhandel ihre beherrschende Stellung eingebüßt, ihre Bevölkerung, die in engeren Beziehungen zu den Ausländern getreten und länger und tiefgreifender ihrem Einfluß ausgesetzt gewesen ist, als in irgend einem anderen Teile des Landes, hat es in hohem Grade verstanden, ihre alte Vorzugsstellung sich zu bewahren. Die Bevölkerung Kantons und seiner Umgebung, allen voran diejenigen des Hiangschan Distriktes hat — trotz eines fremdenfeindlichen Grundzuges in ihrem Wesen — den größten und besten Teil der Chinesenbevölkerung Hongkongs, wie auch der Auswanderung nach Nordamerika geliefert; sie versorgt noch heute nicht nur in der englischen Kolonie, sondern auch — früher fast gänzlich, heute noch vielfach — in ganz China die fremden Kaufleute mit ihren chinesischen Angestellten, insbesondere mit ihren Kompradoren; sie bildet im ganzen Lande einen beträchtlichen Teil der chinesischen Großkaufleute, insbesondere der mit dem Fremdhandel in Verbindung stehenden großen Zwischenhändler. Diese Bevölkerung zeigt in ihrem Aussehen, in ihrem Dialekt, in ihrer Kultur, ihrer Begabung und ihrem Temperament eine so ausgeprägte, auffallende Eigenart, daß sie sich nicht aus der Berührung mit den Fremden allein erklären läßt; sie drängt vielmehr zu der Annahme, daß man es hier mit einem anderen Stamm, mit, wie v. Richthofen meint, den Nachkommen von „frühen maritimen Kolonisten einer begabteren Rasse“, zu thun hat. Diese Eigenart offenbart sich hauptsächlich in der Beweglich-

1) Die Angaben über die Einwohnerzahl der chinesischen Vertragshäfen sind, wenn nichts anderes angegeben wird, die neuesten Schätzungen der chinesischen Seezollbehörde. Der persönliche Augenschein läßt diese Ziffern fast überall sehr hoch erscheinen. Doch ist es bei dem eigenartigen, meist eng zusammengepferchten Wohnen in chinesischen Großstädten unmöglich, eine selbständige Schätzung zu machen, die als zuverlässig gelten dürfte.

keit und Vielseitigkeit dieses Volkes, in seinem rührigen Unternehmungsgeist, seinem klugen Handelssinn, seiner gewerblichen Geschicklichkeit, seinen künstlerischen Talenten. Hier ist der Sitz der chinesischen Kunstindustrie, deren formen- und farbenreiche, mit hingebender Sorgfalt gearbeiteten Erzeugnisse seit Jahrhunderten Gegenstände der Bewunderung, trotz ihres bizarren Geschmacks, in Europa sind. Hier haben sich auch andere Gewerbe zu großer Höhe entwickelt. Allen voran steht die Seidenindustrie; im ganzen Delta blüht die Seidenzucht; die Seidenspinnerei beschäftigt Tausende von Händen; die Seidenweberei und Seidenstickerei hat bewundernswerte Höhe erlangt. Den Wert von rund 65 Mill. M., allein 70 Proz. des Wertes aller die Seezollbehörde Kantons passierenden Ausfuhrgegenstände machten Seide und Seidenwaren im Jahre 1897, das in dieser Beziehung als ein normales Jahr betrachtet werden darf, aus¹⁾. Zugleich hat die Baumwollindustrie eine große Ausdehnung gewonnen; sie versorgt weite Teile des südlichen China mit ihren Erzeugnissen. Eine Menge anderer Gewerbe, teils, wie die Fabrikation von Papier und Porzellan, ausschließlich für einheimischen Gebrauch, teils auch, wie die Herstellung von Matten und Feuerwerkskörpern, für die Ausfuhr, giebt Tausenden Beschäftigung. Vielfach ist eine Stufe der Vervollkommenung erreicht worden, wie sie bei den kleinlichen und mangelhaften technischen Mitteln, die nur zu Gebote standen, kaum zu überbieten sein dürfte. So hat sich Kanton eine Vorzugsstellung auf gewerblichem Gebiet in China gewahrt und zugleich seine Bedeutung als wichtiger Verteilungsplatz im einheimischen Warenverkehr; und wenn es auch für den Fremdhandel seine Rolle zu einem erheblichen Teile ausgespielt hat, so nimmt es doch als größte, wahrscheinlich auch betriebsamste und reichste Stadt des ganzen Landes im politischen und im Wirtschaftsleben Südchinas einen so bedeutenden Platz ein, daß es sich von der Residenz des Vizekönigs der beiden Kwangprovinzen thatsächlich zu einer Art Hauptstadt der südlichen Hälfte des Reiches erhebt.

Die dichte Zusammendrängung der Bevölkerung, das hochentwickelte

1) Die Seidenausfuhr Kantons betrug nach den Aufzeichnungen der dortigen Seezollbehörde in den letzten 10 Jahren der Menge nach in Pikul (= 60,5 kg):

	Rohseide (raw and thrown)	Rohseide (wild raw or Punjum)	Cocons	Rohseiden- abfall (refuse)	Seiden- stoffe	Seiden- bänder
1888	14 291	1107	1715	14 344	8094	531
1889	19 558	2849	4083	12 687	7258	397
1890	17 615	2551	2263	15 389	6027	391
1891	19 920	2969	962	16 238	6246	411
1892	20 890	1601	841	13 309	6621	377
1893	20 340	1567	885	16 524	5837	425
1894	20 507	916	639	17 558	6485	395
1895	24 375	487	1533	18 127	6766	339
1896	23 287	419	649	17 683	7112	629
1897	30 723	520	412	14 833	6569	542

Zu diesen Ausfuhrmengen, die sich der Dampfschiffahrt bedienen, kommen noch diejenigen, die auf Dschunken ausgeführt werden; sie belaufen sich auf $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ der vorstehenden Zahlen.

Städtewesen, die ausgedehnte gewerbliche Thätigkeit, der vorherrschende Anbau hochwertiger Nutzpflanzen, wodurch dieses Deltagebiet vor fast allen anderen Teilen des Reiches sich auszeichnet, haben die natürliche Folge, daß es trotz seiner Fruchtbarkeit nicht selbst die Lebensmittel hervorbringt, deren es bedarf¹⁾. Es muß daher aus weniger bevölkerten Gegenden, die noch mehr einen rein landwirtschaftlichen Charakter tragen, eine starke Zufuhr insbesondere von Reis und Hülsenfrüchten beziehen. Abgesehen von den bis zu 900 000 Metercentnern betragenden Mengen, die den Westfluß, wie wir sahen, an Wutschou vorüber herabkommen, wird der Reis sowohl aus südlicheren Ländern, hauptsächlich über Saigon und Bangkok, als auch aus dem weiten fruchtbaren Yangtsethal, insbesondere aus der noch wesentlich landwirtschaftlichen Provinz Nganhwei, eingeführt. Die aus Cochinchina und Siam kommenden beträchtlichen Vorräte werden regelmäßig im Freihafen Hongkong gelöscht und von dort auf Dschunken im Deltagebiet verteilt; sie beliefen sich im Durchschnitt des letzten halben Jahrzehnts, 1893 - 1897, auf rund $3\frac{3}{4}$ Mill. Metercentner im heutigen Werte von etwa 37 Mill. M. Der aus den chinesischen Yangtseprovinzen, insbesondere vom Vertragshafen Wuhu bezogene Reis gelangt regelmäßig auf Dampfschiffen direkt nach Kanton und passiert die dortige Seezollbehörde; nach ihren Aufzeichnungen hat er sich im gleichen fünfjährigen Durchschnitt auf rund 1,65 Mill. Metercentner im heutigen Werte von etwa 16 Mill. M. jährlich belaufen. Dazu kommen noch Hülsenfrüchte aus den nördlichen Provinzen Chinas, vor allem aus dem Ausfuhrhafen der noch dünn bevölkerten und extensiveren Ackerbau treibenden Mandschurei; von ihnen wurden im Durchschnitt der angegebenen fünf Jahre fast 780 000 Metercentner im heutigen Wert von etwa 7 Mill. M., sowie von dem aus ihnen gewonnenen Bohnenöl, das hauptsächlich zum Kochen verwendet wird, durchschnittlich noch etwa 36 000 Metercentner im heutigen Werte von ungefähr weiteren 3 Mill. M. in Kanton auf Dampfern eingeführt. Ferner ist hier noch Weizen und Weizenmehl zu nennen; im genannten Durchschnitt wurden von jenem 172 000 Metercentner im heutigen Werte von $1\frac{1}{2}$ Mill. M., von diesem 113 000 Metercentner im heutigen Werte von 1,9 Mill. M. jährlich bezogen. Endlich findet noch eine starke Dschunkeneinfuhr von Salz, sowie von getrockneten und gesalzenen Fischen statt; im Durchschnitt des letzten halben Jahrzehnts beziffert sich die erste auf mehr als $1\frac{1}{3}$ Mill., die zweite auf 170 000 Metercentner, beide ungefähr im heutigen Werte

1) Es ist daher begreiflich, daß die chinesischen Behörden, die nach den Vertragsbestimmungen (Art. 5 unter 3 der in Ausführung des Tientsiner Vertrages vom Jahre 1858 erlassenen Zollregeln) die Ausfuhr von Reis und Getreide zwar von einem chinesischen Hafen zum anderen gestatten, doch ins Ausland verboten haben, für die Provinz Kwangtung oft noch besonders ein weitergehendes Reisverschiffsungsverbot erlassen. Ursprünglich zur Verhütung von Hungersnöten beabsichtigt, werden diese Verbote von den chinesischen Mandarinern und Kaufleuten oft — mit einem Geschick, als hätte man von seinem Gegenüber jenseits des Meeres gelernt — zu Cornerungsversuchen ausgenutzt, die nur durch die Furcht vor Unruhen in der Bevölkerung in gewissen Grenzen gehalten werden. Doch ist hier nicht der Ort, darauf näher einzugehen. — Von dem allgemeinen Ausfuhrverbot ist für Makao seit dem Jahre 1889 eine Ausnahme gemacht worden.

von je 5 Mill. M. Bereits nach diesen Ziffern, die auf Vollständigkeit keinen Anspruch machen, beläuft sich also die Einfuhr Kantons und seiner Umgebung an Lebensmitteln im Jahresdurchschnitt auf mehr als 65 Mill. M.¹⁾.

Dieser starken Einfuhr, die mit Ausnahme des Weizenmehls, das regelmäßig amerikanischer Herkunft ist, aus den ostasiatischen Nachbargebieten stammt, hat Kanton nicht eine gleich große Ausfuhr dorthin gegenüberzustellen. Nach den südlichen Gegenden verschifft es für die dortigen großen Chinesenkolonien das dem Europäer oft so wunderlich erscheinende bunte Vielerlei, das in den Augen jedes Angehörigen des Reiches der Mitte zum Leben gehört und ihm seinen Reiz verleiht; so mannigfach aber auch diese Ausfuhr ist, sie wird dem Werte nach bei weitem nicht ausreichen, die große Reiseinfuhr aus dem Süden zu decken. Ebenso weist Kanton in seinem Seehandel mit den nördlicheren Teilen des eigenen Landes eine passive Handelsbilanz auf. Abgesehen von Rohseide, Zucker und Tabak für zusammen etwa 10 Mill. M. jährlich, sind es im wesentlichen die Erzeugnisse seiner verbreiteten mannigfaltigen Industrie, mit denen es seine Lebensmitteleinfuhr aus dem Norden bezahlt. Aber wenn auch auf Dschunken Seidengewebe für etwa 6 Mill. M., Feuerwerkskörper für etwa 4 $\frac{1}{2}$ Mill. M., Porzellan und Papier je für 2 $\frac{1}{2}$ —3 Mill.

1) Diese Einfuhr an Lebensmitteln in Kanton betrug im einzelnen nach der Statistik der dortigen Seezollbehörde in den letzten 10 Jahren in Pikul (= 60,5 kg)

	Reis	Hülsenfrüchte	Bohnenöl	Weizen	Weizenmehl
1888	1 431 279	1 447 120	9 615	410 434	87 270
1889	1 829 138	1 047 096	39 244	294 982	90 569
1890	1 578 326	1 120 079	33 412	212 662	117 466
1891	4 338 429	1 691 516	82 537	316 408	118 076
1892	3 977 849	1 424 960	101 387	313 445	104 591
1893	1 917 587	1 181 269	74 686	358 975	115 353
1894	3 070 562	1 568 345	72 654	172 451	154 127
1895	4 096 407	1 163 217	39 090	286 956	200 046
1896	2 917 834	1 283 912	64 503	314 405	175 684
1897	1 648 538	1 232 463	65 865	286 800	121 405

Dazu kommt noch die Einfuhr von Lebensmitteln auf Dschunken. Sie betrug auf der Route Hongkong-Kanton via Kaulun, ebenfalls in Pikul:

	Reis	Weizenmehl	Salz	Getrocknete und gesalzene Fische
1888	4 587 761	29 870	2 413 412	263 212
1889	3 007 733	28 675	1 995 160	259 473
1890	5 066 811	24 613	2 504 369	294 906
1891	3 094 603	26 653	1 652 837	288 869
1892	3 818 913	27 412	1 693 406	298 625
1893	7 377 140	32 714	1 504 058	335 320
1894	4 973 856	26 889	2 511 015	205 064
1895	8 435 601	37 025	2 459 085	249 890
1896	8 007 419	39 405	2 233 191	265 582
1897	1 982 756	32 410	2 497 812	293 278

In der Dschunkenstatistik wird Reis — im Durchschnitt der letzten 5 Jahre 317 000 Pikul — auch in der Ausfuhr aufgeführt; es wird sich hier um Verteilung der Reiseinfuhr auf verschiedene Plätze der Provinz Kwangtung handeln.

hauptsächlich nach nördlicheren Teilen Chinas ausgeführt werden, es bleibt im ganzen immer der heimischen Einfuhr, wie der Einfuhr aus Südasien gegenüber ein Defizit bestehen. Dieses Defizit muß beide Male durch die Ausfuhr nach Europa und Amerika gedeckt werden, wodurch die Kaufkraft dieser reichen Gegenden für Fremdwaren natürlich geschwächt wird. Diese flüchtig skizzierten Verhältnisse erklären es, daß hier in Kanton und im ganzen Westflußdelta — im Gegensatz zu den meisten Vertragshäfen, im scharfen Gegensatz insbesondere zu Schanghai — die Ausfuhr nach fremden Ländern die Einfuhr aus ihnen regelmäßig übersteigt. Das veranschaulichen im einzelnen die folgenden statistischen Tabellen¹⁾, welche zugleich einen

1) Die Statistik der chinesischen Seezollbehörde — die einzige Statistik Chinas, die vorhanden oder wenigstens zugänglich und brauchbar ist — leidet an großer Unvollständigkeit. Dieser bedauerliche Mangel erklärt sich aus den Verhältnissen.

Wie unsere deutsche Handelsstatistik noch heute durch die Ein- und Ausfuhr über niederländische und belgische Häfen und früher auch noch durch diejenige über die beiden nicht zum Zollinland gehörigen deutschen Nordseehäfen an Brauchbarkeit verlor, so leidet zunächst die chinesische Zollstatistik schwer unter der Nachbarschaft Hongkongs. Die britische Inselkolonie ist der große Umschlagsplatz für den ostasiatischen Seeverkehr. Da sie Freihafen ist, werden die Waren, die hier gelöscht und geladen werden, nicht statistisch erfasst. Sie werden dadurch für China der Feststellung ihres Herkunfts- und Bestimmungslandes entzogen und rubrizieren in der chinesischen Zollstatistik sämtlich unter Hongkong. Was das bedeutet, geht daraus hervor, daß im Durchschnitt der letzten fünf Jahre nicht weniger als 45 Proz der kontrollierten Ein- und Ausfuhr aller chinesischer Vertragshäfen auf Hongkong entfiel. In englischen statistischen Zusammenstellungen liebt man es, diese ganze Ein- und Ausfuhr, da Hongkong englisch ist, dem englischen Handel zuzurechnen. Mit der Zunahme fremder Freihandelshäfen an der Küste Chinas wächst voraussichtlich diese Fehlerquelle noch beträchtlich an Bedeutung.

Doch die erwähnte große Unvollständigkeit hat noch weitere, nur China eigene Gründe. Erstens beschränkt sich die chinesische Statistik auf diejenigen Plätze, in denen die Seezollbehörde etabliert ist. Das sind die Vertragshäfen. Der Verkehr über die weitgestreckten Landgrenzen tritt daher statistisch fast gar nicht in die Erscheinung und an der Küste ist es nur an einzelnen Plätzen der Fall. Mit der fortschreitenden Vermehrung der Vertragshäfen verliert diese Quelle der Unvollständigkeit an Bedeutung, wird aber die Vergleichbarkeit der statistischen Ergebnisse in der zeitlichen Aufeinanderfolge vielfach gestört.

Noch wichtiger ist aber ein weiterer Mangel. Die chinesische Zollstatistik bezieht sich nur auf den Verkehr in Schiffen fremdländischer Bauart, also seit dem Rückgang der Segelschiffahrt hauptsächlich auf den Verkehr in Dampfern. Daneben besteht aber in jedem Vertragshafen noch eine außerordentlich ausgedehnte Dschunkenschiffahrt. Ueber sie erhalten wir regelmäßig keinen Aufschluss. Dadurch leidet aber nicht nur die Vollständigkeit in stärkstem Maße, sondern auch wiederum die Vergleichbarkeit. Zunächst bilden die Verschiebungen im Verhältnis von Dampf- und Dschunkenschiffahrt ein Störungsmoment. Es ist oft nicht mit Bestimmtheit zu sagen, ob eine Zunahme in den statistischen Ziffern einen Aufschwung des Handels oder nur eine Verdrängung der Dschunkenschiffahrt bedeutet. Sehr häufig ist dieses Moment zum mindesten auch wirksam. Und dazu kommt noch ein zweites von nicht geringerer Bedeutung: die künstlich verstärkte Konkurrenz der neuen und der alten Art der Schiffahrt untereinander. Die Zollorganisation ist es, die dem natürlichen Konkurrenzverhältnis noch eine eigenartige Zuspitzung giebt. Die fremde Seezollbehörde, deren Kontrolle die fremdländischen Schiffe unterliegen, liefert nämlich bis ins einzelne genau zu übersehende Einnahmen der Centralgewalt für bestimmte Zwecke; das einheimische Zollamt, durch das alle auf Dschunken verschifften Güter passieren, ist regelmäßig nicht kaiserlich, sondern provincial und hat vor allem den Mandarinen schadlos zu halten für die oft sehr hohen Ausgaben, die mit der Erlangung des Amtes verbunden waren. Es besteht also ein starkes persönliches Interesse, möglichst viele Güter zur Verzollung am einheimischen Zoll-

Ueberblick über die Gesamtentwicklung des Handels Kantons, sowie über den Anteil von Dampfer- und Dschunkenschiffahrt daran geben. Der Handel Kantons, soweit er auf Schiffen fremdländischer Bauart,

amt, d. h. zum Dschunkentransport zu verlocken und das Mittel dazu ist ein Unterbieten der durch internationale Verträge festgesetzten Zölle der unter fremder Verwaltung stehenden neuen Konkurrenzbehörde durch die veränderlichen Sätze des alten einheimischen Zollamtes.

Alle diese Mißstände kommen, wie in einem Vergrößerungsspiegel, in Kanton zur Erscheinung. Die Nähe Hongkongs hat es zur Folge, daß der Dschunkenverkehr zwischen der zum Ausland gezählten kleinen Insel und den vielen Städten und Dörfern im reich bevölkerten Delta, die von Dampfern nicht aufgesucht werden dürfen, besonders rege ist. Dasselbe gilt in weit geringerem Maße mit Bezug auf Makao. Aber auch in Kanton selbst ist die Konkurrenz zwischen Dschunken und Dampfern, begünstigt durch einige Besonderheiten der dortigen Zolleinrichtungen, eine ungewöhnlich starke. Selbst Waren, die ihrer Hochwertigkeit wegen von Natur der Dampfschiffahrt zufallen sollten, ist es gelungen, auf die Dschunken und zum heimischen Zollamt hinüberzuziehen; so wurden von 78 000 Pikul (zu 60,5 kg) Thee, die Kanton im Jahre 1894 verschifft, nicht weniger als 66 000 Pikul auf den langsamen, viel höheren Risiko laufenden Dschunken nach Hongkong transportiert. Dasselbe ist bei der Einfuhr der Fall; das ist z. B. der Hauptgrund, daß in der Zollstatistik Kantons im Jahre 1890 nur 25 790, im folgenden Jahre jedoch 4 639 971, im Jahre 1895 wiederum nur 21 465, dagegen im letzten Jahre 7 162 125 Gallonen Petroleum verzeichnet wurden.

In Kanton lassen alle diese Mißstände, die dort besonders grell hervortreten, sich ausnahmsweise noch einigermaßen überblicken und kontrollieren. Um nämlich die Streitigkeiten, die aus dem Opiumschmuggel einerseits, den chinesischen Maßnahmen zu seiner Beseitigung andererseits zwischen England und China fortdauernd entstanden, zu beseitigen, wurden auf Grund der zu Hongkong im September 1886 abgeschlossenen Opiumkonvention die fünf chinesischen Zollstätten, die ungefähr zu Anfang der siebziger Jahre zur Kontrolle des Dschunkenverkehrs in der Umgegend Hongkongs errichtet worden waren, der Verwaltung der von Ausländern geleiteten chinesischen Seezollbehörde unterstellt. Im Gegensatz zu dem Seezollamt in Kanton, dessen Statistik, wie sonst alle Thätigkeit der Seezollbehörde, nur auf Schiffe fremdländischer Bauart sich bezieht, wurde von diesen fünf Stationen aus, für die zwei neue Zollkommissariate in Kaulun und Lappa geschaffen wurden, eine Kontrolle nur über chinesische Fahrzeuge ausgeübt. Der chinesische Durchgangshandel zwischen Kanton einerseits, Hongkong und Makao andererseits sollte überwacht werden. Die im Anschluß daran aufgestellte Warenstatistik trägt deshalb die Mängel, die mit der statistischen Erfassung jedes Transithandels verbunden zu sein pflegen. Unmöglich können alle vorbeifahrenden Schiffe — es waren im Jahre 1897 84 495 — gezwungen werden, ihre Ladung völlig auszupacken. Das notwendige Bestreben, die Belästigung des Verkehrs in erträglichen Grenzen zu halten, kann sich nur auf Kosten der statistischen Vollständigkeit und Zuverlässigkeit bethätigen. Wenn so schon eine Statistik des Transitverkehrs in Deutschland — in der Binnenschiffahrtstatistik — befriedigende Resultate nicht zu liefern vermocht hat, so gilt das um so mehr gegenüber dem Chinesen, dem Virtuosen der kleinen Unredlichkeiten. Das ließe an zahlreichen Beispielen sich leicht nachweisen und ist niemals bei diesen Ziffern zu übersehen.

In den anderen Vertragshäfen fehlt aber selbst diese lückenhafte Erfassung des Dschunkenverkehrs. Kommen in ihnen die hervorgehobenen Mißstände der regulären chinesischen Zollstatistik auch nicht in ganz demselben Maße, wie hier in Kanton, vor, so wirken sie doch schlimmer, weil gar keine Anhaltspunkte für ihre Beurteilung und Abschätzung geboten werden. Daher kann auch die bestehende chinesische Zollstatistik, obwohl sie mit ähnlicher Sorgfalt ausgearbeitet wird, nicht entfernt denselben Wert beanspruchen, wie eine Handelsstatistik Europas. Ihre so oft übersehenen Unvollständigkeiten dürfen auch bei dieser Arbeit nie aus dem Auge verloren werden. In Ermangelung vollständiger Zahlen müssen ihre Ergebnisse jedoch natürlich hier berücksichtigt werden.

insbesondere auf Dampfern stattfand, betrug in Haikwan Taels, die im Jahre 1897 einen Wert von 3,03 M. hatten:

	Einfuhr von			Ausfuhr nach			Einfuhr und Ausfuhr
	fremden Ländern	chinesisch. Häfen	zu-sammen	fremden Ländern	chinesisch. Häfen	zu-sammen	
1888	12 733 684	8 633 052	21 366 736	14 222 825	2 735 772	16 958 597	38 325 333
1889	11 889 613	9 056 889	20 946 502	16 471 703	2 312 514	18 784 217	39 730 719
1890	12 005 999	9 131 493	21 137 492	14 853 475	2 613 280	16 466 755	38 604 247
1891	13 511 558	13 746 927	28 258 485	15 395 306	2 757 726	18 153 032	46 411 517
1892	13 239 982	14 628 403	27 868 385	16 313 105	2 572 661	18 885 766	46 754 151
1893	13 096 109	11 398 698	24 494 807	15 619 855	2 663 417	18 283 272	42 778 079
1894	13 741 801	14 183 491	27 925 292	15 324 745	2 706 976	18 031 721	45 957 013
1895	16 451 332	13 373 913	29 825 245	17 634 202	2 980 684	20 614 886	50 440 131
1896	12 157 757	14 069 259	26 227 016	17 075 218	3 381 314	20 456 532	46 683 348
1897	13 729 975	13 661 949	27 391 924	19 645 833	3 253 838	22 899 671	50 291 595

Zu diesen Ziffern kommen noch diejenigen über die Dschunken-schiffahrt. Sie beziehen sich nicht, wie die soeben angeführten über die in ihrer Bewegungsfreiheit sehr beschränkte fremde Schiffahrt, ausschließlich auf die Stadt Kanton, sondern auch auf seine Umgebung; sie sind ferner getrennt nach den beiden Hauptschiffahrtsstraßen die das Delta durchziehen, der nördlicheren, besuchteren von Hongkong aus und der südlicheren, weniger belebten von Makao aus. Dieser Dschunkenhandel von Kanton und seiner Umgegend betrug, ebenfalls in Haikwan Taels:

Auf der Kanton-Hongkong-Route

	Einfuhr von		Ausfuhr nach Hongkong	Einfuhr und Ausfuhr
	Hongkong	China nach China		
1888	19 113 053	1 802 799	14 382 473	35 298 325
1889	16 606 470	1 414 848	14 194 598	32 215 916
1890	21 413 661	2 337 802	14 840 669	38 592 132
1891	16 674 552	1 856 780	17 016 926	35 548 258
1892	16 581 560	1 869 740	17 290 632	35 741 932
1893	21 001 594	1 648 163	18 937 126	41 586 883
1894	18 765 289	2 256 284	19 665 908	40 687 681
1895	25 041 325	2 665 779	22 678 090	50 385 194
1896	24 606 390	2 216 242	22 565 590	49 388 222
1897	16 967 118	2 329 842	23 024 493	42 321 453

Auf der Kanton-Makao-Route.

	Einfuhr von Makao in		Ausfuhr nach Makao	Einfuhr und Ausfuhr
	Fremdwaren	chinesischen Waren		
1888	3 484 668	1 636 728	3 387 579	8 508 975
1889	3 775 336	1 728 364	3 583 778	9 087 478
1890	4 270 970	1 860 699	4 226 990	10 358 659
1891	3 656 066	2 291 424	4 046 731	9 994 221
1892	3 178 519	2 474 184	3 831 051	9 483 754
1893	2 863 581	2 484 205	4 293 203	9 640 989
1894	3 093 158	2 292 036	3 910 179	9 295 373
1895	3 075 677	2 229 332	4 070 919	9 375 928
1896	3 984 481	3 050 611	5 561 206	12 596 298
1897	3 514 878	3 734 582	5 894 314	13 143 774

So beherrschend auch Kantons Stellung in einem großen Teil der ganzen südlichen Hälfte Chinas ist, es hat doch im Westflußhandel in derselben Provinz, deren Hauptstadt es ist, einen Konkurrenten, der sich oft als nicht unbedenklich erwiesen hat. Diesen Konkurrenten hat es sich selbst groß gezogen. Als nämlich zu Beginn des Taipingaufstandes die Schifffahrt auf dem unteren Westfluß beschwerlich und gefährlich zu werden anfang, siedelten verschiedene Kaufleute Kantons in einen kleinen Fischerhafen über, der am untersten Teile des langen, bis nahe an die Yangtsemündung sich erstreckenden Küstenbogens, im Golf von Tonkin, etwa 600 km weiter südwestlich von Kanton liegt. Es ist das Pakhoi. Mit ausländischen Waren, die von Makao bezogen wurden, begannen die Kantonesen von hier aus einen Handel nach dem Gebiete des oberen Westflusses, hauptsächlich nach Nanning. Sie benutzten dabei größtenteils auch Wasserwege. Sie brachten nämlich ihre Waren zunächst in flachen Frachtbooten den kleinen Küstenfluß Lienkiang, der in die guten geschützten Ankergrund bietende große Bucht, an der Pakhoi liegt, mündet, hinauf und fuhren an der rührigen Stadt Lientschou vorüber, entweder in 7 Tagereisen nach Yülin, oder westlich in einen Nebenfluß (Wulikiang) einbiegend nach Wuli; von diesen beiden Orten aus mußten die Waren allerdings eine Strecke weit mittels Trägern durch das Hügelland transportiert werden, doch konnten sie bald wieder auf Boote umgeladen werden, die sie auf kleinen Nebenflüssen des Hsikiang auf der östlichen Route nach Teng, etwa 60 km oberhalb von Wutschou, auf der wichtigeren westlichen nach Nanhiang (Namheong), dem südlichsten, Pakhoi nächstgelegenen Orte am Westflusse, herabbrachten¹⁾. Auch als der Taipingaufstand niedergeworfen war, wurden wegen der vielfachen Räubereien und der zunehmenden Zollbelastigung auf dem unteren Westflusse die neuen Handelsstraßen beibehalten. Es wurde deshalb Pakhoi durch die Tschifukonvention vom Jahre 1876 zum Vertragshafen gemacht. Seitdem hat sich der Handel nur insofern geändert, als er nicht mehr in Dschunken von Makao her, sondern in Dampfern von Hongkong und in kleinerem Maße von Haiphong aus stattfindet.

Da der mühsame langsame Bergverkehr auf dem Westflusse am meisten einer Konkurrenz anderer Routen ausgesetzt war, da ferner fremde Waren unter den erwähnten Belästigungen am meisten zu leiden hatten, da endlich das obere Westflußgebiet, wie geschildert wurde, überhaupt arm, besonders arm an ausfuhrfähigen Waren ist, so ist der Handel Pakhois auffallend einseitig, nämlich weit überwiegend Einfuhrhandel. Die Ausfuhr machte bis vor kurzem kaum ein Drittel der Einfuhr aus; erst in den letzten zwei Jahren hat sie sich um fast 50 Proz und ungefähr auf die Hälfte gehoben. Dieses Mißverhältnis, das zum geringen Teile auch noch die erwähnte entgegengesetzte Erscheinung in Kanton erklärt, zeigt im einzelnen die folgende

1) Neben diesen beiden Hauptrouten werden auch noch andere benutzt, so insbesondere eine von dem westlich von Pakhoi gelegenen Dschunkenhafen Kintschou aus nach Nanhiang.

Tabelle, die einen Ueberblick über die kontrollierte Ein- und Ausfuhr dieses Vertragshafens in den letzten 10 Jahren giebt:

	Einfuhr		Ausfuhr	zusammen
	fremde	einheimische		
in Haikwan Taels, deren Wert im Jahre 1897 rund 3 M. war				
1888	3 149 725	236 849	1 006 803	4 393 377
1889	3 306 436	277 540	1 023 574	4 607 550
1890	3 450 423	266 507	831 003	4 547 933
1891	3 021 613	270 419	809 916	4 101 948
1892	3 128 334	265 992	1 099 366	4 493 692
1893	3 386 534	12 542	876 631	4 275 707
1894	2 983 903	20 290	1 114 454	4 118 647
1895	2 791 903	11 220	1 009 991	3 813 114
1896	3 145 492	22 843	1 516 803	4 685 138
1897	2 652 724	40 461	1 512 750	4 209 935

Da Pakhoi hauptsächlich mit der südlichen Verzweigung des Westflusses — dem Nankiang — in Verbindung steht, so spielen in seiner Ausfuhr auch die Erzeugnisse die Hauptrolle, die wir dort kennen gelernt haben. Anis und Anisöl stehen an erster Stelle; von ihnen wurden im Jahre 1897 für etwas über 1 1/4 Mill. M., wovon etwa 1 Mill. auf Anisöl entfällt, ausgeführt. Die zweite Stelle nimmt flüssiger Indigo ein, von dem im letzten Jahre für fast 1 Mill. M. verschifft wurde. Ihm machen den Platz jedoch sehr streitig die erst in den letzten Jahren stärker zur Ausfuhr gelangenden Ochsen- und Büffelhäute, die im gleichen Zeitraum nur unbedeutend hinter dem Indigo im Werte zurückblieben, im Jahre vorher ihn bereits übertrafen; zu ihnen gesellt sich eine allerdings noch geringe, doch ebenfalls in Zunahme begriffene Lederausfuhr, die im Jahre 1897 einen Wert von rund 150 000 M. erreichte. Diese wenigen Waren zusammen machten mehr als 2/3 der ganzen Ausfuhr Pakhois aus¹⁾. Das Opium, das hauptsächlich als Bezahlung für Einfuhrwaren dient, gelangt weitüberwiegend, wie erwähnt wurde, auf der Westflußroute nach Kanton und Hongkong.

Je mehr die Mißstände auf dieser Route, die zum Emporkommen Pakhois führten, schwinden, um so mehr werden auch die anderen Waren,

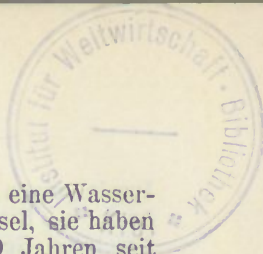
1) Die folgende Tabelle giebt einen Ueberblick über die Ausfuhrmengen in diesen Artikeln in den letzten 10 Jahren:

	In Pikul (zu 60,5 kg)				
	Anis	Anisöl	Indigo	Häute	Leder
1888	6 527	555	53 100	8 741	1375
1889	6 069	331	48 605	5 670	1384
1890	8 621	464	53 457	1 567	1385
1891	5 818	350	70 085	7 002	1318
1892	12 915	1258	77 429	10 622	489
1893	9 033	1052	33 379	16 349	1017
1894	6 036	1774	48 886	15 636	1223
1895	3 266	496	55 697	20 347	1324
1896	6 691	2053	62 744	27 184	2289
1897	4 766	1613	81 353	27 267	4216

wie das Opium, die natürliche Verkehrsstraße aufsuchen. Jede Erleichterung, Sicherung und Verbesserung des Westflußhandels gereicht daher Pakhoi zum Schaden; und wenn mit der Einführung der Dampfschiffahrt auf jenem Strome Erfolge erzielt werden, wenn Wutschou und Samschui und später vielleicht einmal Nanning infolge ihrer Erschließung für den Fremdhandel aufblühen, so geschieht das wesentlich auf Kosten Pakhois. Das ist sogar gegenwärtig vom deutschen Standpunkt aus zu bedauern, da die Schiffahrt Pakhois fast gänzlich in deutschen Händen, nämlich in denen unserer leistungsfähigsten Reedereigesellschaft an den Küsten Ostasiens, der Jebesen'schen, lag, dagegen deutsche Interessen an der Dampfschiffahrt auf dem Westfluß in ganz verschwindendem Maße beteiligt sind, und voraussichtlich dauernd bedauerlicherweise bleiben werden. Gelingt es aber, eine regelmäßige Dampfschiffahrt auf dem Westfluß hinauf bis Nanning einzurichten, so dürfte es sehr fraglich sein, ob es möglich ist, die begonnene Verschiebung aufzuhalten und gar rückgängig zu machen; das gilt selbst für einen Bahnbau Pakhoi-Nanning, für den die Franzosen ganz neuerdings die Konzession erhalten haben und zwar unter dem vielleicht den Kernpunkt der Vereinbarung ausmachenden Zusatz, daß nur Franzosen oder einem französisch-chinesischen Konsortium der Bau dieser Bahnlinie gestattet wird, die zu der kurz betrachteten, bereits ausgeführten über Langson und Lungtschou in Konkurrenz steht.

Außer Pakhoi ist südlich vom Westflußdelta nur noch ein Platz dem Fremdhandel geöffnet. Das ist die Hauptstadt der großen Insel, die als südlichster Teil des jetzigen China von der Leitschouhalbinsel aus vor Tonkin sich so verlockend für die Franzosen hinstreckt. Die Insel Hainan, die 640 geographische Quadratmeilen groß ist und deren Bevölkerung auf $1\frac{1}{2}$ Mill. Köpfe geschätzt wird, ist in ihrem bis auf einen Streifen im Norden bergigen Innern fast ausschließlich von wenig durch das Chinesentum beeinflussten, unruhigen Urbewohnern, die Li genannt werden, bevölkert; sie gehört deshalb zu den unbekanntesten und unentwickeltsten Gebieten des chinesischen Reiches. Immerhin darf als feststehend angenommen werden, daß sie sich einer tropischen Fruchtbarkeit erfreut. Aber wenig ist sie bisher ausgenutzt worden. Für die Ausfuhr von Bedeutung sind bis jetzt hauptsächlich nur die Zuckerrohrkultur und die Schweinezucht; daneben gedeihen hier Betelnuß, Hanf, Indigo, Tabak, Sesam, Erdnuß und Kokosnuß.

Eine Strecke aufwärts an dem von Chinesen etwa 100 km weit befahrenen größten Fluß der Insel liegt die Hauptstadt Kiungtschou, deren ärmliche Einwohnerschaft auf 40 000 Köpfe geschätzt wird. Sie wurde in den Tientsiner Verträgen vom Jahre 1860 bereits unter den Vertragshäfen aufgezählt; thatsächlich wurde sie oder vielmehr ihr an der Mündung des erwähnten Flusses liegender Hafenort, Hoihou, erst 16 Jahre später dem Fremdhandel erschlossen. Kiungtschou und sein nur eine offene, ungeschützte Reede darbietender Hafen sind zwar der politische und Handelsmittelpunkt nicht nur der Insel



Hainan, sondern auch der gegenüberliegenden, nur durch eine Wasserstraße von wenigen Kilometern getrennten Leitschouhalbinsel, sie haben aber einen unbedeutenden Handel, der sich in den 20 Jahren seit der Eröffnung wenig entwickelt hat. Soweit er auf Dampfschiffen sich vollzog, hat er im Jahre 1897 einen Gesamtumsatz von ungefähr 10 Mill. M. erzielt; in der 55 Proz. des Gesamtumsatzes betragenden Ausfuhr standen obenan Zucker, von dem 83 000 Metercentner im Werte von $1\frac{1}{2}$ Mill. M. oder mehr als $\frac{1}{4}$ der Gesamtausfuhr in Konkurrenz mit Javazucker nach Hongkong verschifft wurden¹⁾, und Schweine, von denen rund 35 000 im beinahe gleichen Werte ebenfalls nach der englischen Kolonie gingen; daneben etwas Graßstuch (360 000 M.), Sesam (280 000 M.), Betelnüsse (250 000 M.), frische Eier (200 000 M.), Galangal (200 000 M.), Leder (180 000 M.), Hanf (160 000 M.).

In dem laufenden Jahrzehnt hat sich der Handel Kiungtschous, wie folgt, entwickelt:

	Einfuhr		Ausfuhr	Zusammen
	fremde	einheimische		
in Haikwan	Taels, die im Jahre 1897	einen Wert von	3,03 M. hatten	
1890	982 140	257 991	842 028	2 082 159
1891	859 544	276 288	945 119	2 080 951
1892	861 773	237 757	1 001 865	2 101 395
1893	1 731 245	2 417	1 157 219	2 890 881
1894	1 817 810	409	1 283 821	3 102 040
1895	1 305 244	528	1 100 792	2 406 564
1896	1 470 235	1 797	1 290 732	2 762 764
1897	1 464 722	12 058	1 826 241	3 303 021

Es läßt sich noch nicht beurteilen, welchen Einfluß es auf den Handel dieses Vertragshafens ausüben wird, wenn es den Franzosen gelingt, den von ihnen im laufenden Jahr occupierten Hafen in der Kwangtschouwanbucht auf der Hainan gegenüberliegenden Leitschouhalbinsel zu entwickeln.

2. Die Vertragshäfen an der Küste zwischen den Mündungen des Westflusses und des Yangtsestromes.

Nördlich vom Westflußdelta schwingt sich in stolzem Bogen bis nahe heran an die Yangtsemündung jene langgestreckte Gebirgsküste, die eine Mannigfaltigkeit der Gliederung, eine Fülle vorgelagerter

1) Die Ausfuhr dieses für Hainan weitaus wichtigsten Artikels betrug der Menge nach in dem laufenden Jahrzehnt

	brauner Zucker	weißer Zucker
	in Pikul = 60,5 kg	
1890	64 127	9 757
1891	83 958	7 350
1892	80 529	7 265
1893	93 224	7 861
1894	104 922	12 634
1895	60 224	8 794
1896	64 698	10 322
1897	132 249	22 732

Inseln, einen Reichtum tiefeinschneidender Buchten aufweist, wie sonst nach v. Richthofen nur in den Wirkungen des Eises stark ausgesetzten Gegenden des Nordens sich findet. Dieses vielfältige tiefe Eingreifen des Wassers in den Kontinent zog gleichsam die Bevölkerung dieser Küstengebiete zum Meer. Es verlockte zum Fischfang und ermutigte zur Seefahrt. Fischerei und Seeschifffahrt sind denn auch nirgends in China so entwickelt wie hier. Hier ist es, wo die Lenkkraft der Magnetnadel zuerst erkannt und angewendet wurde. Von hier aus fanden schon im Mittelalter regelmäßige Fahrten nach den Inseln des Ostindischen Archipels und nach Ceylon statt. Und wer heute die Dampferfahrt von Hongkong nach Schanghai zurücklegt, ist erstaunt über die Menge malerischer Dschunken, die keck hier die Küsten umschwärmen; selbst wenn das Land längst außer Sicht ist, können oft Hunderte von ihnen gleichzeitig gezählt werden. Und wie der Wagnut weit hinaus auf das große Meer trieb und zum Besuch fremder Küsten anreizte, so ist es auch die vor den Gefahren der Seefahrt und der Fremde nicht zurückschreckende Bevölkerung dieser Küstenprovinzen, von der die große Bewegung der Chinesenwanderung nach den von weniger leistungsfähigen Stämmen besiedelten üppigeren Teilen Südasiens ausgegangen ist; noch heutzutage sind Swatau und Amoy die beiden Haupthafenplätze, von denen die Chinesen nach den Straits Settlements und Philippinen, nach Sumatra, nach Siam und Saigon strömen; und in der Zukunft wird diese Bewegung, deren unaufhaltsam flutende Wellen bereits fast alle Ufer des größten Meeres unseres Erdballs erreicht hat, vielleicht eine weltgeschichtliche Bedeutung einst gewinnen, wenn diese rührigen gelben Scharen, die jedes Klima ohne Einbuße an Arbeitsfähigkeit fast gleich gut ertragen, die mit zäher Treue an ihrem Volkstum festhalten und jeglicher Naturalisationsgefahr, wie kein anderes Volk, entrückt zu sein scheinen, wenn sie einst jenes rätselhafte Etwas, für das der tägliche harte Kampf ums Dasein sie einstweilen stumpf gemacht hat, ergreifen sollte: der Nationalsinn.

Neben dem rechtschaffenen Seerwerb zeitigt dieses vielgegliederte Küstenland auch den unrechtmäßigen, gewaltthätigen. Nirgends findet die Seeräuberei einen solchen trefflichen Nährboden, wie hier an dieser an Schlupfwinkeln überreichen Küste. Mehr noch, als weiter südlich, hat sie hier jahrhundertlang die Schifffahrt ärger gefährdet, als die zahlreichen Untiefen und die regelmäßig wiederkehrenden wilden Stürme. Erst die Engländer haben von Hongkong aus die schwere Plage etwas beseitigt, insbesondere seitdem sie im Jahre 1849 die beiden gefürchtetsten Seeräuberführer mit ihren 87 Dschunken zählenden Flotten glücklich vernichtet hatten. Aber noch heute lebt die Seeräuberei hier fort; noch vor wenigen Jahren hat sie gar an einen fremden Dampfer sich herangewagt. Doch das war ein seltener Ausnahmefall raffiniertersten Wagemuts. Im allgemeinen zieht die fremde Dampfschifffahrt von der Seeräuberei mehr Nutzen als Schaden, insofern als sie durch nichts bei den Chinesen so sehr in Aufnahme gekommen ist, als durch die Thatsache, daß die großen, schnellen, meist gut bewaffneten frem-

den Schiffe Gut und Leben, wie vor Sturm und Wetter, auch vor räuberischen Ueberfällen besser schützen, als die kleinen hilflosen Dschunken.

Doch so reich die Küste an trefflichen Schlupfwinkeln für Seeräuber, auch an schützenden Buchten für Fischer- und Handelsdshunken ist, sie ist trotz ihrer starken Gliederung nicht reich an Häfen, die modernen Ansprüchen genügen, die großen Dampfern der Neuzeit leichte Einfahrt und allseitigen Schutz gegen Wind und Wellen bieten. Es hängt das hauptsächlich damit zusammen, daß langsame Niveauverschiebungen in Verbindung mit starken Sedimentablagerungen der Flüsse allmähliche ungünstige Veränderungen der Wassertiefen herbeiführen und daß viele zum Teil unter dem Wasserspiegel gelegene Klippen den Zugang mannigfach gefährden. Wie das nördlich von Amoy gelegene Zayton, das Marco Polo einen der beiden größten Handelshäfen der Welt nannte¹⁾, zu einem bedeutungslosen, kaum noch für kleine Fahrzeuge erreichbaren Ort (Tsüentschou) herabgesunken ist, so bedroht die Gefahr der Versandung und Verschlammung auch heute wichtige Hafenstädte. Schanghai hat bereits stark darunter zu leiden; Makao wird schon dadurch verhindert, von seinem schweren Niedergang sich zu erheben; in Kanton und in Futschou mehren sich auch die Klagen. Unterseeische Klippen dagegen und zugleich durch den Flutwechsel erzeugte starke Strömungen mindern in Amoy die Vorzüge der zwischen zwei Inseln gelegenen und durch vorgelagerte weitere Inseln gut geschützten Hafenrinne. Nur Swatau scheint eine treffliche Ausnahme zu sein.

Da parallel zu der meist kahlen Küste ein weitgedehntes Bergland sich lagert, so sind die hier mündenden Flüsse — wie bereits erwähnt wurde — nur von geringer Länge, die Hauptverkehrsstraßen ins Innere erschließen deshalb regelmäßig nur ein verhältnismäßig geringes Hinterland. So sind diese Küstengebiete vom Innern, von den Mittelprovinzen Chinas und seiner Hauptlebensader, dem Yangtse, ziemlich isoliert, in stärkerem Maße abgeschlossen, als fast alle anderen Teile des weiten Landes. Die Gebirgsnatur einerseits, der näherreichbare Seeweg andererseits haben einen Landverkehr auf weite Entfernungen in diesen Küstengegenden anscheinend weniger als anderswo sich entwickeln lassen²⁾. Es sind deshalb diese Gebiete nicht nur in ihrer Gesamtheit im Westen von den Mittelprovinzen ziemlich getrennt, sondern auch unter sich mannigfach gesondert. Sie lösen sich auf in eine Reihe Einzelgebiete. Jeder größere Fluß bildet gleichsam aus seiner Uferbevölkerung im Laufe jahrhundertelanger Isolierung nicht nur wirtschaftlich, sondern auch — möchte man sagen — ethnisch und kulturell ein in sich abgeschlossenes

1) Vergl. Yule, Marco Polo, Bd. 2, S. 186.

2) Welche beschwerliche Pässe z. B. auf dem Landwege von Amoy nach Futschou zu übersteigen sind, zeigt Clennell, Report of an overland journey from Amoy to Foochow and back. Parliamentary papers, China, No. 2, 1892. Auf den wenigen und schlechten Wegen herrscht trotzdem rühriges Leben, doch scheint es fast nur um einen ausgedehnten Lokalverkehr, nicht um größeren durchgehenden Verkehr sich zu handeln.

Ganzes. Die lokale Individualisierung geht vielfach so weit, daß Nachbargebiete, zwei dicht bei einander liegende Dörfer in dauernder Fehde miteinander liegen¹⁾. In den Sitten, in der Kleidung, im Haarschmuck der Frauen zeigt sich die territoriale Verschiedenheit. Besonders deutlich kommt sie auch sprachlich zum Ausdruck. Während sonst in ganz China nur eine Sprache gesprochen wird²⁾, so daß es kein größeres einheitliches Sprachgebiet auf der Erde als dort im fernen Osten giebt, hat hier in der natürlichen Abgeschlossenheit dieser bergigen Küstenstriche die stärkste dialektische Differenzierung stattgefunden. Allein in der Gegend zwischen Amoy und Futschou werden drei chinesische Dialekte gesprochen, die so verschieden voneinander sind, wie Französisch, Italienisch und Spanisch. Da nun die fünf Chinesenstädte, die zuerst den Fremden erschlossen wurden und fast zwei Jahrzehnte lang allein offen blieben, in diesem Gebiete und an seinen Grenzen liegen, so hat sich in der fremden Kaufmannschaft in den Vertragshäfen die Ansicht gebildet, überall in China herrsche diese große Dialektverschiedenheit; diese irrige Ansicht hat es augenscheinlich mehr als alles andere verschuldet, daß der europäische Kaufmann, selbst der deutsche Kaufmann, der doch überall sonst die Sprache seines Aufenthaltslandes sich aneignet, in China, wo es besonders nötig wäre, auf das Erlernen der Landessprache verzichtet und in bequemer Großmut den Einheimischen die Hauptmühen der Verständigung, d. h. das Erlernen eines die Sprache ersetzenden grotesken Kauderwelsch (Pidgin English) und die damit verbundenen großen wachsenden Vorteile überläßt.

Diese äußere weitgehende Abgesondertheit vom Hauptteil des eigenen Volksstammes und nicht zum mindesten diese dialektischen Abweichungen haben zweifellos mitgewirkt, daß ein Ueberschuß der Bevölkerung in diesen Gegenden nicht, wie in vielen anderen Teilen des Reiches, über andere Provinzen des Heimatlandes zur Aufsuchung neuer Erwerbsmöglichkeiten sich ergießt, sondern in die Fremde abfließt, allerdings um nach des Lebens Hauptlast und Mühe — wie überall in China — so auch hier in die Heimatprovinz der Vorfahren zurückzukehren. Durch diese Wanderung wird auf die Dauer ein gewisser Ausgleich wenigstens in der Bevölkerung dieser Küstenstriche herbeigeführt werden.

Mehr dieser starken bisherigen Differenzierung und der Priorität der Eröffnung, als der Bedeutung, zumal der heutigen Bedeutung dieses Teiles Chinas, ist es zuzuschreiben, daß an dieser Gebirgsküste zwischen dem Westfluß und dem Yangtse fünf Hafenplätze, denen jüngst noch ein sechster hinzugefügt wurde, dem Fremdhandel offen sind. Sie liegen sämtlich oder doch wenigstens die 5 älteren Vertragshäfen an den Ufern oder in unmittelbarer Nähe größerer

1) Vergl. Clennell, a. a. O.

2) So sagt Konsul Bourne, einer der hervorragendsten Kenner Chinas (Report of the mission to China of the Blackburn chamber of commerce 1896—1897, Bd. 1, S. 150): Excepting the neighbourhood of the coast between Shanghai and Canton one language is spoken over the length and breadth of China.

Küstenflüsse. Alle diese Küstenflüsse gestatten wegen ihrer Wasserfülle und der starken Erosion ihrer Thäler bis hinauf in ihren Oberlauf eine wenn auch oft mühsame Schifffahrt oder doch mindestens Flößerei. Unter ihnen ist der stattlichste der Min. Er hat eine Länge von etwa 450 km. Durch schönes Waldland, das weite Teile der Küste mit seinen in China sonst meist seltenen Schätzen versorgt, zieht sich sein Lauf. Die Gewässer aus ungefähr $\frac{3}{4}$ der Provinz Fukien fließen mit ihm zum Meere. An ihm liegt, 54 km von der Mündung entfernt, die auf 650 000 Einwohner geschätzte Provinzhauptstadt Futschou, die seit dem Jahre 1842 dem Fremdhandel geöffnet ist. Seeschiffe können sie nicht erreichen, sondern müssen 16 km weiter stromabwärts an einer Stelle, die Pagoda Anchorage genannt wird, im Strom ankern. Der Oberlauf des Min ist zwar vielfach seicht und vereinzelt zu Stromschnellen verengt; trotzdem wird er aber weithin von chinesischen Schiffen belebt, und er ist wahrscheinlich auch für kleine Schleppdampfer streckenweise befahrbar.

Dem Minfluß steht an Bedeutung nahe der Hanfluß, in dessen Mündungsgebiet der etwa 35 000 Einwohner zählende, einen trefflichen Ankerplatz besitzende Küstenort Swatau liegt. In ihm siedelten sich im Jahre 1860 die fremden Kaufleute an, da die eigentlich dem Fremdhandel im Tientsiner Verträge geöffnete, weiter flüßaufwärts gelegene Distriktshauptstadt Tschau-tschou eine sehr fremdenfeindliche Bevölkerung aufwies und mit Seeschiffen nicht zu erreichen war. Auf dem Hanfluß, der einzigen Handelsstraße der ganzen Gegend, bewegt sich ein sehr lebhafter Verkehr, der in Tschau-tschou noch immer seinen Mittelpunkt findet, und unter der Gunst besonders leichter Zollverhältnisse zu Lande weit ins Hinterland, angeblich bis in die Nähe des Emporiums des Yangtseh Handels, Hankou, sich fortsetzt.

Einer sehr ähnlichen Lage auf einer Insel im Mündungsgebiet des Lungflusses erfreut sich ein anderer, weiter nördlich gelegener, älterer Vertragshafen, die auf 96 000 Einwohner geschätzte Stadt Amoy. Aber auf dem ziemlich unbedeutenden Küstenfluß hat sich zwar ein Lokalverkehr mit der an ihm ebenfalls gelegenen Distriktsstadt, die hier den Namen Tschangtschou trägt, entwickelt, doch ist der weitere Verkehr mit dem allerdings in vielfacher Bedrängnis lebenden Hinterlande sehr beschränkt. Das dürfte aber nicht nur auf natürliche Verhältnisse, sondern auch auf Zollverhältnisse zurückzuführen sein. Welchen großen Nutzen Chinesen auch aus Flüssen mit ungünstigen Schifffahrtsverhältnissen zu ziehen wissen, das beweist der kleine Yungfluß, an dem der einst berühmte, noch heute angeblich 255 000 Einwohner zählende Vertragshafen Ningpo liegt. Der verzweigte Oberlauf dieses Flusses ist durch verschiedene Kanäle ausgebaut worden und, wenn auch Niveaudifferenzen im Wasserspiegel es verhinderten, eine unmittelbare Verbindung mit dem von seiner Mündung aus unzugänglichen, dreifach gegabelten Tsientangfluß herzustellen, so nähert sich doch eine Kanalabzweigung

des Yungflusses einer solchen des anderen Stromes so sehr, daß ihn nur noch eine kurze Strecke Landes von jener stattlichen Wasserstraße trennt, die den Verkehr in einem Gebiete von fast 40 000 Quadratkilometern vermittelt und an der früheren üppigen Reichshauptstadt Hangtschou, dem südlichen Endpunkt des hinauf bis Tientsin und Peking führenden Großen Kanals, vorüberfließt¹⁾. Selbst ein so kleines Gewässer, wie der U-Fluß, an dem der auf 80 000 Einwohner geschätzte, eher im Rückgang als im Fortschreiten begriffene Vertragshafen Wentschou liegt, erweist sich dadurch nützlich, daß er Pfähle, Bambus und Holzkohle, die von hier, wie von Futschou, nach anderen Teilen Chinas in Menge verschickt werden, auf Flößen herabführt. Ob endlich der an der zum Teil guten Schutz gewährenden Samsahbucht etwas nördlich von Futschou gelegene Küstenplatz Santuau, der ganz kürzlich zum internationalen Vertragshafen erhoben wurde, um ihn anscheinend vor der Besitzergreifung durch eine fremde Macht gewissermaßen zu sichern, auch den Vorteil eines Flusses genießt, ist noch nicht bekannt geworden²⁾.

Das von allen diesen Flüssen und noch manchen unbedeutenderen Flüssen durchströmte Küstenland, das die Provinz Fukien sowie den nordöstlichen Teil der Provinz Kwangtung und den südlichen der Provinz Tschekiang umfaßt, entspricht in seinem Charakter meist dem weiter südlich gelegenen, vom Westfluß durchzogenen Berglande. Vielleicht ist hier der reichlich Regen genießende Boden etwas fruchtbarer, obwohl er streckenweise recht sandig ist und regelmäßig Düngung bedarf; jedenfalls ist er bei der außerordentlich viel dichteren Besiedelung³⁾ sehr viel stärker bebaut, oft in zahlreichen Terrassen die Berggehänge hinauf. Der Anbau ist jedoch nicht so mannigfaltig, wie in jenen südlicheren Gegenden, insbesondere nicht so reich an verschiedenartigen ausfuhrfähigen Erzeugnissen. In merkwürdigem Gegensatz zu der geschilderten sonstigen Differenzierung ist es hier eine Kultur, die auf weitgedehnten Flächen vorherrscht und so, wenn auch nicht einen eigentlichen landwirtschaftlichen Großbetrieb, doch einen auch die Produktion in ihre Einflußsphäre ziehenden Großhandel in ganz anderer Weise, als insbesondere in der Provinz Kwangsi, ermöglichte. In der südlichen Hälfte dieses

1) Der Tsientangfluß diente früher im Anschluß an den Großen Kanal auch als Teil einer großen durchgehenden Verkehrsstraße von Peking nach Kanton. Sie führte einen Nebenfluß (Kütschau) hinauf und nach einer bequemen Ueberlandreise von 24 Meilen bei Yütschan auf den schiffbaren Nebenfluß (Kinfluß) des bereits genannten, in den Poyangsee mündenden Kanflusses. Von der Hauptstadt der Provinz Kiangsi, Nantschang, ging dann die Reise auf dem Hauptfluß nach Süden über den Meilingpaß in der geschilderten Weise weiter. Vgl. v. Richthofen, Letter on the provinces of Chekiang and Nganwei, Shanghai 1871, S. 12.

2) Leider vermag ich auch sonst über diesen neuesten Vertragshafen an der Südküste keine Auskunft zu geben.

3) Fukiens Bevölkerung wurde im Jahre 1842 auf fast 26, neuerdings — wohl zu hoch — auf beinahe 39 Mill. angegeben. Bei einem Flächenraum von etwa 40 000 qkm giebt das das eine Mal 185, das andere Mal 278 Einwohner auf den Quadratkilometer, während Kwangsi ihrer nur 40 aufzuweisen hat.

Küstengebietes, im Hinterlande Swataus und Amoys, ist es das Zuckerrohr, das vorherrscht; in der nördlichen Hälfte von Amoy an steht noch ausschließlicher der Thee in erster Linie. Beide Stapelartikel dieser weitgestreckten Küste haben seit der Eröffnung derselben eine schwere Krisis durchzumachen gehabt.

Dem Zucker ist es noch glimpflicher ergangen als dem Thee. Er hatte allerdings auch hier, wie überall, unter seinem jungen nordischen Rivalen zu leiden. Waren im Jahre 1877 noch nahe an 250 000 Metercentner von Swatau nach Großbritannien und den Vereinigten Staaten verschifft worden, so hörte seit Beginn der 80er Jahre die Zuckerausfuhr dorthin völlig auf und seit dem Jahre 1886 ist auch Hongkong so gut wie verloren. Swatau hat darunter insofern zu leiden gehabt, als es damit seines einzigen Artikels verlustig ging, der über Ostasiens Märkte hinausgelangte, und dadurch in der Entwicklung eines selbständigen Handelsverkehrs mit dem Auslande dauernd gelähmt wurde; in Amoy trat die gleiche Wirkung nicht so nachteilig hervor, da dort bisher der Thee mehr als der Zucker im Vordergrund stand. Für den unmittelbaren Verlust wurde bald ein Ersatz gefunden. Der Zucker Swataus und in geringerem Maße auch Amoys eroberte nämlich den heimischen Markt; er wurde darin sehr unterstützt durch das Vordringen der Opiumkultur, die im fernen das Yangtsethal bisher versorgenden Sz'tschwan die früheren Zuckerpflanzungen verdrängte und durch ihre Ausbreitung im Norden mit dazu beitrug, den Wohlstand und mit ihm die Nachfrage nach Zucker zu steigern. Im Jahre 1897 verschiffte auf Dampfschiffen Swatau rund 800 000 Metercentner weißen und braunen Zucker im Werte von mehr als 15 Mill. M., Amoy 65 000 Metercentner (einschließlich Zuckerwerk) im Werte von mehr als 2 Mill. M. Mit ganz verschwindenden Mengen dient diese gesamte Ausfuhr dem Konsum der Chinesen; sie ging vorzugsweise im Austausch gegen Reis, Bohnen und als Dünger verwandter Bohnenkuchen nach nördlicher gelegenen Vertragshäfen. Dieser Zuckerversand machte im ersten Hafen gerade die Hälfte, im zweiten $\frac{1}{3}$ der ganzen unter die Kontrolle der Seezollbehörde fallenden eigenen Ausfuhr aus.

Die folgende Zusammenstellung giebt einen genaueren Ueberblick über ihn in dem laufenden Jahrzehnt:

Zuckerausfuhr (in Pikul = 60,5 kg) von

	Swatau		Amoy	
	brauner Zucker	weißer Zucker	brauner Zucker	weißer Zucker
1890	754 212	738 221	121 117	22 715
1891	826 887	831 647	102 371	16 511
1892	625 708	563 287	93 390	9 743
1893	544 701	470 126	81 504	5 551
1894	457 932	464 488	80 773	11 054
1895	688 628	612 634	88 727	11 003
1896	701 231	625 854	132 256	13 366
1897	704 270	629 780	95 954	9 717

In Swatau kommt neben dem Zucker — ebenfalls ausschließlich für ostasiatischen Gebrauch — nur noch aus einheimischem oder

fremden Garn gewebte oder auch nur gefärbte Stoffe (im Jahre 1897 Baumwollzeug für ungefähr 1,6 Mill. M. und Graßtuch für $1\frac{1}{4}$ Mill. M.), Tabak (im Jahre 1897 für 2,3 Mill. M.) und Papierfabrikate (im Jahre 1897 für fast $1\frac{1}{2}$ Mill. M.) in Betracht. In Amoy ist es, wie gesagt, der Thee, dem noch eine beträchtliche Bedeutung zukommt.

Thee machte im Jahre 1897 mit 87000 Metercentnern dem Werte nach beträchtlich mehr als die Hälfte der auf rund $17\frac{1}{2}$ Mill. M. sich belaufenden Ausfuhr Amoys aus; im Jahre vorher betrug er in Futschou mit rund $\frac{1}{4}$ Mill. Metercentnern im Werte von $21\frac{1}{3}$ Mill. M. fast 80 Proz., in Wentschou mit 5670 Metercentnern im Werte von 529000 M. fast 50 Proz., in Ningpo mit 83000 Metercentnern im Werte von $10\frac{1}{4}$ Mill. M. 53 Proz. der Ausfuhr. Aber eine so bedeutende Stellung der Thee in der Ausfuhrstatistik dieser 4 Vertragshäfen auch heute noch behauptet, er hat doch gegen früher bereits viel eingebüßt und ist noch weiter bedroht. Am schlimmsten sieht es in dieser Beziehung in Amoy aus. Amoys Theeversand, der zu $\frac{9}{10}$ nach den Vereinigten Staaten geht, setzt sich nämlich aus zwei Bestandteilen zusammen: erstens aus dem Thee, der in seinem eigenen Hinterlande wächst, zweitens aus dem Thee, der im nördlichen Teile der Amoy vorgelagerten großen Insel Formosa geerntet, dort meist von Chinesen aufgekauft, nach dem Festland verfrachtet und an die fremden Kaufleute wieder verkauft wird, die ihn ihrerseits nach Amerika senden. Im Hinterlande Amoys steht die Theekultur auf dem Aussterbeetat. Wurden im Jahre 1877 mehr als 50000 Metercentner Amoythee verschifft, so im Jahre 1897 nur noch etwas mehr als 7000 Metercentner; betrug die Ernte in „Amoy Oolongs“ vor 20 Jahren 178000 Halbkisten, so im Jahre 1897 nur noch 7000; flossen vor zwei Jahrzehnten etwa 3 Mill. Dollars für Thee in das Hinterland Amoys, so heute nicht mehr als $\frac{1}{10}$ dieser Summe. Auf die Gründe dieses Rückganges — auf die seit dem Jahre 1870 hervortretenden Qualitätsverschlechterungen und die einreißenden Unredlichkeiten in der Verpackung, auf die schnell emporwachsende Konkurrenz des im technisch höher entwickelten Großbetrieb gezogenen Thees Indiens und Ceylons, auf die verhängnisvollen Steuermaßregeln kurzsichtiger chinesischer Beamten — kann an dieser Stelle nicht eingegangen werden; unter ihnen spricht jedoch auch die Thatsache mit, daß die Theekultur auf Formosa eingebürgert wurde und dort auf jungfräulichem Boden ein kräftiges, Aroma-reicheres Gewächs zeitigte. Dieser Formosathee, in den die Amoychinesen ihre Kapitalien steckten, je mehr der Thee des eigenen Hinterlandes zurückging, ist bisher dem Markte des chinesischen Vertragshafens treu geblieben, obwohl die ihn erzeugende Insel in japanischen Besitz übergegangen und also durch Zollschranken von China getrennt wird. Betrug sein Versand von Amoy aus im Jahre 1887 etwas über 72000 Metercentner, im Jahre 1892 fast 95000 Metercentner, so hat er auch im Jahre 1897 von dem gesamten Theeversand Amoys in Höhe von 86650 Metercentnern

nicht weniger als 79 375 Metercentner ausgemacht. Es erscheint jedoch fraglich, ob Amoy diesen Verkehr dauernd sich wird erhalten können. Zunächst allerdings wird er ihm noch verbleiben, da der Zwischenhandel, auch der größte Teil der Theekultur, ganz in Händen von Amoychinesen liegt und die Finanzierung des Ausfuhrgeschäftes von fremden Firmen Amoys betrieben wird. Japan wird jedoch bestrebt sein, den Umweg über China abzuschneiden; es wird sich bemühen, falls es nicht möglich ist, den Hafen von Tamsui so zu verbessern, daß große Ozeanfahrer ihn statt Amoys aufsuchen können, den Formosathee nach Nagasaki oder vielleicht nach dem an Chinesenverbindungen reichen Kobe hinüberzuleiten. In diesem Bestreben kommt ihm zweifellos zu gute, daß in Amoy, obwohl sein Theehandel fast ausschließlich Amerika zum Ziel hat, keine amerikanische Firma etabliert ist, wohl aber in den beiden genannten japanischen Hafenplätzen. Auf die Dauer dürfte der chinesische Vertragshafen den ihm noch verbleibenden Anteil am Theehandel sich kaum bewahren können und das ist für ihn um so verhängnisvoller, als er bisher, abgesehen von für den Chinesenverbrauch bestimmten unbedeutenden Mengen von Papier und Tabak unter den die Seezollbehörde passierenden Ausfuhrsgütern keinen weiteren nennenswerten Artikel als den bereits betrachteten Zucker aufzuweisen hat.

Einer ähnlichen Ablenkungsgefahr ist Ningpo ausgesetzt. Dieser bis vor kurzem wichtigste Vertragshafen der reichen Provinz Tschekiang bezieht den grünen Thee, der durch ihn heute nur auf den Markt Schanghais, nicht direkt ins Ausland gelangt, ungefähr zu gleichen Teilen aus zwei verschiedenen Bezirken; er erhält den unter der Marke „Pingsuey“ bekannten Thee aus der Umgegend der nicht weit entfernten Stadt Schauhsing und den sogenannten „Fychow“-Thee aus einem entlegeneren, größtenteils zur Provinz Nganwei gehörenden Gebiet, dessen natürlicher Abfluß zum Yangtsethal anscheinend nur durch Zollmaßregeln verhindert wird. Der Thee des ersten Bezirkes wird voraussichtlich Ningpo treu bleiben; derjenige des zweiten Bezirkes scheint ihm aber dauernd verloren zu gehen, seitdem die dem Produktionsgebiete näher gelegene Stadt Hangtschou dem Fremdhandel geöffnet und gleichzeitig mit der Eröffnung ein den Thee bisher fernhaltender Zoll beseitigt ist. Hangtschou hat bereits im ersten Jahre nach seiner Erschließung fast 45 000 Metercentner „Fychow“-Thee im Werte von ungefähr 13 Mill. M. nach Schanghai verschifft und die Theeausfuhr Ningpos ist im Jahre 1897 bereits auf weniger als die Hälfte des zehnjährigen Durchschnitts, auf ebenfalls etwa 45 000 Metercentner, herabgesunken. Die Minderung des Theehandels ist für Ningpo von ähnlicher verhängnisvoller Bedeutung wie für Amoy; es hat auch neben den geringwertigen Erzeugnissen seiner Fächer- und Mattenindustrie nur einen Artikel von einiger Bedeutung aufzuweisen: Rohbaumwolle. Vor 35 Jahren, zur Zeit des amerikanischen Bürgerkrieges, hatte die Baumwollausfuhr Ningpos die Höhe von 75 000 Metercentner erreicht; dann war sie auf ungefähr 500 Metercentner

in den achtziger Jahren herabgesunken, um erst in dem letzten Jahrzehnt unter dem Einfluß der emporwachsenden ostasiatischen Baumwollindustrie wiederum auf etwa 45 000 Metercentner im Werte von 3 Mill. M. oder fast 10 Proz. der gesamten Ausfuhr dieses Hafenplatzes sich zu heben ¹⁾. Die Eröffnung der reichen Provinzhauptstadt, auf die später noch zurückzukommen ist, dürfte für Ningpo einen Schlag von ähnlicher Heftigkeit bedeuten, wie seinerzeit das Emporkommen Schanghais.

Besser als in Amoy und Ningpo hat sich in Futschou der Thee behauptet. Diesem im reichsten Teile der Provinz Fukien gelegene Vertragshafen ist es am besten von allen Theeverschiffungshäfen in China gelungen, seine Ware auf dem europäischen, insbesondere auch dem deutschen Markte zu erhalten. Auch hier ist freilich ein Rückgang eingetreten; während in den beiden Jahrzehnten vor dem Jahre 1887 regelmäßig 360 000 Metercentner und mehr ausgeführt werden, beziffert sich die Ausfuhr im Durchschnitt der letzten 5 Jahre, 1893—1897, auf 260 000 Metercentner im Werte von etwa 22 Mill. M. Futschou darf hoffen, dem Rückgang Halt gebieten zu können und dauernd dem Schicksal Amoy und Ningpos zu entgehen.

Um zum Schluß einen zusammenfassenden Ueberblick über die Theeausfuhr von dieser Küste im laufenden Jahrzehnt zu geben, sei die folgende Tabelle hinzugefügt.

Theeausfuhr (in Pikul = 60,5 kg)

	Futschou	Ningpo	Amoy Ausfuhr	Amoy Wiederausfuhr
1890	438 747	153 533	24 440	113 160
1891	412 293	161 644	23 906	152 066
1892	440 833	163 517	27 037	148 079
1893	487 829	184 773	25 212	141 801
1894	432 513	162 473	29 449	181 149
1895	460 494	190 473	15 933	70 267
1896	421 216	178 004	32 601	180 218
1897	326 497	75 399	12 227	132 154

	Swatau	Wentschou	Swatau	Wentschou	
1890	8403	5 346	1894	7586	14 279
1891	7621	6 791	1895	6811	20 585
1892	7878	7 691	1896	6300	9 468
1893	7001	11 483	1897	6580	13 310

Man sollte glauben, daß so empfindliche Krisen, wie sie dieses langgestreckte Küstengebiet seit lange heimgesucht haben, insbesondere der geschilderte Rückgang der Theekultur, eine steigende Verarmung der Bevölkerung zur Folge haben müßten, die auch auf den Absatz fremder Waren nicht ohne Einfluß bleiben könnte. Wenn

1) Die kontrollierte Ausfuhr von Rohbaumwolle aus Ningpo betrug im laufenden Jahrzehnt der Menge nach in Pikul (= 60,5 g)

1890	25 466	1894	44 229
1891	28 240	1895	90 738
1892	49 811	1896	83 834
1893	99 616	1897	108 964

sie nur in beschränktem Grade hervortritt, so hängt das weniger damit zusammen, daß Ersatzkulturen an die Stelle der Theefelder treten. Das soll allerdings im Hinterlande Futschous der Fall sein, indem auch dort die Opiumgewinnung um sich greift; von Amoy wird dagegen berichtet, daß viele früher blühende Theefelder heute brach und unbenutzt liegen. Daß eine Verarmung nicht stärker hervortritt, daß sie gar vielfach in Schranken gehalten wird, dürfte vielmehr auf zweierlei andere Gründe im wesentlichen zurückgehen. Einmal ist diese Gegend nicht so verheerenden Ueberschwemmungen ausgesetzt, wie viele Uferstriche des weitverzweigten Stromsystems des Yangtse und wie insbesondere die große Ebene in der Nordhälfte Chinas, die der unbändige Hwangho und mancher kleinere Fluß immer wiederkehrend mit Ueberflutungen auf weiten unabsehbaren Flächen heimsucht und ständig bedroht; auch hier überschreitet ein Küstenfluß manchmal eigenwillig seine Ufer, regelmäßig ist das Verderben, das er mit sich führt, jedoch viel enger begrenzt, als im Flachland im Norden. Auch Hungersnöte, die in schwerer zugänglichen Provinzen so oft gewütet haben, die beispielsweise im fern im Westen liegenden Sz'tschwan noch im vorigen Jahre — anscheinend hauptsächlich infolge der zunehmenden Opiumkultur — den ganzen nordöstlichen Teil stark entvölkert haben, sie können nie so verhängnisvoll in Küstenländern werden, die — zumal im Zeitalter der Dampfschiffahrt — Zufuhren von Lebensmitteln verhältnismäßig schnell sich beschaffen können. Endlich hat auch der Taipingaufstand diese Küstengegenden, die vom binnenländischen Standpunkt aus mehr abseits gelegen erscheinen, nicht entfernt in dem furchtbaren Maße geschädigt, wie das Thal des Westflusses und des Yangtse. So sah die Bevölkerung hier sich nicht immer von neuem der Früchte ihrer Arbeit beraubt und sich nicht in mehr oder minder regelmäßigen Zwischenräumen in völlige Armut zurückgeworfen. Der Sparsinn konnte erfolgreich sich bethätigen; es sammelte sich Erworbenes in den Familien; ein Wohlstand, wie er in der Großstadt Futschou so deutlich sich zeigt, konnte sich entwickeln. So gewann man eine wirtschaftliche Widerstandskraft, wie sie anderen Teilen des Landes bedenklich zu mangeln scheint; ein Mißerfolg führt noch nicht zur Katastrophe.

Dazu kommt ein Zweites. Die erwähnte Auswanderung aus diesen Gegenden, insbesondere dem am meisten von der Produktionskrise berührten Hinterland von Amoy und Swatau¹⁾ ist es, die die Verarmung in gewissen Schranken hält. Sie mildert zunächst die Uebervölkerung, die auf anderen, oft besonders fruchtbaren Teilen des Landes schwer lastet und dort nur durch große Kalamitäten von Zeit zu Zeit eine Milderung erfährt. Zum größeren Teil — und das gilt besonders von Amoy — ist es die Not, die zur Auswanderung zwingt; jede schlechte Reisernte soll auf sie Einfluß haben. Zum

1) Von Futschou findet überhaupt eine Auswanderung, soweit sich feststellen läßt, nicht statt.

kleineren Teile — insbesondere bei den an Rührigkeit den Kantonesen verwandten Bewohnern Swataus und seines Hinterlandes — ist es Unternehmungslust, die in das bessere Löhne zahlende Ausland treibt. Beide Male führt sie, abgesehen von dem Einfluß auf die Bevölkerungsdichtigkeit, dem Lande neuen Wohlstand zu. Denn fast jeder von den Auswanderern, sobald er ein bescheidenes Vermögen erarbeitet hat, kehrt — wie nationale Sitte und religiöse Vorstellung, hauptsächlich der Ahnenkult, es vorschreiben — in den Heimatsdistrikt zurück, um dort an der Gräberstätte seiner Ahnen — nicht in Muße, sondern in weiterer Arbeit — sein Leben zu beenden und dereinst in der Erde des Geburtsortes, der pietätvollen Verehrung der Nachkommen sicher, die letzte Ruhe zu finden. So erhält der Wohlstand der Bevölkerung in diesen Küstengebieten durch im Auslande gemachte, für chinesische Verhältnisse manchmal nicht unbeträchtliche Verdienste fortdauernd eine Verstärkung, die die gleichzeitige Verarmung aufhebt oder doch mildert¹⁾. Dadurch wird die Stagnation, wenn nicht gar der Rückschritt im Wirtschaftsleben dieser Küstengebiete jedoch nur verhüllt, nicht beseitigt.²⁾

Auch die Statistik giebt kein ganz deutliches Bild der Lage. Gerade hier in der Nähe Hongkongs kommen die störenden Momente stark zur Geltung³⁾; gerade hier an der Küste muß insbesondere angenommen werden, daß die Dampfschiffahrt den Dschunken dauernd mehr Boden entzieht. Trotzdem sollen zum Schluß die Ziffern der Zollstatistik über Ein- und Ausfuhr der fünf betrachteten Hafenplätze in dem laufenden Jahrzehnt zusammengestellt werden, da kein besseres statistisches Material zur Verfügung steht, um einen zusammenfassenden Gesamtüberblick zu geben. Es betrugen danach in Haikwan Taels, die im Jahre 1897 einen Wert von 3,03 M. hatten,

	Ausfuhr	in Ningpo		Ausfuhr und Einfuhr	Ausfuhr	in Wentschou		Ausfuhr und Einfuhr
		fremde	einheim.			fremde	einheim.	
1890	4 874 590	6 141 537	2 192 078	13 208 205	135 385	317 841	151 416	604 642
1891	4 911 963	6 191 316	1 895 670	12 998 949	164 342	374 795	103 504	642 641
1892	4 944 334	6 723 068	2 262 849	13 930 251	183 479	410 794	110 446	704 719
1893	6 288 626	7 028 508	2 339 040	15 656 174	311 380	476 452	120 572	908 380
1894	5 615 081	7 165 413	1 953 077	14 733 571	259 882	425 279	106 693	791 854
1895	6 396 155	8 043 164	2 177 762	16 617 081	466 077	533 356	88 428	1 087 561
1896	6 115 430	9 055 019	2 084 688	17 255 137	319 738	631 775	134 323	1 085 836
1897	4 986 495	9 033 806	2 176 383	16 196 684	335 596	722 306	197 875	1 255 777

1) Die zurückgekehrten Auswanderer lassen sich nicht nur in großen Städten, sondern auch in den Dörfern auf dem Lande nieder. Clennell a. O. sagt z. B.: For two or three days' journey . . . almost every village contains returned emigrants. Again and again we were accosted in the Malay language, and once in Spanish. It would seem that a very high percentage of the whole population . . . had passed a large part of their lives abroad.

2) Der englische Konsul Gardner in Amoy sagt z. B. in seinem Bericht für das Jahr 1897 (Dipl. and Cons. Rep. No. 2144): the producing capacity of this district is declining.

3) Vergl. oben die Anmerkung auf S. 45.

	Ausfuhr	in Futschou Einfuhr		Ausfuhr und Einfuhr	Ausfuhr	in Amoy Einfuhr		Ausfuhr und Einfuhr
		fremde	einheim.			fremde	einheim.	
1890	6 469 713	3 589 327	1 877 955	11 936 995	2 229 603	6 194 635	5 836 211	14 260 449
1891	6 293 027	4 219 728	1 638 283	12 151 038	2 336 539	5 524 028	6 598 639	14 459 206
1892	6 704 372	4 396 217	1 561 561	12 662 150	2 238 545	6 122 574	6 305 728	14 666 847
1893	7 052 661	4 857 399	2 079 804	13 989 864	2 307 669	6 743 076	8 705 294	17 756 039
1894	7 025 013	5 148 583	1 441 566	13 615 162	2 650 020	6 402 868	9 346 988	18 399 876
1895	7 552 573	5 190 118	1 394 023	14 106 714	2 579 138	9 776 510	5 822 974	18 178 622
1896	7 859 901	5 259 184	1 677 321	14 796 406	2 822 713	12 486 998	3 808 682	19 118 393
1897	6 841 266	5 237 523	1 628 966	13 707 755	2 441 231	11 464 548	3 503 463	17 409 242

	in Swatau			Ausfuhr und Einfuhr	in den 5 Häfen zus.			Ausfuhr und Einfuhr
	Ausfuhr	Einfuhr			Ausfuhr	Einfuhr		
		fremde.	einheim.			fremde	einheim.	
1890	7 808 457	8 984 620	8 277 904	25 070 981	21 517 748	25 227 960	18 335 564	65 081 272
1891	8 234 174	8 926 096	9 238 718	26 398 988	21 950 045	25 235 963	19 475 814	66 661 822
1892	6 818 077	8 373 188	9 113 910	24 305 175	20 888 807	26 025 841	19 354 494	66 269 142
1893	6 445 682	8 271 342	9 821 687	24 538 711	22 406 018	27 376 777	22 966 397	72 649 192
1894	6 483 667	8 679 683	11 171 391	26 334 741	22 033 663	27 821 926	24 019 715	73 875 304
1895	8 078 930	9 936 395	9 215 709	27 231 034	25 072 873	33 479 543	18 698 896	77 251 312
1896	8 855 409	8 939 646	9 736 981	27 532 036	25 973 191	36 372 622	17 441 995	79 787 808
1897	10 309 288	9 706 919	8 815 926	28 832 133	24 913 876	36 165 102	16 322 613	77 401 591

3. Das Yangtsethal und seine Vertragshäfen.

Der in so vielen Lebensverhältnissen der Chinesen sich widerspiegelnde Gegensatz zwischen der nördlichen und der südlichen Hälfte des chinesischen Reiches schwindet wesentlich dort, wo beide sich berühren. Die Scheidelinie des östlichen Kwenlungebirges zieht sich nicht bis zur Küste heran. Die große Ebene des Nordens reicht im Mündungsgebiete des Yangtsestromes über sie hinaus, bis hinein in die Provinz Tschekiang, in der das soeben betrachtete Ningpo liegt. So nimmt dieses Gebiet schon geographisch eine wichtige Mittelstellung ein zwischen Norden und Süden.

Diese Mittelstellung erhält dadurch ganz besondere Bedeutung, daß hier der mächtige Yangtsestrom einen wunderbaren Zugang ins Innere gewährt. Als Mur-Ussu der Mongolen, als Dotschu der Thibeter fern in Centralasien am Nordabhange des Danglebirges entspringend, berührt der Yangtse mit seinem 5300 km langen Hauptlaufe acht der achtzehn chinesischen Provinzen und bietet bis in den westlichsten Teil des Reiches, fast bis heran an die Grenze Thibets, eine schiffbare Wasserstraße dar. Im Unterlaufe zieht er majestätisch durch die nur von einzelnen Hügelreihen durchzogene Ebene, die hier, über den Gebirgswall des östlichen Kwenlun und seinen vorgelagerten Ausläufer, das Hwaigebirge, hinübergreifend, ihre größte Breite gewinnt. So weit der Strom durch diese Ebene dahinzieht, bietet er eine Wasserstraße von fast einzigartiger Großartigkeit. Tausend Kilometer weit, bis ins Herz der volkreichen

Ebene der beiden Huprovinzen, können Seedampfer ihn befahren; 600 weitere Kilometer ist er für Dampfer bis zu einem Tiefgang von 7 engl. Fuß ohne große Schwierigkeiten schiffbar. Erst dann treten der Schifffahrt größere Hemmnisse entgegen. Die hoch und höher sich thürmenden Gebirgsufer nähern sich so sehr, daß der mächtige Strom, durch die berühmten „Gorges“ hindurch, seine zusammengedrängten gewaltigen Fluten in beschleunigtem Lauf unter zahlreichen Stromschnellen dahin wälzt. Die einheimischen Schiffe verstehen es zwar — oft unter unsagbarer Mühsal und unter Aufgebot eines riesigen Personals von Ziehkulis — auch hier ihre Fahrzeuge voranzubringen; erst in diesem Jahr ist aber auch der Versuch erfolgreich gemacht worden, mit einem kleinen Dampfer die starke Strömung dieser vielfach gefährlichen Strecke zu überwinden. Es wird zunächst einer genauen Vermessung ¹⁾ und sodann noch verschiedener Eingriffe europäischer Ingenieure, insbesondere mancher Sprengungen bedürfen, um eine leistungsfähige regelmäßige Dampfschifffahrt auch auf dieser dritten, etwa 500 km langen Strecke, zu ermöglichen; daß das erreichbar ist, scheint kaum noch zweifelhaft zu sein. Oberhalb dieser Strecke, oberhalb der Mündung des weit vom Nordwesten aus den Provinzen Kansu und Schensi herabströmenden Kialingflusses zieht der Strom wiederum in ruhigerem Laufe, nur ganz vereinzelt von Stromschnellen unterbrochen, durch eine flachere Hochebene dahin. Noch eine weitere Strecke von mehr als 400 km ist er hier in der fernen Provinz Sz'tschwan schiffbar. Erst 50 km oberhalb der Mündung des Minflusses, bei Pingschan, hört die Schifffahrt auf, weniger weil hier Gebirgsland sie von neuem erschwert, als weil das Gebiet der Lolo beginnt, welche die Chinesen noch nicht völlig zu unterwerfen vermocht haben. Bis zur Mündung des Minflusses — eine Gesamtstrecke von 2500 km — wird der Yangtsestrom nach den neuesten Ermittlungen für Dampfer schiffbar erachtet ²⁾.

Die Schifffahrtsstraße des Yangtse scheidet sich also in vier verschiedene Abschnitte. Da ein jeder von ihnen andere Bedingungen der Schiffbarkeit besitzt oder wenigstens bisher aufweist, so mußten sich notwendig an den Uebergängen dieser vier Abschnitte große Umschlagsplätze entwickeln. An der Grenze des ersten und zweiten Abschnittes, am Ende der Großschifffahrt, liegt Hankou. Eine nicht so scharfe Scheidelinie trennt — aus Gründen, die später zu erörtern sein werden — den zweiten und dritten Abschnitt; zwei rivalisierende Umschlagsplätze haben sich deshalb hier gebildet: Schasi und Itschang. An der Grenze des dritten und vierten Abschnittes endlich, wo der Yangtse beim Austritt aus der fruchtbaren Hochebene Sz'tschwans sich anschickt zum wilden Lauf durch meist

1) Die Fremden in Tschunking, unterstützt vom dortigen englischen Konsul, haben jüngst Lord Salisbury eine Petition eingereicht, in der sie die Vermessung des oberen Yangtse durch englische Marinesachverständige beantragen.

2) Report of the mission to China of the Blackburn chamber of commerce. Blackburn 1898, Bd. 1 S. 71.

unwirtliches Gebirgsland, liegt Tschunking. Alle vier Städte sind dem Fremdhandel heute, wie angegeben wurde, geöffnet.

Der Yangtseestrom hat eine fast einzigartige Bedeutung nicht nur darum, weil er so tief hinein in ein dichtbevölkertes Land eine wunderbare Verkehrsstraße darbietet, sondern in vielleicht noch höherem Maße darum, weil in ihnen auch die meisten übrigen Binnenhandelsstraßen des weiten Landes zusammenfließen. Das wirtschaftliche Bedürfnis des Austausches der Erzeugnisse der nördlicheren und der südlicheren Zone giebt schon den Hauptdurchgangsstraßen im chinesischen Reiche eine Richtung von Nord nach Süd. Dieselbe Richtung bedingen rein geographische Momente. Im Süden zwingt — wie wir sahen — das parallel zur Küste verlaufende Faltungsgebirge, welches das Hinterland und die wirtschaftliche Bedeutung der südlichen Vertragshäfen einengt, fast alle großen Verkehrswege im Inland, statt direkt dem Meere zuzustreben, eine der Küste mehr oder minder parallele Richtung zu verfolgen und erst auf dem Umwege des Yangtseestromes zum Meere zu gelangen. Im Norden war es früher anders. Hier strömten zwischen dem Yangtse und der Schantungshalbinsel zwei große Flüsse ins Meer. Nicht weit von Hwaingan mündete der vielverzweigte Hwaifluß, etwas weiter nördlich der an Nebenflüssen arme, an Länge dem Yangtse nahekommende Hwangho. Der im Kaiserkanal sich darstellende kühne Eingriff des Menschen in die Natur scheint es gewesen zu sein, durch den die Gewässer des Hwaiflusses von ihrem natürlichen Wege zum Meere abgelenkt wurden, um sich hinfort durch die großen Hungtsö- und Paujing-Seen in den Yangtse zu ergießen. Eine gewaltige Naturkatastrophe, wie sie in ähnlicher Furchtbarkeit in der Geschichte des Menschengeschlechtes selten vorgekommen ist, hat im Jahre 1854 die Mündung des Hwangho $4\frac{1}{2}$ Breitengrade weiter nördlich vom Süden der Schantungshalbinsel nach dem im Norden von ihr gelegenen Meerbusen von Petschili verschoben. Auch dieser mächtige Strom zeigt sogar eine Tendenz, in den Yangtse zu fließen; im Jahre 1887 durchbrach er wiederum unter schrecklichen Verheerungen seine Dämme und sandte fast ein Jahr lang seine Wassermassen durch das Bett des Yingflusses in den Hwai und mit diesem in den Yangtse. Es ist sogar fraglich, ob es richtig war, ihn aus dieser südlichen Richtung wieder abzulenken und zu zwingen, seine unbotmäßigen Fluten dem Golf von Petschili zuzuwälzen.

So mündet heute zwischen der Schantungshalbinsel und dem Yangtse kein nennenswerter Fluß mehr. Die nord-südliche Richtung des Verkehrs ist damit um so mehr die vorherrschende geworden, als auch die Hafenarmut der Küste den Seeverkehr nicht annähernd im gleichen Maße, wie im Süden von der Yangtsemündung sich hat entwickeln lassen. Auch der Umstand hat nicht wenig mitgewirkt, das Yangtsethal auch für die Nordhälfte zum großen Teil zum Verkehrssammler werden zu lassen, daß die dreieckartig gestaltete chinesische Ebene oberhalb Pekings in eine schmale Spitze ausläuft, dagegen im Süden zu ihrer größten Breite sich

weitet. So wirkte alles, Natur und Menschenwerk, zusammen, den Yangtsestrom aus einer wunderbaren Zufuhrstraße weit ins Innere des ungefügten Kontinents zu einem großen centralen Sammelbecken für die Hauptverkehrsströme im Norden wie im Süden des trotz seiner Größe so merkwürdig einheitlichen Riesenreiches zu erheben.

Zwei dieser parallel zur Küste laufenden Handelsstraßen haben wir im Süden bereits kennen gelernt. Es sind die von Kanton ausgehenden Westflußrouten, die in den beiden großen Yangtse-Seen münden, die zugleich mit dem Wasser der mannigfach verästelten Flußsysteme der beiden Mittelprovinzen Kiangsi und Hunan bei Hochwasser auch die Fluten des gewaltigen Hauptstromes — gleichsam als große Sicherheitsventile wirkend — in sich aufnehmen. Der kleinere, östlichere von ihnen, der Poyangsee, ist das Sammelbecken für das Wasser und für den Handel und Verkehr der Provinz Kiangsi. Diese Provinz, deren Flächenraum dem aller deutscher Bundesstaaten mit Ausnahme Preußens gleichkommt und deren Bevölkerung auf mehr als 30 Mill. Köpfe geschätzt wird, ist die Heimat der einst blühenden, hoch gepriesenen chinesischen Porzellankunst. Heute trägt sie, abgesehen von dürftigen Ueberresten jener alten Industrie und abgesehen von einer ausgedehnten Papierfabrikation, noch ausschließlicher, als die meisten anderen Provinzen, einen landwirtschaftlichen Charakter; neben einem weit überwiegenden, über den eigenen Verbrauch stark hinausgehenden Reisbau ist es hauptsächlich die Theekultur, die hier, wie in der benachbarten Küstenprovinz Fukien, betrieben wird. Dieser vorherrschende ländliche Charakter kommt anscheinend auch in einem gewissen Mangel an großen volkreichen Städten zum Ausdruck. Trotzdem zeichnet die Bevölkerung ein merkwürdiges Handelstalent aus; die Leute von Kiangsi sind wenig im Großhandel thätig, in dem die Bewohner Kantons und der Provinz Schansi eine so eigenartige große Rolle spielen; der Kleinhandel dagegen, das Ladengeschäft, liegt im ganzen Lande, und besonders im Yangtsethal, zum großen Teil in ihren Händen und sie erfreuen sich des in China vielsagenden Rufes, in der Kleinkunst des Fälschens und Uebervorteilens besonders bewandert zu sein.

Unter den in den Poyangsee einmündenden Flüssen ist der erwähnte vom Meilingpass herabkommende Kanfluß der größte; er durchströmt die ganze Provinz und erhebt sich von bloßer lokaler Bedeutung zu derjenigen einer Verbindungsstraße von der Südprominz Kwangtung nach dem großen Strome der Mitte des Reiches. Etwas oberhalb des Ausflusses dieses den Kanfluß aufnehmenden großen Sees liegt, etwa 700 km von der Yangtsemündung entfernt, die Stadt Kiukiang, deren Einwohnerschaft auf 55 000 Köpfe geschätzt wird. Sie gehört zu den drei ersten Häfen, die an diesem Strom dem Fremdhandel erschlossen wurden. Die Erwartung, daß sie den gesamten Verkehr des Poyangsees oder doch den größten

Teil desselben an sich ziehen, daß sie sich zum Stapelplatz für die ganze Provinz Kiangsi entwickeln würde, ist nur zu einem sehr geringen Teil erfüllt worden. Die Lage ist nicht günstig, da sie stets zu einer Fahrt flussaufwärts über den Ausfluß des Sees hinaus nötigt¹⁾. Die Bedeutung Kiukiangs als Vertragshafen beschränkt sich deshalb auch im wesentlichen darauf, daß es der Ausfuhrplatz für den grünen und schwarzen Thee ist, der aus dem weiten bis an die Grenze des Futschou und Ningpo tributären Gebietes heranreichenden Hinterlande der Provinz Kiangsi zusammenströmt. Auch hier zeigt die Ausfuhr von schwarzem Thee eine langsame Abnahme gegen früher; eine wachsende Nachfrage von Rußland und Centralasien, insbesondere nach Ziegelthee, hat jedoch im ganzen den Theemarkt hier noch einigermaßen aufrecht zu erhalten gewußt, wie die folgende Tabelle zeigt, die die jährlichen Durchschnittsziffern der Theeausfuhr von Kiukiang in Pikul (= 60,5 kg) aufführt

	schwarzer Thee	grüner Thee	Ziegelthee
1872—81	177 585	56 356	8 613
1882—91	201 282	41 293	25 927
1892—97	141 960	42 193	31 087

Im Jahre 1897 betrug die Ausfuhr von Thee aller Art wenig mehr als 115 000 Metercentner, wovon 71 000 auf schwarzen, 23 000 auf grünen, 20 000 auf Ziegelthee und der kleine Rest auf Tafelthee und Theeabfälle kam²⁾. Das machte im Werte von über 12 Mill. M. 57 Proz. des Gesamtwertes aller durch die Hände der Seezollbehörde in Kiukiang gehenden Ausfuhrartikel aus. In früheren Jahren war dieser Prozentsatz noch größer. Der Rest, der zum großen Teil aus Papier, Tabak, Hanf, sowie Porzellan aus den einst so hoch berühmten Werkstätten in Kin-te-tschen bestand, dient ausschließlich dem Chinesenkonsum.

Einen Ueberblick über den gesamten kontrollierten Handel Kiukiangs im letzten Jahrzehnt giebt die folgende Tabelle:

1) Die Plätze Hukou und Takutang, die allerdings Schiffen eine schlechtere Unterkunft, als Kiukiang, bieten, erfreuen sich anscheinend einer günstigeren Lage. Es heißt, daß England auf Grund der kürzlich stattgefundenen chinesischen Ausschreitungen in Schasi die Öffnung des erstgenannten Platzes verlangt hat.

2) Die Ausfuhr in den drei wichtigsten Theearten war, insbesondere in den letzten 10 Jahren, der Menge nach — in Pikul = 60,5 kg — die folgende:

	schwarzer Thee	grüner Thee	Ziegelthee
1868	124 286	68 191	379
1877	176 499	51 476	7 452
1888	186 526	38 903	49 273
1889	205 023	38 882	31 407
1890	184 992	34 744	15 114
1891	192 630	34 617	15 042
1892	136 942	37 447	34 833
1893	139 903	43 173	29 030
1894	137 356	41 586	21 775
1895	178 226	53 424	25 915
1896	141 928	38 793	41 194
1897	117 406	38 734	33 777

5*

	Ausfuhr in Haikwan Taels,	Einfuhr			zusammen
		fremde die im Jahre 1897	einheimische einen Wert von 3,03 M. hatten		
1890	6 825 327	4 189 037	825 743		11 840 107
1891	8 264 722	4 544 833	1 039 333		13 848 888
1892	6 216 557	4 765 288	867 782		11 849 627
1893	6 429 035	4 079 788	837 360		11 346 183
1894	6 705 479	4 305 274	617 601		11 628 354
1895	9 032 999	4 737 371	467 276		14 237 646
1896	7 605 123	5 845 857	812 025		14 263 005
1897	7 080 576	6 576 313	1 223 219		14 880 108

Wie der Poyangsee ein Sammelbecken des Verkehrs der Provinz Kiangsi ist, so der größere Tungtingsee ein solches für den Verkehr der westlichen Nachbarprovinz Hunan. In ihn ergießen sich nicht weniger als vier größere Flüsse, die mit ihren zahlreichen Verzweigungen das Großbritannien etwa an Ausdehnung gleichkommende Gebiet der Provinz nach allen Richtungen durchziehen. Den größten von ihnen haben wir auch hier bereits kennen gelernt. Es ist der durch einen Kanal mit dem Stromsystem des Westflusses verknüpfte, eine Verbindung zwischen der Südprominz Kwangsi und Mittelchina schaffende Hsiangfluß. An ihm liegt die volkreiche Hauptstadt der Provinz, Tschangscha, und weiter flußaufwärts ihr größter Handelsmittelpunkt Hsiangtan. Diese Stadt, deren Bevölkerung v. Richthofen auf seiner Reise vor fast 30 Jahren auf eine Million schätzte, war auf Grund ihrer Verbindung mit Kanton für den größten Teil des chinesischen Binnenlandes — für die Provinzen Sz'tschwan, Kweitschou, Hupei, Honan, Schansi, Schensi, selbst Yünnan und Kansu — der Verteilungsplatz fremder Waren, solange das Yangtsethal den Europäern noch nicht zugänglich war. Seitdem ist ihre Stellung sehr erschüttert; doch hat sie noch immer als wichtigster Handelsplatz der Provinz und einer der wichtigsten Binnenhandelsplätze des ganzen Reiches sich behauptet¹⁾, zumal da sie der Mittelpunkt des erst spät entwickelten Theegebietes ist, dessen reiche Erzeugnisse früher größtenteils Kanton, heute Hankou ins Ausland verschickt. Noch über Hsiangtan hinaus, bis zu dem noch mehr als 100 km weiter bergan gelegenen Hengtshou, soll nach den neuesten Ermittlungen²⁾ dieser Nebenfluß des Yangtse auch für Dampfer befahrbar sein und zwar für Dampfer von einem Tiefgang bis zu 9 englischen Fuß angeblich das ganze Jahr hindurch; chinesische Schiffe konnten, wie erwähnt, wenigstens früher, bis Kanton kommen.

Neben diesem Hauptfluß der Provinz Hunan ist der in der westlichen Nachbarprovinz entspringende Yuenfluß, an dem die zweitwichtigste Handelsstadt der Provinz, Tschang-tö, liegt, der be-

1) Der Zollkommissar von Hankou sagt noch im Jahre 1892 von ihr: Hsiangtan comes next to Hankou as the principal place of trade in the central provinces. Decennial Reports. Schanghai 1893, S. 184.

2) English Consular Report on the trade of Hankou for the year 1898.

deutendste. Er weist zwar manche Stromschnellen auf, doch ist er für chinesische Fahrzeuge in seinen Verzweigungen weithin — bis Hwangping und Tschönn-yuen — schiffbar. Er verdient darum Beachtung, weil er in die abgelegene und von allen Provinzen am wenigsten Einwohner aufweisende Gebirgsprovinz Kweitschou, in Konkurrenz zu der erwähnten Westflußroute über Pese oder Kutschou in Kwangsi, eine nördliche Hauptzugangsstraße bildet; sie führt sogar weiter nach Yünnan und bildet die kürzeste Verbindung der Hauptstadt dieser Provinz mit Hankou am Yangtse. Da sie jedoch zum größten Teil überland geht und durch ein Gebiet der wilden urangesessenen Miautse sich hindurchzieht, so ist sie vom Warenhandel wenig benutzt und dient im wesentlichen nur den Mandarinern für ihre Reisen zwischen Peking und Yünnan. Die beiden anderen in den Tungtingsee mündenden Flüsse sind von sehr beschränkter Schiffbarkeit und haben nur eine lokale Bedeutung.

Am Ausfluß des alle diese Verkehrsstraßen in sich aufnehmenden großen Seebeckens in den Yangtsestrom ist bisher nicht, wie am Poyangsee, ein Ort dem Fremdhandel geöffnet gewesen. Ganz Hunan ist ihm bisher verschlossen geblieben. Keine Provinz hat so eigensinnig Ausländer ferngehalten, wie diese auf 18¹/₂ Mill. Köpfe geschätzte Gebirgsbevölkerung, die durch Selbstbewußtsein, Mut, Energie und Offenheit — manchmal allerdings zum Nachteil fremder Reisender — vor vielen anderen Teilen des Reiches sich auszeichnet. Die Gebirgsnatur, die nur an den Ufern des Sees schwindet, hat die Entwicklung der Provinz in Schranken gehalten. Thee ist bisher auch hier weitaus das wichtigste zur Ausfuhr gelangende Gewächs; daneben gedeihen hauptsächlich Reis, Hanf und Tabak; auch werden verschiedene Oele und Papier fabriziert. Doch landwirtschaftlich und gewerblich scheint diese Provinz hinter anderen zurückzutreten. Was ihr die große Bedeutung giebt, ist der Umstand, daß hier gleichsam in der Mitte des Reiches ein bisher wenig ausgenutzter Kohlenreichtum sich findet, den v. Richthofen mit demjenigen Pennsylvaniens verglichen hat und der in China nur noch von den nicht so günstig gelegenen Kohlenfeldern der Provinz Schansi überboten zu werden scheint. Dieser Kohlenreichtum war es, der schon mehrfach zu Versuchen geführt hat, die wegen ihres berüchtigten Fremdenhasses wenig besuchte und deshalb noch wenig bekannte Provinz fremdem Unternehmungsgeist und fremder Technik zu erschließen. Zu Anfang der neunziger Jahre hatten die Engländer, als Sühne gewissermaßen für blutige Ausschreitungen, die gegen englische Missionare verübt waren, die Eröffnung Hunans gefordert; auch die Japaner verlangten nach ihrem siegreichen Feldzuge die Erschließung des wichtigsten Handelsplatzes der Provinz, des erwähnten volkreichen Hsiangtan. Beide Male vermochte man nicht mit seinen Forderungen durchzudringen. In diesem Jahre erst gelang es, den ersten Erfolg zu erringen. Die Stadt Jotschou am Ausgang des Tungtingsees, etwa 1200 km von der Mündung des Yangtsestromes entfernt, ist auf Grund englischer Bemühungen

dem Fremdhandel erschlossen worden. Jotschou selbst hat nur geringe Bedeutung. Es beherrscht zwar das nördliche Eingangsthor zur Provinz; es dürfte aber fraglich sein, ob man von ihm aus diese selbst beeinflussen kann und ob der neue Vertragshafen bei der Nähe des großen Hankou, das für größere Dampfer erreichbar ist als Jotschou, auch nur zum Umladeplatz für die Provinz Hunan, insbesondere zu einem Theeumschlagshafen sich entwickeln wird. Die Oeffnung Jotschous ist nur der erste Schritt zur Oeffnung Hunans. Man wird bei ihm um so weniger stehen bleiben, als alle Wasserstraßen jetzt den Ausländern zugänglich gemacht werden. Schon jetzt dringen von China Gerüchte herüber, daß die englische Regierung über die Erschließung der erwähnten drei Hauptplätze der Provinz, Hsiangtan, Tschangscha und Tschangtö verhandle. Erst das würde wirklich eine Oeffnung Hunans genannt werden können.

Auf dem ganzen weiten oberen Laufe bis herab zum Tungtingsee nimmt der Yangtseestrom am rechten Ufer keinen Nebenfluß auf, der auch nur entfernt verglichen werden könnte mit dem Hsiangfluß und dem Kanfluß, die Mittelchina einerseits mit Kwangsi, andererseits mit Kwangtung verbinden. Der größte südliche Nebenfluß auf dieser ganzen langen Strecke, der etwa 120 km unterhalb Tschungkings bei Futschou mündende Wu- oder Kienfluß durchströmt zwar in seinem Oberlauf die ganze Provinz Kweitschou, soll aber nur in seinem durch unwirtliches Bergland führenden Unterlauf bis zur Grenze dieser Provinz schiffbar sein, so daß er mit den beiden angeführten Zufuhrstraßen vom Westfluß und vom Yuenfluß her kaum in Konkurrenz zu treten vermag. Trotzdem zweigt von dem Yangtse in seinem Oberlauf noch eine dritte wichtige Handelsstraße nach Süden ab; sie schafft auch der dritten Südpvinz, der westlich von den beiden Kwangprovinzen gelegenen bergigen Provinz Yünnan, einen Zugang von Norden. Diese Handelsstraße in das nur langsam von der grausigen Verheerung durch den Muhamedaneraufstand vor 21 Jahren sich erholende Hochland, das auf seiner fast Preußen gleichkommenden Fläche nur wenig mehr als 5 Mill. Einwohner beherbergen soll, zweigt von dem Orte Sutschou (Sui-Fu) ab, der kurz unterhalb des Endpunktes der Schifffahrt auf dem Hauptstrome an der Mündung des von Nordwesten kommenden Minflusses liegt. Von diesem Knotenpunkt des Yünnanhandels geht der Weg — entweder ganz überland oder unter Benutzung eines kleinen südlichen Yangtsenebenflusses bis Heng-kiang-tschang — zum belebten Grenzort Lauwatan. Von hieraus zieht sich die Handelsstraße langgestreckt durch den wenig bevölkerten und wenig bebauten westlichen Teil der Gebirgsprovinz hin, von deren schwierigen Verkehrsverhältnissen und wenigen Ausfuhrwaren bereits im Zusammenhang mit dem Westfluß kurz die Rede war.

Den schärfsten Gegensatz zum ärmlichen, unter den Folgen einer furchtbaren Revolution noch immer schwer leidenden Yünnan

bietet seine Nachbarprovinz Sz'tschwan, die einer langen friedlichen Entwicklung, wie keine andere, sich zu erfreuen gehabt hat, seitdem die zur Zeit der Thronbesteigung der jetzigen Mandschudynastie fast vernichtete bisherige Bevölkerung durch Einwanderung aus den meisten anderen Provinzen des Reiches, insbesondere aus den unteren Yangtseprovinzen neu ergänzt worden war. Sz'tschwan heißt Land der „vier Flüsse“. Damit wird bereits darauf hingewiesen, daß diese größte, an Ausdehnung ungefähr Frankreich entsprechende chinesische Provinz ihren politischen und wirtschaftlichen Schwerpunkt im Osten hat. Dort in der rings von hohen Bergen umsäumten Verebnung, die nach dem vorherrschenden roten Sandstein das „rote Becken“ genannt worden ist, nimmt der Yangtsestrom drei Nebenflüsse in sich auf, die, vom nordwestlichen Hochgebirge herabkommend, in ungefähr parallelen Rinnen mit zahllosen Verzweigungen die Ebene in ihrer ganzen Ausdehnung durchfurchen. Es sind das der bereits mehrfach genannte Min- oder Fufluß, der To- oder Lufluß und der Kialingfluß. An ihren Mündungen liegen drei wichtige Handelsstädte: der bereits genannte Knotenpunkt des Yünnanhandels Sutschou (Sui-Fu), der Stapel- und Umschlagsplatz für den großen Salzhandel der Provinz Sz'tschwan, Lutschou¹⁾ und die dem Fremdhandel geöffnete Handelsmetropole der Provinz, Tschungking. Alle drei Flüsse werden von den Chinesen viele Kilometer weit befahren.

Der westlichste von ihnen, der bei Sutschou mündende Minfluß, hat eine solche wirtschaftliche Bedeutung, daß die Chinesen ihn trotz seiner sehr viel geringeren Länge als den Hauptstrom betrachten. Er gilt nach neuesten Ermittlungen²⁾ auf einer Strecke von über 100 km bis Kiating noch als fahrbar für Dampfschiffe; mit chinesischen Schiffen wird er noch einmal so weit bis Kiangkou, unter größeren Schwierigkeiten sogar fast abermals dieselbe Strecke bis Kwan, sowie sein rechter Nebenfluß Yaho bis zu dem etwa 200 km von Sutschou entfernten Yatschou befahren. Der Hauptlauf des Minflusses und noch mehr sein genannter Nebenfluß gewinnen dadurch noch eine besondere Bedeutung, daß sie als wichtigste östliche Zugangsstraßen nach dem bis vor kurzem (1890) in südlicher Richtung nach Indien zu streng verschlossen gebliebenen Thibet dienen; dort ist Sungpan³⁾, hier die erwähnte Stadt Yatschou⁴⁾ der Mittelpunkt des Thibethandels, der hauptsächlich in einem Aus-

1) Von Lutschou aus zweigt auch eine Handelsstraße nach Yünnan ab. Sie geht den Yangtsenebenfluß Jungning hinauf, schneidet eine Ecke der Provinz Kweitschou und trifft mit der beschriebenen Route von Sutschou aus über Lauwatan kurz vor der Hauptstadt Yünnans zusammen. Sie steht an Bedeutung hinter dieser weit zurück, was anscheinend nicht nur darin begründet ist, daß sie stärker mit Abgaben belastet ist, weil sie drei Provinzen berührt.

2) Report of the Mission to China of the Blackburn Chamber of Commerce Bd. 1, S. 65 f.

3) Report of a journey to North Ssuch'uan. Engl. Cons. Rep. Misc. Series No. 457, 1898, S. 17 ff.

4) v. Richthofen, Letter on the provinces of Chili, Shansi, Shensi, Sz'chwan etc. Shanghai 1872, S. 70.

tausch von Wolle, Fellen, Moschus und Medizinen gegen den dem Thibeter zum unentbehrlichen Lebensbedürfnis gewordenen Thee, sowie einige Fremdwaren besteht.

Der zweite, mittlere, der drei erwähnten fast parallelen Nebenflüsse des Yangtse, der bis zum wichtigen Handelsplatz Kaukiatu und mit kleinen Boten bis Hantschou, befahren wird¹⁾ hat Bedeutung, wie gesagt, als Mittelpunkt des großen staatlich monopolisierten Salzhandels der Provinz. Er führt hinauf zu den berühmten Quellen von Tsuluitsching, bei denen etwa 100 000 Mann mit der Salzgewinnung beschäftigt sein sollen. Von den sieben Salzproduktionsstätten des Landes ist die in Sz'tschwan die zweitwichtigste; sie versorgt den größten Teil des westlichen China bis hinein in die Provinz Hupe und Hunan; sie bringt der Provinz eine Einnahme von 2 170 000 Tael, was heute einer solchen von etwa 6 Mill. M. entspricht. Ist es auch wohl übertrieben, daß Sz'tschwan — wie der mit der Verwaltung der dortigen Salzeinnahmen betraute Tautai angegeben hat — Salz im Werte von 50 Mill. M. jährlich hervorbringt²⁾, so ist aber sicherlich mit Recht die Salzgewinnung und der Salzhandel als eine der Quellen des Wohlstandes dieser von der Natur vor mancher anderen bevorzugten Provinz bezeichnet worden. Dieser wichtige, umfangreiche, eigenartig organisierte Handel hat seinen Hauptsitz in Lutschou am Einflusse des To in den Yangtsestrom.

Hat der Tofluß als Verkehrsweg im wesentlichen nur eine lokale Bedeutung, so hat der dritte, der östlichste, der drei Nebenflüsse des Yangtse, die der Provinz den Namen gegeben haben, wiederum die Wichtigkeit einer großen Durchgangsstraße. Es ist der beim Vertragshafen Tschungking mündende Kialingfluß, der in seinem Hauptlauf mehr als 350 km weit bis zur nördlichen Provinzgrenze — bis Yangpingkwan — und auf seinem Nebenfluß, dem Fu, nicht viel weniger weit — bis Tschungpa, noch 50 km oberhalb der bedeutenden Stadt Mientschou — befahren wird³⁾. Von dem Endpunkt der Schifffahrt auf dem Hauptflusse kann man auf kurzem Landweg zum Hanfluß — bei Tsingyangyi noch oberhalb von Hantschung — gelangen, der nach einem Laufe von fast 1000 km bei dem sogleich noch näher zu betrachtenden großen Verkehrs- und Handelsmittelpunkt Hankou in den Yangtse mündet. Wichtiger ist es, daß der Kialing auch eine Straße nach Norden bildet. Es ist der südliche Zugang zur Provinz Kansu, jener Provinz, die in die abflußlosen Gebiete der Mitte des Kontinents hineingreift und „den

1) Report of a journey to North Ssuch'uan, S. 32.

2) Bourne, Report of a journey in south-western China. (Parliamentary papers China, No. 1, 1888) S. 2, macht diese Angabe. Wenn er damals auf Grund der Mitteilungen des Tautai die Salzproduktion auf $2\frac{1}{2}$ Mill. Pfund Sterling berechnete, so müßte heute die Summe wegen des gefallenen Silberpreises auf beinahe die Hälfte reduziert werden.

3) Vgl. v. Richthofen, China, Bd. 2 S. 495, sowie den bereits angeführten Report of a journey to North Ssuch'uan S. 11; nach diesem ist ein Nebenfluß des Kialing von dem bereits in der Provinz Kansu liegenden Marktflecken Paischuikiang an schiffbar.

Schlüssel zu den westlichen Verkehrsstraßen von Centralasien sichert“¹⁾). Auf der Handelsstraße des Kialing und ihrer Fortsetzung zu Lande bis zur Hauptstadt Kansu, dem am Gelben Fluß gelegenen Lantschou²⁾ gelangen die Erzeugnisse der fernen Inlandprovinz, Moschus, Rhabarber, Schaffelle und insbesondere „Lantschou Tabak“, der im ganzen Reihe bis hinab nach Kanton ganz besonderer Schätzung sich erfreut, auf den Markt, während aus Sz'tschwan hauptsächlich Zucker nach Kansu gebracht wird.

So wachsen im fernen Sz'tschwan aus diesem Stromsystem der „vier Flüsse“ wichtige Durchgangsstraßen hervor, nach Süden in die Provinz Yünnan, nach Norden in die Provinz Kansu, nach Westen in das chinesischer Herrschaft unterstehende Thibet. Wichtiger ist jedoch die Bedeutung, die dieses wunderbar verästelte Flußnetz für die Provinz Sz'tschwan selbst hat und noch wichtiger als für ihren Handel³⁾, ist es für ihre Landwirtschaft. Fast in allen Teilen des weiten Chinesenreiches erhöhen zwar sinnvoll durchgeführte Anlagen künstlicher Berieselung die oft schon hohe natürliche Fruchtbarkeit des Bodens, anscheinend haben aber nirgends die natürlichen Verhältnisse dieses für die Reiskultur nötige Bewässerungssystem so begünstigt und zu solcher Vollkommenheit gelangen lassen, als hier im „Roten Becken“ und insbesondere in der gesegneten Ebene von Tschöngtu, der Hauptstadt der Provinz. Unter ungewöhnlich günstigen Bedingungen einerseits, den Segnungen eines langen Friedens andererseits, ist Sz'tschwan zur volkreichsten Provinz des Reiches herangewachsen, dessen durch Wohlstand und verfeinerte Lebensweise ausgezeichnete Bevölkerung auch nach mäßigen Schätzungen 40 Mill. Köpfe zählen soll. Die Dichtigkeit der Bevölkerung ist für diese Provinz sogar zur Hauptgefahr geworden. Sobald die durch die Opiumkultur immer mehr eingeengte Reisernte in einzelnen Teilen — wie es im Jahre 1897 der Fall war — mißrät, ist sie bei ihrer Abgelegenheit und schweren Erreichbarkeit und dem wenig entwickelten Handelsgeist ihrer Einwohner einer Hungersnot ausgesetzt. Reifen aber die Früchte ihrer emsig bestellten Aecker, so bringt Sz'tschwan alles hervor, dessen es zum Lebensunterhalt bedarf. Nur zur Bekleidung seiner Volksmassen reichen seine Erträge nicht aus. Deshalb ist es auch im Norden und Westen wesentlich Wolle, im Osten in erster Linie Baumwolle, Baumwollgarn und Baumwollgewebe, die es gegen die Erzeugnisse seines Bodens austauscht.

1) v. Richthofen, China, Bd. 2 S. 42.

2) Der Weg führt über Tsintschou am Oberlauf des Wei, des größten Nebenflusses des Hwangho; von Tsintschou aus ist auch Verbindung nach Hsingan, dem sogleich zu besprechenden wichtigsten Handelsmittelpunkt in der Provinz Schensi. Vgl. *Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society*, new Series. Vol. XXVIII, 1898 S. 24 ff., 35.

3) Der jüngste Reisende in dieser Provinz hat zwar (Report of a journey to North Ssachu'an a. a. O. S. 42) die Wasserstraßen Sz'tschwans „very unsatisfactory“ bezeichnet. Das mag nach europäischem Maßstab gemeessen richtig sein, hindert es jedoch nicht, daß sie für die Provinz von der größten verkehrspolitischen Bedeutung sind und für absehbare Zeiten wahrscheinlich bleiben werden.

Als Mittelpunkt dieses Handels liegt am Eingange zu diesem eigenartigen großen Wirtschaftsgebiet, an jenem Punkte, wo die Wasser der „vier Flüsse“ sich einen, das mehrfach genannte Tschungking, dessen heutige Bevölkerung auf 300 000 Einwohner angegeben wird. Dieser wichtige Knotenpunkt des Sz'tschwanhandels ist bereits im Jahre 1876 in der Tschifukonvention dem Fremdhandel unter der Voraussetzung geöffnet worden, daß es gelänge, mit Dampfschiffen zu ihm heraufzukommen. Die Chinesen wußten die Erfüllung dieser Bedingung, die an sich durch die wilde Natur des oberen Yangtsestromes schon in Frage gestellt war, zu verhindern. Es wurde deshalb in der sogenannten Tschungkingvereinbarung vom 31. März 1890 diese Voraussetzung gestrichen und der wichtigste Handelsplatz Sz'tschwan's bedingungslos geöffnet. Zugleich wurde den Fremden das Recht ausbedungen, für die Schifffahrt zwischen Itschang und Tschungking Dschunken chartern zu dürfen, die unter der Flagge einer der Vertragsstaaten denselben Beschränkungen unterliegen, aber auch dieselben Vorrechte genießen, insbesondere von den einheimischen lokalen Zollämtern befreit sein sollten, wie sonst nur bei Schiffen fremdländischer Bauart der Fall war. Nur die Dampfschifffahrt sollte Ausländern auf dieser oberen Flußstrecke erst gestattet werden, wenn Chinesen mit Frachtdampfern Tschungking erreicht hätten. Diese Beschränkung ist jedoch durch den japanisch-chinesischen Friedensvertrag vom 17. April 1895 beseitigt worden¹⁾.

Als Vertragshafen hat Tschungking in den sechs Jahren seit seiner Oeffnung zwar seine kontrollierte Ausfuhr reichlich, seine kontrollierte Einfuhr fast verdoppelt; es hat aber bei weitem nicht die Rolle gespielt, wie man nach seiner Lage annehmen möchte. Auffällig ist insbesondere auch, daß es — soweit die Seezollbehörde passierende Waren in Betracht kommen — eine sehr viel stärkere Einfuhr als Ausfuhr aufweist, obwohl die Fahrt stromabwärts außerordentlich viel leichter und billiger ist. Im Jahre 1897 stand einer Ausfuhr im Werte von 20¹/₄ Mill. M. eine Einfuhr im Werte von mehr als 33 Mill. M. gegenüber. Es ist jedoch anzunehmen, daß dieses Mißverhältnis in dem Handel, der nicht unter die Kontrolle der fremden Zollbehörde fällt, seinen Ausgleich findet²⁾, zumal da die große Schar der zum Heraufziehen der Dschunken benutzten Kulis stromabwärts bei der Schifffahrt entbehrlich und billig als

1) Es wird vielfach gesagt, daß Tschungking erst durch diesen Friedensvertrag von Schimonosecki dem Fremdhandel erschlossen sei. Das ist nicht richtig. In der erwähnten, am 18. Januar 1891 in Peking ratifizierten Tschungkingvereinbarung heißt es in Art. I: Chungking shall forthwith be declared open to trade on the same footing as any other Treaty port. Thatsächlich wurde auch bereits im März 1891 das Seezollamt dort eingerichtet. Wenn Tschungking im japanisch-chinesischen Friedensvertrage (Art. VI) unter den neu zu eröffnenden Plätzen mit aufgeführt wird, so ist das nur die Bestätigung eines bestehenden Rechtes, die vielleicht darum vorgenommen ist, weil die Japaner das Recht der Dampfschifffahrt auf dem oberen Yangtse von neuem ausbedangen.

2) Schon ein Vergleich mit der Zollstatistik der Vertragshäfen Itschang und Hankou zeigt vielfach ziffermäßig die Unvollständigkeit der Ausfuhrzahlen, die von der Seezollbehörde in Tschungking notiert werden.

Träger zu verwenden ist. Der Handel Tschungkings hat sich nach der Statistik der Seezollbehörde seit dem Jahre 1892, aus dem die ersten Aufzeichnungen für volle 12 Monate vorliegen, wie folgt, entwickelt:

	Ausfuhr	Einfuhr		Ausfuhr
	in Haikwan Taels,	fremde	einheimische	und Einfuhr
	die im Jahre 1897 einen Wert von 30,3 M. hatten			
1892	3 021 117	5 825 474	399 146	9 245 737
1893	3 667 235	4 574 298	499 700	8 741 233
1894	4 997 688	5 114 013	669 804	10 781 505
1895	6 396 743	5 618 317	1 238 816	13 253 876
1896	5 223 229	6 929 393	979 686	13 132 308
1897	6 751 258	8 444 081	2 776 468	17 971 807

Von der Ausfuhr entfielen im Jahre 1897 36 Proz. (für $7\frac{1}{4}$ Mill. M.) auf Opium, größtenteils besseres Sz'tschwan Opium, das im Yangtsehtal höhere Preise als das Erzeugnis Yünnans und Kweitschous erzielt, $18\frac{1}{2}$ Proz. (für $3\frac{3}{4}$ Mill. M.) auf Seide aller Art, insbesondere gelbe Rohseide, deren Gewinnung und Verarbeitung in der ganzen Provinz sehr verbreitet ist, 12 Proz. (für beinahe $2\frac{1}{2}$ Mill. M.) auf weißes Wachs, dessen eigenartige Erzeugung fast eine Specialität Sz'tschwans genannt werden kann, rund 10 Proz. (für 1,8 Mill. M.) auf Medizinen, für die diese Provinz im ganzen Reiche berühmt ist; dazu noch etwas Moschus, wie er aus den Gebirgen des Nordwestens erhalten wird, Hanf, Borsten, Galläpfel, Rhabarber, Federn, Schafwolle aus Thibet und ein wenig Zucker, der die Konkurrenz Swataus und Amoys noch überdauert hat¹⁾. Die genannten Artikel zusammen betragen dem Wert nach 95 Proz. der gesamten kontrollierten Ausfuhr Tschungkings. Doch dies charakterisiert die Ausfuhr der ganzen Provinz höchst unvollkommen. Wenn aber auch diese Unvollständigkeit mit in Rechnung gezogen wird, so trägt Sz'tschwan doch im allgemeinen in Anbetracht seiner Größe, seiner Bevölkerungsdichtigkeit und seiner Fruchtbarkeit in noch höherem Grade als die meisten Teile des übrigen China, infolge seiner Schwererreichbarkeit im wesentlichen die wirtschaftlichen

1). Der Menge nach hat sich die kontrollierte Ausfuhr in den erwähnten Artikeln seit dem Jahre 1892, aus dem zuerst vollständige Aufzeichnungen vorliegen, wie folgt, entwickelt:

	1892	1893	1894	1895	1896	1897
Opium in Pikul = 60,5 kg	4 594	2 598	6 019	11 779	8 063	10 686
Seide do.	14 069	16 279	13 696	11 369	12 387	12 356
Weißes Wachs do.	8 390	7 672	10 865	11 119	9 595	9 756
Medizinen in Haikwan Taels	352 368	451 919	458 156	505 091	507 900	600 056
Moschus in Gewichtstaels = 605 g	46 328	52 766	51 265	49 716	53 490	52 597
Hanf in Pikul = 60,5 kg	9 365	9 775	8 574	9 760	12 946	13 549
Borsten do.	3 806	5 147	6 416	5 410	5 752	6 179
Federn do.	1 521	2 908	2 649	3 037	2 756	3 171
Galläpfel do.	8 159	13 592	10 972	17 317	4 745	13 549
Schafwolle do.	10 478	10 768	19 031	15 057	21 977	23 696
Rhabarber do.	4 622	6 284	6 279	5 192	4 505	6 673
Zucker (brauner) do.	3 540	11 376	2 956	7 658	9 567	647

Züge eines „geschlossenen Handelsstaates“, dessen Erzeugnisse dem eigenen Konsum dienen und dessen Konsum ganz auf den eigenen Erzeugnissen beruht; erst wenn es gelingt, eine regelmäßige Dampfschiffahrt bis hinein in diese reiche Provinz des Westens einzurichten, wird sie mehr diese Züge verlieren und eingegliedert werden in die Weltwirtschaft.

Erst mehr als 1000 km unterhalb Tschungking, fast halbwegs zwischen dem Tungting- und Poyangsee, bietet sich am Yangtsestrom wiederum ein Punkt, wo wichtige Verkehrsstraßen aus dem Norden in ihn einmünden. Es ist am Einfluß des Han. Bis nah hinan an den Kialing, an dessen Mündung, wie gesagt, das soeben betrachtete Tschungking liegt, ist dieser größte Yangtsenebenfluß schiffbar; etwa 100 km weit — bis über den nicht unbedeutenden Umschlagsplatz Hantschung hinaus¹⁾ — dringen chinesische Fahrzeuge, die eine Tragfähigkeit von etwa 120 Metercentner haben, wenn auch vielfach unter Schwierigkeiten, ihn hinauf. Bis Hantschung, wo ein zwar sehr schlechter, doch ziemlich viel benutzter Landweg nach Tsin am Weifluß in der Provinz Kansu und von dort weiter nach Lantschou abzweigt, wo Anschluß an die sogleich zu erwähnende große Straße nach Turkestan gewonnen wird²⁾ — bis Hantschung wird die Schiffahrt das ganze Jahr hindurch ausgeübt, wenn auch nicht immer unter voller Ausnutzung der Tragfähigkeit der kleinen Boote. Für Dampfer mäßigen Tiefgangs soll er im Sommer mit Sicherheit 185 km bis Yokou, wahrscheinlich 300 km weit bis Maliang ohne Gefahren und unter einigen Schwierigkeiten etwa doppelt so weit bis zum wichtigen Umschlagsplatz Lauhokou schiffbar sein, während allerdings im Winter an eine Dampfschiffahrt auf dem Han anscheinend nicht zu denken ist³⁾.

Im Unterlaufe dieses Yangtsenebenflusses vereinigen sich wiederum zwei große durchgehende Handelsstraßen von hervorragender Bedeutung. Es zweigt nämlich erstens von ihm „der wichtigste Weg für den Handel mit den nordwestlichen Provinzen und dem gesamten westlichen Teile von Centralasien“ ab⁴⁾. Dieser Weg führt zunächst den Han bis zum genannten Lauhokou hinauf, biegt dann in den Nebenfluß Tan ein und verfolgt ihn bei niedrigem Wasserstande bis Kingtsekwan, bei hohem bis Lungkütschai; von diesen beiden Orten führt er zu Lande in 7 oder 5 Tagereisen über den einzigen Paß von geringer Höhe, der durch den hier Tsinling genannten Teil des Kwenlungebirges hindurchgeht, nach

1) Der Han wird bis Tsingyangyi, von wo auf kurzem Landwege Yangpingkwan, der Endpunkt der Kialingschiffahrt, zu erreichen ist, befahren. Vergl. oben S. 72.

2) Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society, Vol. 28, S. 19.

3) v. Richthofen, Letter on the Province of Hupeh, Shanghai 1870.

4) v. Richthofen, China, Bd. 2, S. 495, 686; vergl. auch desselben Verf.'s Letter on the provinces of Chili, Shansi, Shensi und Sz'chwan. Shanghai 1872, S. 35.

Hsingan¹⁾ am Weiße²⁾, dem größten Nebenfluß des Hwangho. Diese an Größe mit Kanton verglichene Hauptstadt der Provinz Schansi, die auf keiner anderen Seite einen so leichten Zugang zum Meere hat, wie hier im Südosten, steht in China einzig da, „was uralte Bedeutung und Größe der geschichtlichen Rolle betrifft“; sie war der „Mittelpunkt, von welchem die Kultur des gesamten äußersten Orients ihren Ursprung genommen hat“, der „Sitz der kaiserlichen Macht durch Jahrtausende“, der frühere „Brennpunkt im Verkehrsleben eines halben Kontinents“³⁾. Sie nimmt auch heute noch eine hervorragende Rolle ein. Sie wurde in politischer Hinsicht jüngst viel genannt, als das Gerücht auftauchte, der chinesische Kaiser wolle seine Residenz aus der Nähe der russischen Nordgrenze fortücken. Sie verdient wirtschaftlich noch besondere Beachtung, weil in ihr nicht nur der Handel der reiche Weizen- und Baumwollenernten tragenden Provinz Schensi deren Bevölkerung trotz der namenlosen Verheerungen durch den Muhamedaner-aufstand vor 30 Jahren, heute auf mehr als 10 Mill geschätzt wird, seinen Mittelpunkt findet, sondern weil sie noch heute, wie seit Jahrtausenden, den Ausgangspunkt der wichtigsten Handelsstraße nach Westen bildet. Von Hsingan aus geht die Kaiserstraße, auf der schon vor Vasco de Gama's Fahrt die Schätze Chinas nach Europa kamen, auf der ein Marco Polo dahinzog; über Lantschou, Kantschou, Sutschou führt sie durch das westliche Thor der großen Mauer — das Kia-yü-kwan — hindurch, nur drei Tage lang dem Wüstensande ausgesetzt, nach Hami und von dort in zwei Zweige sich teilend im Norden des Tienschanggebirges nach Barkul, Urumtsi und Kuldscha, im Süden desselben nach Yarkand und Kaschgar⁴⁾. Auf diesem Wege wird ganz Centralasien mit Ausnahme Thibets, dessen Handelsbeziehungen in der angeführten Weise in der Provinz Sz'tschwan ihren Mittelpunkt finden, bis zu den Grenzen des russischen Reiches von Osten her versorgt. Insbesondere der Handel in Thee, der, wie in Thibet, im ganzen Innern Asiens ein so unentbehrliches Nahrungs- und Genußmittel geworden ist, passiert auf seinem Wege von den Provinzen Hunan und Hupe nach dem Westen größtenteils durch Hsingan. Auf dieser Straße ist es auch, wo europäische Waren, die zur See durch chinesische Vertragshäfen eingeführt sind, über Land herankommenden russischen Waren begegnen und voraussichtlich in Zukunft noch mehr begegnen werden.

Wie diese über mehrere tausend Kilometer sich erstreckende Handelsstraße mit dem Hanfluß in den Yangtse mündet, so noch

1) Ueber Hsingan führt auch die große Takwanlu, die amtliche Straße von Peking nach der Hauptstadt Sz'tschwans, Tschöngtu, doch dient sie auf der Strecke von Hsingan nach Tschöngtu fast ausschließlich Verwaltungszwecken und nicht dem Handel.

2) Der Weiße ist nur bis Hsinjang, 50 Li westlich von Hsingan, schiffbar. Journal etc. S. 25.

3) v. Richthofen, China, Bd. 2, S. 681.

4) Von Hsingan nach Lantschou, von Lantschou nach Sutschou, von Sutschou nach Hami und von Hami nach Urumtsi werden je 18 Tagereisen gerechnet. Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society, Vol. 28, S. 18 f., 25 f.

eine zweite von kaum geringerer Bedeutung. Statt sogleich nach Westen abzubiegen, verfolgt sie zunächst eine nördliche Richtung mit einigen Ablenkungen sogar nach Osten. Sie führt den Hanfluß zu dem etwa 80 km unterhalb Lauhokou gelegenen, nicht minder wichtigen Umschlagsplatz Fantschöng hinauf, um hier in den einmündenden Paiho einzubiegen, der bei günstigem Wasserstand auf seinen Verzweigungen Schiffe bis zum großen Handelsplatz Schökitschönn in der Provinz Honan hinaufträgt. Von hier aus verteilt sich der Verkehr zu Lande über drei Provinzen, nämlichstens die eine eigenartige Mittelstellung zwischen Gebirge und Ebene, zwischen dem Hwangho und dem Yangtse einnehmende Provinz Honan, die auf ihrem weitgebreiteten fruchtbaren Lößboden unter anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen hauptsächlich Weizen und Baumwolle hervorbringt, zweitens die schwer zugängliche, an Kohlen und Erzreichtum noch Hunan übertreffende Provinz Schansi, die als „Barrière“ zwischen die große chinesische Ebene und das nach Centralasien hineingreifende Hochland Schensis sich schiebt, und drittens die bis zur mongolischen Grenze sich ausbreitende Provinz Tschili, in der die Reichshauptstadt Peking liegt. Ueber Schökitschönn geht auch jene berühmte Theestraße in die Mongolei, die noch immer Bedeutung hat, wenn auch die Dampfschiffahrtsverbindung mit Tientsin einen Teil des Verkehrs von der Ueberlandroute abgelenkt hat. Sie führt einerseits zum lebhaften Durchgangsort des russisch-chinesischen Handels Kalgan nahe der Nordgrenze der Provinz Tschili und von dort weiter zum russischen Grenzort Kiachta, andererseits und hauptsächlich über den südlichen Eingang zur Gebirgsprovinz Schansi bewachenden wichtigen Ort Tsinghwa und über die Hauptstadt der genannten Provinz nach dem weiter westlich, jenseits der Großen Mauer gelegenen Kweihwatschöng¹⁾ und von dort in der Hauptroute weiter nach Uliassutai und Kobdo²⁾.

Dort wo diese beiden großen aus dem Hanfluß hervorstachsenden, so mannigfach verzweigten Verkehrsstraßen nach Hsingan und nach Schökitschönn gemeinsam in den Yangtse münden, wo ferner auch die Handelsstraßen, die durch den Tungtingsee hindurchziehen, solange Jotschou sich nicht entwickelt, ihren eigentlichen Endpunkt finden, wo endlich, wie erwähnt, der Seeschiffahrt auf dem mächtigen Strome ihre Grenze gesetzt ist, dort hat sich ein Mittelpunkt der chinesischen Bevölkerung gebildet, der selbst in jenem an großen Städten so reichem Lande ungewöhnlich ist. Nur durch die Fluten des Yangtse und seines größten Nebenflusses voneinander getrennt, liegen hier drei Städte, in denen eine Bevölkerung von mindestens 2 Millionen Köpfen zusammengedrängt ist, dicht bei einander: Wu-

1) Von hier aus führt auch ein Karren- und Kamelweg in 12 Tagereisen nach Ninghsia am oberen Hwangho und von dort in 10 weiteren Tagereisen nach Lantschou, wo man die große Verkehrsstraße nach Turkestan trifft. Auf dieser Straße soll zwischen Lantschou und Ninghsia reger Verkehr sein. Vergl. Journal etc. S. 25, 28.

2) v. Richthofen, Letter on the provinces of Chili, Shansi, Shensi, Sz'chwan, S. 13.

tschang, die Residenz des Vizekönigs der beiden Huprovinzen, Hanjang, mit seinen Eisenwerken und seinem Arsenal gleichsam die Industriestadt, und Hankou, der gemeinsame Handelsmittelpunkt. „Kaum ein anderes Land“ — sagt v. Richthofen¹⁾ — „hat einen so bedeutenden Platz mit der besonderen Bestimmung für den inneren Handel aufzuweisen, wie China in Hankou besitzt.“ Nicht mit Unrecht ist diese Stadt am linken Ufer des Yangtse und des Han, die allein heute 800 000 Einwohner zählen soll, neuerdings das „Chicago des Ostens“ genannt worden. Seit dem Jahre 1861 ist dieser wichtigste Binnenhandelsplatz im chinesischen Reich dem Fremdhandel offen. Sein Handel ist beständig gewachsen. Insbesondere im laufenden Jahrzehnt hat er sich beträchtlich gehoben, wie die folgende Tabelle im einzelnen genauer zeigt:

	Ausfuhr in Haikwan Taels,	Einfuhr		Ausfuhr und Einfuhr
		fremde die im Jahre 1897	einheimische einen Wert von	
1890	19 384 568	14 587 391	13 527 388	47 499 347
1891	20 778 208	14 800 682	14 392 301	49 971 191
1892	19 563 940	17 010 216	12 000 353	48 574 509
1893	23 850 237	14 447 759	12 703 167	51 001 163
1894	23 218 827	16 244 567	14 232 630	53 696 024
1895	25 328 892	19 154 764	17 306 668	61 790 324
1896	23 449 545	20 242 739	17 877 269	61 569 553
1897	24 540 382	22 768 620	22 048 789	69 357 791

Auch in Hankou steht, zumal wenn alle dem Chinesenkonsum dienenden Waren außer Betracht gelassen werden, die Theeausfuhr an der Spitze; sie hat — einschließlich des Ziegelthees — trotz des fast völligen Erlöschens der europäischen Nachfrage dort infolge des wachsenden russischen Verbrauchs — wie in Kiukiang — ihre Stellung einigermaßen behauptet. Von rund 42 000 Pikul (zu 60,5 kg) im Jahre 1868 hat sie sich auf rund 595 000 Pikul, von denen 90 000 auf Ziegelthee entfielen, im Jahre 1877 und weiter auf rund 870 000 Pikul, von denen fast 240 000 Ziegelthee waren, im Jahre 1887 gesteigert. Diese Höhe hat sie seitdem ungefähr beibehalten. In den letzten zehn Jahren betrug sie im einzelnen:

	schwarzer Thee Pikul	schwarzer Ziegelthee Pikul	grüner Ziegelthee Pikul	zusammen Pikul
1888	580 893	266 943	14 023	861 859
1889	568 051	217 755	15 272	801 078
1890	505 068	232 628		737 696
1891	514 428	111 959	143 745	870 131
1892	436 403	109 262	108 292	653 957
1893	489 125	152 887	130 750	772 862
1894	502 447	164 705	149 226	816 378
1895	576 509	169 360	185 094	930 963
1896	470 058	217 545	204 560	902 163
1897	409 673	271 356	208 109	889 138

1) China, Bd. 2, S. 41.

Diese rund 890000 Pikul oder 538000 Metercentner Thee, die im letzten Jahre von Hankou ausgeführt wurden, stellten einen Wert von fast 34 Mill. M. dar oder mehr als ein Viertel aller diesen Vertragshafen unter der Kontrolle der Seezollbehörde verlassenden Güter.

Die übrigen drei Viertel setzen sich aus einer großen Mannigfaltigkeit von Waren zusammen. Zunächst kehren die Erzeugnisse, die wir in der Ausfuhr Tschungkings kennen gelernt haben, wieder. Ehe dieser Hafenplatz dem Fremdhandel geöffnet wurde, hatte der ganze Handel Sz'tschwan, soweit er Beziehungen zum Auslande hatte, in Hankou seinen Mittelpunkt. Das hat noch heute zum großen Teil sich erhalten. Insbesondere ist Hankou auch heute noch in beträchtlichem Grade der Sammelpunkt für den Teil des Sz'tschwanhandels, der nicht durch die Hände der fremden Seezollbehörde geht. So kommt es, daß die Ziffern des Zollamtes in Hankou in den Sz'tschwanartikeln oft nicht unbedeutend höher sind, als diejenigen der Tschungkinger Behörde. An der Spitze nicht nur dieser aus dem fernen Westen herbeikommenden Artikel, sondern überhaupt aller weiteren Ausfuhrartikel Hankous steht Opium; von ihm passierten im Jahre 1897 das Seezollamt rund 5670 Metercentner im Werte von 9 Mill. M., wovon $\frac{9}{10}$ aus Sz'tschwan, $\frac{1}{10}$ aus Yünnan stammte. Sodann kehren aus jener Provinz auch insbesondere gelbe Seide für rund 6 Mill. M., weißes Wachs im Werte von etwas über 3 Mill. M., Medizinen in ungefähr dem gleichen Werte, Galläpfel¹⁾ im Werte von rund $2\frac{1}{2}$ Mill. M. und Moschus im Werte von etwa 2 Mill. M. hier wieder. Auch der unter dem Namen Hanf in der Zollstatistik aufgeführte Artikel ist wahrscheinlich in beträchtlichem Maße hierher zu zählen; er ist größtenteils nicht Hanf im eigentlichen Sinne, sondern eine Art Rhea-Fiber, die nach anderen chinesischen Städten, wie Kanton und Swatau, ausgeführt wird, um dort zu den oft sehr feinen Geweben verarbeitet zu werden, die unter dem Namen „Grastuch“ bekannt sind.

Wie von Sz'tschwan auf dem Yangtse, so kommen in Hankou auch aus der Provinz Hunan durch den Tungtingsee und aus der Provinz Honan auf dem Han mannigfache Erzeugnisse zusammengeströmt. Unter ihnen haben sich in den letzten Jahren Kuh- und Ochsenhäute zur ersten Stelle heraufgearbeitet. Sie stammen aus den verschiedensten Gegenden, zum Teil auch aus Sz'tschwan, zum größeren Teil jedoch einerseits aus Hunan und andererseits aus Honan, ja selbst so fernen Gegenden, wie Schensi. Noch im Jahre 1875 betrug die gesamte Häuteausfuhr Chinas kaum 3000 Metercentner; dann hob sie sich plötzlich innerhalb zweier Jahre — wie behauptet wird, unter dem Einfluß des russisch-türkischen Krieges — auf das Zehnfache; auf dieser Höhe von 30000 Metercentnern jährlich blieb sie lange Zeit, bis zuerst in der Mitte der 80er Jahre

1) Die von Hankou versandten Galläpfel sollen zum Teil auch aus anderen Provinzen, insbesondere Hunan, stammen. Das wird auch beim Moschus der Fall sein.

und dann besonders in den letzten zwei Jahren infolge gesteigerter Nachfrage ein Aufschwung eintrat. Im Jahre 1897 hat die Häuteausfuhr Hankous beinahe 100000 Metercentner im Werte von $6\frac{1}{2}$ Mill. M. erreicht. Aus der Provinz Hunan und zwar hauptsächlich aus seinen südlichen und südwestlichen, von Ureinwohnern schwach bevölkerten Teilen bezieht Hankou ferner Holz in großen Mengen. Eben oberhalb der Mündung des Han ist der Ort, wo die großen Flöße zusammengesetzt werden, die, langsam den oft zu mehreren Kilometern sich weitenden Strom hinabtreibend, mit ihren dorfartig gruppierten Hütten und gartengleichen Anlagen zu den Sehenswürdigkeiten einer Yangtsefahrt gehören und der Schifffahrt leicht gefährlich werden. Wie die beiden Kwang-Provinzen im Süden vom neuen Vertragshafen Wutschou aus, sowie die Küste unterhalb Schanghais von Futschou, so wird das ganze Yangtsethal von Hankou aus mit Holz versorgt. Auch die Seezollbehörde passieren nicht unbedeutende Mengen und zwar Holzpfähle, wie für Särge zugeschnittene Bretter; im Jahre 1897 erreichten sie den Wert von 4 Mill. M.

Endlich steuert auch die unmittelbare Umgebung, die Provinz Hupe, in der Hankou liegt, zur Ausfuhr dieses Vertragshafens natürlicherweise bei. An erster Stelle steht hier Rohbaumwolle; sie wird in dem ganzen ehemaligen Seebecken, das die beiden Hu-provinzen zu ihrem großen Teile bilden, in ausgedehntem Maße angebaut; die größten Mengen werden allerdings, wie wir sogleich noch zu erwähnen haben, an Ort und Stelle versponnen und verwebt; erst in den letzten Jahren, unter dem Einfluß der hochgesteigerten Nachfrage der schnell entwickelten ostasiatischen Baumwollindustrie, gelangt eine größere Menge zur Ausfuhr. Sie betrug, soweit sie auf Dampfern von Hankou aus erfolgte, 55000 Metercentner im Werte von $4\frac{1}{4}$ Mill. M. Der Baumwolle kommt dem Werte nach am nächsten der Tabak. Die ganze weitere Umgegend Hankous soll für seinen Anbau in hervorragendem Maße geeignet sein; die Qualität dieses Tabaks wird sehr gerühmt. Doch verstehen die Chinesen bisher nicht seine richtige Behandlung und Verpackung. Deshalb dient er im wesentlichen bisher dem einheimischen Verbrauch. Die Seezollbehörde passierte im Jahre 1897 etwas über 75000 Metercentner Tabak im Werte von rund 4 Mill. M. Sodann ist ein Erzeugnis zu nennen, für das Hankou auch der Hauptversendungsplatz in China ist; es ist das sog. Holzöl (woodoil), mit dem die Chinesen hauptsächlich ihre Schiffe zum Schutz gegen Fäulnis lackieren. Von ihm wurden im Jahre 1897 nach der Zollstatistik 133000 Metercentner im Werte von nicht weniger als 6 Mill. M. von Hankou verschifft. Endlich darf der vegetabilische Talg nicht unerwähnt bleiben. Der schöne Baum (*Stillingia Sebifera*), aus dessen Samen er gewonnen wird, gedeiht in der ganzen weiteren Umgegend von Hankou. Im Jahre 1897 kamen mehr als 90000 Metercentner im Werte von 3 Mill. M. von diesem Vertragshafen aus zur Verschiffung.

Um über die Entwicklung dieser weiteren Hauptausfuhrartikel

Hankous, die zusammen mit Thee im Jahre 1897 rund 75 Proz. der Gesamtausfuhr dieses Vertragshafens bildeten, im einzelnen eine genauere Uebersicht zu geben, sei die folgende Tabelle hinzugefügt:

		1877	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897
Opium ¹⁾	Pikul	1 108	8	331	2 143	2 417	4 899	9 413	7 673	9 251
Gelbe Seide ²⁾	"	1 956	8 256	8 728	8 404	11 070	11 216	9 951	7 523	6 511
Weißes Wachs	"	11 186	8 915	7 615	9 938	9 785	12 766	12 149	10 138	11 171
Medizinen	Halkwan Tael	?	1 205 658	1 108 494	1 143 917	1 128 410	1 115 985	1 101 609	1 040 039	1 177 601
Häute	Pikul	50 565	61 840	58 423	50 029	71 408	92 066	83 139	115 830	160 311
Holzpfähle ³⁾	Stück	?	308 156	342 215	276 892	358 933	336 401	356 797	592 294	422 791
Rohbaumwolle	Pikul	?	?	?	6 768	12 305	?	?	33 801	91 411
Tabak ⁴⁾	"	118 241	86 767	90 173	82 250	71 586	74 208	66 932	75 549	80 331
Vegetabilischer Talg	"	58 900	116 300	112 032	141 868	151 805	140 924	144 112	101 471	150 311
Holzöl	"	241 627	240 201	279 584	284 236	322 513	333 848	290 631	234 724	219 231
Galläpfel	"	25 586	29 295	45 971	46 483	53 013	39 542	39 400	25 520	43 541
Hanf	"	62 283	116 985	112 919	122 331	109 848	125 319	110 894	128 680	126 541
Moschus	Tael	38 400	40 032	47 824	42 848	53 616	47 568	50 032	50 079	53 401

So beherrschend auch Hankous Stellung im chinesischen Binnenhandel ist, die große, Jahrhunderte alte Hauptinlandstraße nach Norden, hinauf bis Peking, trifft nicht hier, sondern weiter flussabwärts bei Tschingkiang in den Yangtse. Bei dieser Stadt mündet keine natürliche Wasserstraße; aber der große Kaiserkanal schneidet hier den Hauptstrom Chinas. Dieses in mancher Beziehung noch immer größte Werk der Wasserbaukunst, nimmt südlich vom Yangtse bei der früheren Reichshauptstadt, jetzigen Hauptstadt der Provinz Tschelkiang, Hangtschou, seinen Anfang, zieht sich in fast 300 km langem Lauf bis zum genannten Yangtsehafen Tschingkiang und setzt dann am anderen Ufer für eine weitere Strecke von 800 km seinen Lauf bis Tientsin und Peking fort. In seinem südlichen Teile schon früher gebaut, ist er in der weiten Strecke nördlich vom Yangtse unter dem mächtigen Kublai-Khan vollendet worden, um hauptsächlich für den Tributreis aus den südlichen und mittleren Provinzen eine Zufuhrstraße nach der nahe der Grenze der Mongolei gelegenen neuerkorenen Reichshauptstadt Peking zu schaffen, die vor Stürmen und Räubern besser geschützt war, als die Seefahrt um die gefürchtete Halbinsel Schantung.

1) Nur Sz'tschwan-Opium; dazu kommt noch Yünnan-Opium, von dem im Jahre 1897 beispielsweise 1013 Pikul ausgeführt wurden.

2) Zur gelben Seide kommen noch andere Arten von Rohseide und Seidenfabrikate hinzu. Sie bezifferten sich beispielsweise im Jahre 1897 auf weitere 14 609 Pikul, wovon 12 094 Pikul Seidenabfälle waren.

3) Dazu kommen noch beträchtliche Mengen zugeschnittenen Holzes (hauptsächlich für Särge), so im Jahre 1897 weitere 218 211 Pikul.

4) Die obigen Ziffern beziehen sich nur auf präparierten Tabak (prepared tobacco); außerdem werden noch beträchtliche Mengen Blatttabak (leaf tobacco) ausgeführt, doch zeigt sich hier eine Abnahme. Von 52 003 Pikul im Jahre 1890 und gar 89 111 Pikul im Jahre 1893 ist es auf 46 933 Pikul herabgegangen.

Während überall sonst — mit Ausnahme der kurzen Kanalverbindung zwischen dem Hsiang- und dem Kweifluß — die Natur es ist, welche die betrachteten großen Inlandstraßen im Yangtsethale münden läßt, ist es die jahrhundertelange Arbeit des Menschen, welche in der ganzen östlichen Hälfte der großen Ebene den Verkehrsstraßen eine Richtung von Nord nach Süd gegeben hat. Von Natur verfolgen die Flüsse in diesem Gebiete einen dem Hwangho und Yangtse mehr oder minder parallelen Lauf. Heute dienen sie größtenteils zur Speisung des fast im rechten Winkel zu ihnen verlaufenden Kanals; insbesondere der größte von ihnen, der Hwai-fluß¹⁾, der mehrere hundert Kilometer weit auf seinen vielerlei Verzweigungen, insbesondere bis zu dem bedeutenden Verkehrsplatz Tschoukiakou²⁾ befahren wird, sendet jetzt seine ganzen Fluten nach Süden dem Yangtse zu. Dadurch ist die buchtenarme Küste, die durch einen mächtigen Damm zum Schutze vor Sturmfluten, 582 Li weit, gewissermaßen künstlich gegen das Meer abgeschlossen ist, größtenteils ihrer natürlichen Verbindungen mit dem Inneren beraubt worden. Dementsprechend hat sich auch die Bevölkerung nicht zur Küste, sondern zu dem leichteren Zugang nach allen Seiten hin gewährenden Kanal hingezogen. Im Gegensatz zum Süden, wo fast alle großen Städte unmittelbar vom Meere her erreichbar sind, liegen hier an der Küste, deren Bevölkerung außer Fischfang hauptsächlich der Salzgewinnung obliegt, nur kleine Umschlagsplätze, von denen aus Erzeugnisse des nördlichen Kiangsu und des südlichen Schantung — Getreide, Früchte, Schweinefleisch, Fische — nach Schanghai und anderen großen Küstenplätzen in Dschunken verschifft werden³⁾; alle beträchtlichen Bevölkerungsmittelpunkte liegen dagegen an der künstlichen Inlandsstraße.

1) Der Hwai-fluß ist beinahe bis Sinyang an dem südlicheren seiner beiden Quellflüsse schiffbar. Von seinen rechten Nebenflüssen hat anscheinend nur derjenige Bedeutung, an dem Lungan liegt; er dient noch über diese Stadt hinaus dem Verkehr und soll insbesondere zwischen ihr und Tschoukiakou einen beträchtlichen Handel vermitteln, hauptsächlich in Reis, Thee und Bambus. Die verschiedenen Zuflüsse am linken Ufer sind auch regelmäßig schiffbar; vor allem der Scha-ho soll noch an Tschoukiakou vorüber bis hinauf nach Yütschou schiffbar sein; auch auf dem Wo-Fluß ist bis Potschou ein großer Schiffsverkehr. Dieser Nebenfluß soll früher mit Kaiföng am Hwangho in Kanalverbindung gestanden haben; das Bett soll heute noch vorhanden, doch fast gänzlich ausgetrocknet sein. Vgl. Journal etc., Bd. 28, S. 21 f.

2) Tschoukiakou steht auch durch einen Schubkarrenweg mit Hankou in Verbindung. Auf diesem 10—12 Tagereisen langen Weg werden die meisten Fremd- und Südwaren nach Honan gebracht, anscheinend weil der billigere Wasserweg, der durch nicht weniger als 3 Provinzen, Kiangsu, Nganwei und Honan, führt, zu sehr mit Abgaben belastet ist. Nur Fremdwaren unter Transitspafs, insbesondere Zucker, sind auf dem Wasserwege geblieben. Vgl. Journal etc., Bd. 28, S. 20).

3) Die Haupt-Dschunkenhäfen an dieser Küste innerhalb der Provinz Kiangsu sind: Yentscheng, am Sinyang, dem einzigen Wasserweg von einiger Bedeutung, an der Küste Sinpoukou, 160 Li von Haitschou entfernt, und weiter im Norden, ganz nahe der Grenze Schantungs, nur 12 Li von der Stadt Kanju, Tsingkou. Wegen der Bedeutung, die diese Häfen durch ihre Nähe zu Kiautschou für uns haben, mögen hier die Urteile eines guten Kenners dieses Gebietes, des Missionars Gandar, angeführt werden. Er sagt von Yentscheng: C'est un lieu très fréquenté. Beaucoup de grands bateaux y apportent des marchandises de toute espèce. Ils s'ancrent au rivage et transbordent leurs cargaisons

Diese große Inlandstraße hat in der neuesten Zeit manches an Bedeutung verloren. Erstens hat sie dadurch, daß der Hwangho im Jahre 1851 seinen alten Lauf verließ und seine Mündung vom Süden zum Norden von der Schantungshalbinsel verlegte, an ihrer Leistungsfähigkeit eingebüßt. Im Süden nämlich hat infolge des Verschwindens des großen Flusses die Speisung des Kanals in dem nördlich von Tsingkiangpu gelegenen Teile anscheinend so stark gelitten, daß dort die früheren Dschunken, die eine Tragfähigkeit von 500—600 Metercentner hatten, verschwinden mußten; im Norden hat das Erscheinen des großen Flusses noch verhängnisvoller gewirkt. Damit nämlich der unbotmäßige Strom seine Fluten nicht in den von ihm durchbrochenen Kanal ergießen kann und damit so für die dicht bevölkerte Ebene des westlichen Schantung die entstandene Gefahr der Ueberschwemmung nicht noch verschärft wird, ist der Kanal hier durch einen festen Damm gegen den Hwangho abgesperrt. Dieser Damm wird nur entfernt zu Gunsten der den Tributreis bringenden Dschunken; ein zu hoher Wasserstand des Flusses verbietet wegen der Ueberschwemmungsgefahr eine Beseitigung des Dammes und ein zu niedriger Wasserstand macht den Uebergang der Schiffe vom Kanal zum Fluß auch unmöglich; so müssen die Reisdschunken hier in Geduld des Augenblicks harren, wo der Wasserstand die nötige Mittelhöhe gerade erreicht hat. Ungefähr dasselbe wiederholt sich am anderen Hwangho-Ufer, etwa 25 km weiter flußabwärts¹⁾.

Diese tiefgreifenden Veränderungen haben natürlich auch den Kanalverkehr beeinflußt. Sie haben den Durchgangsverkehr auf dem Kanale fast beseitigt. Nur noch die erwähnten Dschunken, die den Tributreis zur kaiserlichen Residenz transportieren und im Schutze ihrer Abgabefreiheit noch einigen Handel in anderen Gütern betreiben, fahren auf ihm vom Yangtsethale hinauf nach Tungtschou, dem Hafen Pekings. Davon abgesehen, bedient sich der Waren- und Personenverkehr regelmäßig von Süden aus nur bis Tsining in der Provinz Schantung und von Norden her bis Tötschou des Wasserweges²⁾. Auf der ganzen Strecke, die durch die Provinz Schantung geht, beschränkt sich seine Bedeutung — außer dem erleichternden Einfluß auf die Bewässerung — auf Lokalverkehr. Auch zwischen Tsining und Tsingkiangpu, das an dem Kreuzungspunkte des Kanals

sur les barques du pays qui les transportent au nord de la cité, ou il se fait un grand commerce. Er bemerkt ferner von Sinpoukou: On peut s'y embarquer pour Changhai. Les navires abondent au rivage; le commerce y est très actif au printemps et surtout à l'automne, époque de la vente des céréales. Endlich fügt er von Tsingkou hinzu: On y fait, comme à Sinpoukou, un grand commerce de poissons, de porcs salés et de céréales. On y trouve aussi des bateaux pour Changhai. Vergl. Gandar, Le Canal Impérial. Étude historique et descriptive, Changhai 1894, S. 19 und 61.

1) Vergl. Memorandum relative to the improvement of the Hwangho. The Hague, 1891, S. 96.

2) Vgl. Journal etc., Bd. 28, 1898, S. 172.

mit dem heute fast völlig ausgetrockneten alten Bett des Hwangho liegt, ist der Verkehr nicht mehr von derselben Lebhaftigkeit wie früher vor der großen Katastrophe. Von Norden aus ist die Landstraße bis zu diesem wichtigen, doch unter den Veränderungen auch leidenden Kreuzungspunkt herabgeführt worden und auf ihr soll, insbesondere in wasserarmen Zeiten, ein beträchtlicher Verkehr vom Norden und zum Norden heute stattfinden. Schmäleret dieses alles auch die gegenwärtige Verkehrsbedeutung des Kanals erheblich, so ist er doch noch eine der großen Handelsstraßen des Reiches geblieben. Die meisten fremden Waren für den volkreichen westlichen Teil der Provinz Schantung ziehen ihn hinauf, um von Tsining aus auf Landwegen in jenem dichtbevölkerten Gebiet verteilt zu werden; ebenso dringen sie, vom Kanale in den Hwaifluß einbiegend, in die Provinz Honan hinein bis zum genannten Stapelplatz Tschoukiakou und von ihm aus ins Versorgungsgebiet von Schökitschönn. Denselben Weg schlagen zum großen Teil die Erzeugnisse beider Provinzen zum Meere ein. Der beste Kenner des Kaiserkanals, der französische Missionar Gandar, konnte deshalb noch vor wenigen Jahren berichten, daß die Anzahl der Fahrzeuge auf dem Kanal nach Hunderttausenden zähle und sein Urteil dahin zusammenfassen: „le Canal impérial est encore à la hauteur de sa destinée“¹⁾. Ähnlich sagt der jüngste Reisende auf dieser Route, der englische Konsularbeamte S. F. Mayers, vom Kanal in der Nähe der bedeutenden Stadt Tsingkiangpu: „the Canal here is a broad and busy waterway, crowded with splendidly-built barges“, und etwas weiter südlich bezeichnet er den Kanal als „a most magnificent waterway“²⁾.

An dem Schnittpunkt dieses Kanals und des Yangtse liegt, wie gesagt, Tschingkiang oder richtiger Tschöngkiang. Diese mehrfach bereits genannte Stadt, deren Bevölkerung heute 140 000 Köpfe zählen soll, bildete mit Kiukiang und Hankou die ersten drei Yangtsehäfen, die dem Fremdhandel geöffnet wurden. Genauer gesagt liegt Tschingkiang allerdings nur zwischen den beiden Ausgängen der südlichen Kanalstrecke in den Yangtse, während die nördliche Kanalstrecke am gegenüberliegenden linken Flußufer erst mehrere Kilometer weiter stromaufwärts beginnt. Das ist natürlich ein erheblicher Nachteil, da den Yangtse herabkommende Chinesenschiffe, die in den nördlichen Kanaleinbiegen wollen, natürlich nicht die unnütze Weiterreise bis Tschingkiang unternehmen, die sie nur zu einer höchst mühseligen späteren Rückfahrt, der starken Strömung entgegen, zwingen würde. So hat sich ein Ort 25 km oberhalb der Mündung der nördlichen Kanalstrecke, Itschang, zum eigentlichen Umschlags-

1) Gandar, a. a. O. S. 55 und 13. Ueber den Kanalverkehr im einzelnen wird an anderer Stelle gesprochen werden.

2) Report on an journey from Peking to Shanghai overland. English Consular Reports. Miscellaneous Series, No. 466, S. 16.

platz für den Kanalverkehr in chinesischen Waren entwickelt; dieselben Gründe dürften mitgewirkt haben, daß dieser Ort, der noch durch eine besondere künstliche Wasserstraße mit dem Kaiserkanal in Verbindung steht, auch der große Stapelplatz für das Salz aus dem Hwaidistrikt geworden ist, der größten der sieben Salzproduktionsstätten Chinas. So ist es gekommen, daß das dem Fremdhandel verschlossene Itschang mit seinen großen Salzlagern und langen, dichtgedrängten Reihen äußerst stattlicher Dschunken heute einen reichlich so rührigen Eindruck macht, wie der nicht ferne Vertragshafen.

Die Konkurrenz Itschangs ist für diesen um so empfindlicher, weil er auf der südlichen Kanalstrecke einer noch stärkeren Konkurrenz begegnet. Hier ziehen die an ihr gelegenen großen Städte, insbesondere die sogleich noch eingehender zu betrachtenden Provinzialhauptstädte Hangtschou und Sutschou fast den ganzen Verkehr an sich, zumal da sie durch bessere Wasserstraßen mit Schanghai in unmittelbarer Verbindung stehen, als sie der nördliche Teil dieser südlich vom Yangtse verlaufenden Strecke des Kaiserkanals darstellt.

Selbst des Vorteils, daß Tschingkiang am Beginn des Mündungsgebietes des Yangtse, für Seeschiffe jeglichen Tiefgangs erreichbar liegt, ist dieser Vertragshafen niemals froh geworden. Im Schutze der Taipingrevolution, in deren Verlauf Tschingkiang zweimal erobert und zerstört wurde, blühte am Wangpu Schanghai empor, das heute jeglichen Seeverkehr an sich zieht. Und nicht nur daß Schanghai den ganzen zuwachsenden Seeverkehr an sich zog, es hat Tschingkiang auch aus seiner alten Stellung als Hauptmarkt für den Bezug aller Einfuhrwaren aus den Provinzen Honan und Schantung verdrängt, indem die Einkäufer es seit Beginn der achtziger Jahre vorziehen, den leicht erreichbaren größeren Platz selbst aufzusuchen.

So wird es erklärlich, daß der vielfachen Schwankungen ausgesetzte Handel dieses Vertragshafens, soweit er wenigstens kontrolliert wird, niemals die auf den ersten Blick so bedeutend erscheinende geographische Lage des Ortes ganz wiedergespiegelt hat. Anfangs war Tschingkiang allerdings der große Verschiffungsplatz für den Reis, den die reichen Felder insbesondere der Nachbarprovinz Nganwei hervorbringen. Im Jahre 1881 wurden von hier noch mehr als 1 650 000 Metercentner Reis nach den Südhäfen, insbesondere Kanton, verschifft. Die Eröffnung des inmitten der reichsten Reisgebiete gelegenen Yangtsehafens Wuhu im Jahre 1877 hat Tschingkiang seines Hauptausfuhrartikels beraubt. Im Jahre 1893 sind nur noch 170 000 Metercentner versandt worden und nur das Reisausfuhrverbot, das während des chinesisch-japanischen Krieges über Wuhu verhängt wurde, hat den alten Zustand auf kurze Zeit zurückkehren lassen. Im Jahre 1897 ist die Reisausfuhr Tschingkiangs bereits wieder auf 180 000 Metercentner herabgesunken. Soweit der

Dampfschiffverkehr in Betracht kommt, stehen seit dem Fortfall des Reishandels Einfuhr und Ausfuhr in Tschingkiang in großem Mißverhältnis zu einander. Im Jahre 1890 betrug die Ausfuhr dem Werte nach nicht mehr als 8 Proz. des gesamten von der Seezollbehörde kontrollierten Handels. Seitdem hat sich dieses Verhältnis zugleich mit einer langsamen allgemeinen Hebung des Handels etwas — bis auf 20 Proz. im Jahre 1897 — gebessert.

Die folgende Tabelle giebt einen Ueberblick über dieses Verhältnis, sowie den Gesamthandel Tschingkiangs im laufenden Jahrzehnt, soweit er auf Schiffen fremdländischer Bauart sich vollzogen hat:

Ausfuhr in Haikwan	Tael, die im	Einfuhr		Ausfuhr und Einfuhr
		fremde	einheimische	
	Jahre 1897		einen Wert von 3,03 M. hatten	
1890	1 325 004	8 065 117	5 870 486	15 260 607
1891	1 674 657	9 220 845	4 979 813	15 875 315
1892	253 431	9 913 490	4 566 793	17 011 714
1893	2 731 377	9 781 079	4 868 024	17 380 480
1894	4 127 403	10 651 185	4 589 467	19 368 055
1895	11 894 126	12 668 492	5 369 774	29 932 392
1896	4 530 994	12 670 023	5 807 347	23 008 364
1897	5 078 723	13 310 870	5 864 802	24 254 395

In der Ausfuhr stehen Seidengewebe heute an der Spitze; von ihnen wurde im Jahre 1897 für mehr als 4 Mill. M. oder mehr als ein Viertel des Gesamtwertes der Ausfuhr verschickt. Seidengewebe, insbesondere in Nanking hergestellte, sind auch fast der einzige Artikel Tschingkiangs, der für das Ausland Bedeutung hat. Im Werte kommt ihnen nahe die hauptsächlich nach Kanton gerichtete Ausfuhr von Erdnüssen, die im Jahre 1890 mit 6452 Pikul begann und im Jahre 1897 mit fast 560 000 Pikul einen Wert von beinahe $3\frac{1}{2}$ Mill. M. erreichte und fast ein zweites Viertel der Gesamtausfuhr Tschingkiangs ausmachte. Wird sodann noch die Ausfuhr von Reis und Weizen, die sich im letzten Jahre zusammen auf $2\frac{3}{4}$ Mill. M. bezifferte, in Abzug gebracht, so bleibt überhaupt nur noch ein Drittel der Ausfuhr im Betrage von rund 5 Mill. M. übrig. Dieser Rest wird wie überall in China, aus einem bunten Vielerlei, das dem Europäer oft gar wunderlich erscheint, zusammengesetzt. An der Spitze stehen getrocknete Lilienblätter, eine Delikatesse für den Chinesengaumen; von ihr wurden fast 50 000 Metercentner im Werte von etwa $1\frac{1}{4}$ Mill. M. verschifft. Sodann folgt in weitem Abstand ein Artikel, der der einzige ist, der außer Seidenwaren den fremden Kaufmann lebhafter interessieren kann. Es sind Kuh- und Ochsenhäute aus den Provinzen Nganwei und Honan, von denen im Jahre 1897 nicht ganz 7500 Metercentner im Werte von etwas mehr als $\frac{1}{2}$ Mill. M. ausgeführt wurden; während diese Häute ein alter Ausfuhrartikel Tschingkiangs, der allerdings lange Jahre völlig daniederlag und sich jetzt erst wieder hinaufgearbeitet hat, bilden, ist zu ihnen kürzlich ein verwandter hinzugekommen, nämlich Ziegenfelle, von denen zuerst im Jahre 1890 30 000 Stück, meist

nach den Vereinigten Staaten von Amerika, und im letzten Jahre 505 000 Stück verschickt wurden ¹⁾).

Aus allem Gesagten geht hervor, daß Tschingkiang, wenn es auch den Vorzug hat, der Durchgangspunkt für die berühmte alte Kaiserstraße vom Süden des Reiches zur Hauptstadt im Norden zu sein und als solcher auch heute noch einen beträchtlichen Personenverkehr zu vermitteln, im Güterverkehr weit hinter dem großen Handelsmittelpunkt am Einfluß des Han in den Yangtse zurücksteht und voraussichtlich dauernd zurückbleiben wird.

Tschingkiang ist der letzte Platz am Yangtse, an dem große durchgehende Verkehrsstraßen in ihn münden. Bis auf das Mündungsgebiet, auf das sogleich noch zurückzukommen sein wird, haben wir mit dem Ueberblick über das weitverzweigte Handelsstraßennetz, das der mächtige Strom in sich aufnimmt und fortsetzt, abgeschlossen. Wir sahen, wie zwei große Gruppen von Verkehrsstraßen sowohl von Norden, als auch von Süden her sich mit ihm vereinigen und wie eine fünfte Gruppe im fernen Westen fast nach allen Richtungen hin sich verzweigt; wir sahen an den Punkten, wo diese Verkehrsstraßengruppen gewissermaßen mit dem Hauptverkehrswege des Landes zusammentreffen, je einen dem Fremdhandel geöffneten Vertragshafen liegen: im fernen Westen an der Mündung des Kialingflusses Tschungking, am Ausfluß des die Wasser Hunans sammelnden Tungtingsees Jotschou, an der Mündung des Hanflusses Hankou, nahe am Eingang des die Verkehrsstraßen Kiangsis aufnehmenden Poyangsees Kiukiang, am Schnittpunkt des Kaiserkanals und des Yangtse endlich Tschingkiang. Zwischen diese fünf Vertragshäfen, welche die Grundzüge des komplizierten Systems von Verkehrsstraßen im Yangtsethal kennzeichnen, schieben sich noch ein paar Vertragshäfen ein, die nach ihrer wirtschaftsgeographischen Lage von geringerer Bedeutung sind; so zwischen Tschungking und Jotschou die beiden Yangtsehäfen Itschang und Schasi, sowie zwischen Kiukiang und Tschingkiang der Reisverschiffungsplatz Wuhu.

Itschang und Schasi haben wir bereits kennen gelernt als die beiden rivalisierenden Plätze, die an der Grenze zwischen dem zweiten und dem durch Strömungen und Stromschnellen in seiner Schiff-

1) Es mögen hier für die erwähnten Artikel die genauen Ausfuhrziffern aus dem aufenden Jahrzehnt angeführt werden:

	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897
Seidengew. in Pikul	662	797	821	816	850	1 087	2 604	3 203
Erdnüsse do.	6 542	15 130	140 247	192 188	241 866	352 147	434 156	558 933
Reis u. Weizen do. getrocknete	328 603	312 935	288 721	282 930	1 521 144	6 712 529	879 395	545 404
Lilienblätter do.	53 403	47 904	42 006	58 269	60 217	60 756	66 569	72 715
Kuh- und Ochsenhäute do.			38	93	2 292	3 974	7 582	12 269
Ziegenfelle (Stück)	30 594	430 498	496 012	698 557	766 345	1 518 219	883 759	504 892

barkeit beeinträchtigten dritten Abschnitt des Yangtsestromes liegen. Ehe die Dampfschiffahrt eingeführt wurde, war Schasi unbestritten im Besitze dieses wichtigen Umschlagshandels. Das hatte darin seinen Grund, daß hier in Verbindung mit einer verbreiteten Baumwollzucht der wohl bedeutendste Mittelpunkt der chinesischen Baumwollindustrie, auf deren Erzeugnisse der ferne Westen des Landes vielfach angewiesen ist, sich befindet und daß insbesondere von hier aus ein kleines Netz künstlicher Wasserstraßen sich verzweigt, das in vortrefflicher Weise mit verschiedenen der soeben geschilderten Durchgangsrouten eine leichte Verbindung herstellt. Von Schasi verläuft nämlich ein Kanal — der Pienho — nach Osten; er schneidet einen großen Bogen des Yangtsestromes ab und mündet in diesen oberhalb des Hanflusses in zwei Zweigen — bei Tschuankou und Hsintankou — und stellt, wenigstens in dem südlicheren dieser beiden Zweige, eine Wasserstraße dar, die für flußaufwärts fahrende Dschunken vor dem Yangtse die Vorteile aufweist, kürzer und von starken Strömungen frei zu sein. Zweitens stellt ein Kanal von geringer Länge eine allerdings wenig leistungsfähige Verbindung mit dem Hanfluß ungefähr auf halber Strecke zwischen Hankou und Fantschöng her; er bietet auch einen kürzeren Weg nach Hankou, als der Hauptstrom, und schafft vor allen Dingen Anschluß an die betrachteten beiden großen Verkehrsstraßen nach Honan, Schansi und Schensi. Endlich führen zwei Kanäle — der längere, doch nur im Sommer schiffbare Taipingkoukanal und der kürzere, das ganze Jahr hindurch brauchbare Outschikoukanal — in südlicher Richtung zum Westufer des Tungtingsees und schaffen so einen Anschluß an das Verkehrsnetz Hunans und Kweitschous.

Diese größtenteils künstlich geschaffene günstige Lage einerseits, die hohe industrielle Entwicklung andererseits haben Schasi zum Mittelpunkt eines rührigen Transit- und Eigenhandels werden lassen, der mit seinen 120 chinesischen Banken zu den wichtigsten Bankplätzen des Landes zählt, zugleich einer der bedeutendsten Versandhäfen für Baumwollwaren, Hauptmarkt in einheimischem Opium für die Provinzen Hunan, Kiangsi und auch Nganwei, sowie Stapelplatz des einträglichen Salzhandels ist. So hatte Schasi im chinesischen Wirtschaftsleben eine Stellung gewonnen, die durch seine ursprüngliche geographische Lage keineswegs völlig bedingt zu sein scheint; auch geht sie weit hinaus über die Bevölkerungszahl der Stadt, die heute auf 73 000 Seelen angegeben wird, was zum Teil sich dadurch erklärt, das Schasi eben nur der Mittelpunkt eines großen fruchtbaren, überaus emsigen Bezirkes bildet. Die wichtige Stellung im chinesischen Wirtschaftsleben wurde beeinträchtigt, als Itschang weiter stromaufwärts im Jahre 1876 durch die Tschifukonvention dem Fremdhandel geöffnet wurde. Dieser unbedeutende Ort in ärmlicher Gebirgsgegend, dessen Bevölkerung heute auf 34 000 Einwohner angegeben wird, hatte bisher keine Rolle irgendwelcher Art gespielt; jetzt wurde er, da er unmittelbar am Eingang zu den Engen des Yangtse liegt, zum Endpunkt der Dampfschiffahrt gemacht und damit wurde der Sz'tschwan-

handel, der bisher in Schasi umgeschlagen worden war, soweit er nicht nach wie vor auch unterhalb Itschangs der Dschunken sich bediente, an Schasi auf Dampfern vorübergeführt. Man hatte geglaubt, daß seine Eröffnung durch den Frieden von Schimonosecki im Jahre 1896 einen für Schasi erfreulichen Rückschlag herbeiführen werde. Diese Hoffnungen sind bisher nicht erfüllt worden und sie dürften größtenteils auch in der Zukunft sich nicht erfüllen. Schasi, das am 1. Oktober 1896 dem Fremdhandel erschlossen wurde, hat im Jahre 1897 überhaupt nur Waren im Werte von 960 000 M. auf den 155 Dampfern, die stromauf und stromab bei ihm ankamen, verfrachtet. Davon entfielen auf die Ausfuhr einheimische Waren im Werte von 550 000 M., auf die Einfuhr einheimische Waren im Werte von 264 000 M. und fremde im Werte von 146 000 M. Diese Ziffern sind natürlich angesichts einer so rührigen Stadt, wie Schasi es ist, unbedeutend; aber auch sie dürfen nicht als ein Zuwachs des Schasihandels, insbesondere als Rückkehr des Itschanger Durchfuhrhandels, betrachtet werden; sie stellen vielmehr aller Wahrscheinlichkeit nach nur den Teil des bisherigen Warentransports dar, der infolge der Eröffnung Schasis von den Dschunken des Pienhokanals auf die Dampfer des Yangtse übergegangen ist. Die Geringfügigkeit dieses Uebergangs dürfte als ein Beweis dafür anzusehen sein, daß die althergebrachte primitive Schiffsverkehrsverbindung mit Hankou den Warentransport zwar langsamer, doch billiger ausführt, als die modernen Dampfer¹⁾. Vielleicht ist das aber nur vorübergehend der Fall. Es wäre möglich, daß die Chinesen, um das in der großen Dschunkenflotte steckende Kapital nicht mit einem Schlage zu verlieren, sich gegenwärtig mit so geringen Frachtgewinnen begnügen, daß zum Bau neuer Dschunken eine Veranlassung fortiele. So ist wenigstens in verschiedenen anderen Teilen Chinas, insbesondere an der Küste, die Entwicklung gewesen. Auch dürfte ein anderer Umstand nicht ohne Einfluß bleiben. Da die Dampfer auf der Höhe von Schasi im offenen Flusse, der hier eine außerordentlich starke Strömung zu haben pflegt, halten, so ist das Löschen und Laden äußerst schwierig und mit manchem Risiko verbunden; die kleinen, insbesondere mit Passagieren schwer beladenen Chinesenschiffe haben große Mühe, an der Breitseite des Dampfers festzulegen; oft werden sie von der Strömung fortgerissen und es kostet viel Zeit und große Mühe, wieder stromaufwärts zu gelangen. Es ist kaum zweifelhaft, daß die Herstellung ordentlicher Anlegestellen auf die Benutzung der Dampfer in Schasi einen günstigen Einfluß ausüben wird.

Einen wie geringen Einfluß die Eröffnung Schasis bisher ausgeübt hat, geht auch aus der Zollstatistik Itschangs hervor. Es läßt sich im Handel dieses älteren Vertragshafens nicht nur kein Rückgang nachweisen, sondern er hat im Jahre 1897 sogar einen Zuwachs erlebt, der mehr als das Zehnfache des gesamten von der Seezollbehörde kontrollierten gleichzeitigen Handels Schasis ausmacht. Trotz mancher den Handel hemmender Widrigkeiten, wie Hungersnot und

1) Das gilt um so mehr, als Schasi bereits vor dem Jahre 1896 zu den „Halteplätzen“ auf den Yangtse gehörte, wo Waren eingenommen und gelöscht werden durften.

Epidemien, erreicht der gesamte Warenverkehr Itschangs im Jahre 1897 die Höhe von $18\frac{3}{4}$ Haikwan Taels oder rund 57 Mill. M., von denen etwa $\frac{9}{10}$ auf die Durchfuhr von und nach Sz'tschwan kamen. In noch stärkerem Maße als in dem aus vielerlei Zuflüssen gespeisten Handel Hankous kehren hier deshalb alle Artikel wieder, die wir bei Tschungking kennen lernten und mehr als 1000 km weiter stromabwärts in der Zollstatistik des großen Verkehrsmittelpunktes an der Hanmündung wieder zum Vorschein kommen sahen. So finden wir denn auch als Hauptartikel — beispielsweise für das Jahr 1897 — einheimisches Opium für $6\frac{1}{2}$ Mill. M., gelbe Seide für über 3 Mill. M., weißes Wachs für über $2\frac{1}{2}$ Mill. M., Medizinen für über 2 Mill. M., Moschus für $1\frac{1}{2}$ Mill. M., Galläpfel für 600000 M. und Hanf (Rheafiber) für fast eine halbe Mill. M. Ihnen gesellen sich die heutigen hauptsächlich einheimischen Einfuhrartikel Sz'tschwans hinzu. Das ist erstens Rohbaumwolle aus der fruchtbaren Ebene der beiden Hu-provinzen, die erst in den letzten Jahren, vielleicht als Folge der um sich greifenden Mohnkultur in Sz'tschwan, in der Zollstatistik Itschangs hervorgetreten ist und im letzten Jahr den Wert von $3\frac{3}{4}$ Mill. M. erreichte. Auch der zweitbedeutendste Posten dieser Art ist erst wenige Jahre alt. Es ist chinesisches Baumwollgarn aus den beiden großen Spinnereien, welche der Vizekönig Tschangtschitung in seiner Residenz Wutschang gegenüber von Hankou ins Leben gerufen hat; es stellte im Jahr 1897 bereits einen Wert von beinahe $2\frac{1}{2}$ Mill. M. dar. Der dritte wichtige, vielleicht wichtigste einheimische Einfuhrartikel Sz'tschwans kommt dagegen in der Statistik nicht zur Erscheinung; die zahlreich denselben Weg gesandten Baumwollgewebe werden vielmehr von Schasi aus unmittelbar in chinesischen Fahrzeugen nach den Verbrauchsplätzen im Westen verschifft. Ueber die Entwicklung in diesen genannten Artikeln, die beinahe 80 Proz. der einheimischen Ausfuhrüter Itschangs ausmachen im laufenden Jahrzehnt, giebt die folgende Tabelle Aufschluß:

	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897
Opium ¹⁾ in Pikul	3	365	2 272	2 636	4 985	10 559	7 077	9 347
gelbe Seide do.	4 756	3 819	5 056	3 563	3 046	3 561	2 816	4 874
weißes Wachs do.	5 847	5 324	8 224	7 277	10 640	10 988	8 766	10 291
Medizinen in Haikwan Taels	281 843	303 145	456 273	528 034	721 619	571 122	533 986	714 568
Moschus in Gewichtstaels	37 520	43 664	45 533	51 359	48 322	51 173	45 663	52 288
Galläpfel in Pikul	4 602	5 838	10 155	13 397	11 495	16 209	5 176	13 371
Hanf do.	4 364	7 767	18 650	17 361	16 974	15 927	20 199	20 620
Rohbaumwolle do.	—	2 362	4 091	3 355	11 042	29 187	20 895	82 603
chin. Baumwollgarn in Pikul	—	—	—	—	—	7 263	18 868	36 691

Wie bereits diese Ziffern zum Teil erkennen lassen, hat im laufenden Jahrzehnt der die Seezollbehörde passierende Handel Itschangs und das heißt im wesentlichen der Durchfuhrhandel von und nach Sz'tschwan stark zugenommen. Dieser wenigstens ziffermäßige Aufschwung, auf den natürlich die Eröffnung Tschungkings im Jahre

1) Hier ist nur Sz'tschwanopium aufgeführt; es kommt noch einiges Yünnanopium hinzu, beispielsweise im Jahre 1897 1103 Pikul.

1891 nicht ohne Einfluß gewesen ist, geht noch deutlicher hervor aus der folgenden Uebersicht des kontrollierten Gesamthandels dieses Vertragshafens im letzten Jahrzehnt:

	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr u.
	in Haikwan Taels,	fremde einheimische	Einfuhr
	die im Jahre 1897 einen	Wert von	
	3,03 M. hatten.		
1890	2 469 643	3 437 136	6 403 805
1891	1 180 240	3 702 240	6 838 533
1892	353 257	6 091 517	10 389 433
1893	397 613	3 914 265	8 299 034
1894	317 641	4 898 481	10 691 544
1895	478 734	5 721 633	13 373 812
1896	465 970	7 675 201	15 089 604
1897	423 950	8 245 745	18 750 433

Es zeigt sich also in der Einfuhr und ganz besonders in der einheimischen Einfuhr, d. h. weit überwiegend Durchfuhr, eine lebhaft steigende Tendenz. Sie wird auch durch die vorjährige Eröffnung Schasis schwerlich gestört werden. Höchstens könnte dieser so ungleich wichtigere Platz den Handel Sz'tschwans sich zum Teil zurückgewinnen, wenn eine regelmäßige Dampfschiffahrt auch auf der dritten Yangtsestrecke bis hinauf nach Tschungking eingeführt wird. Aber auch das erscheint fraglich, da die Schiffahrtsverhältnisse — im Gegensatz zu dieser dritten Strecke — zwischen Schasi und Itschang einerseits und zwischen Schasi und Hankou andererseits so gleichartig zu sein scheinen, daß eine natürliche Bedingung zur Unterbrechung des Verkehrs nicht vorhanden ist.

Wie Schasi und Itschang sich zwischen Tschungking und Jot-schou als Vertragshäfen einschieben, so Wuhu zwischen Kiukiang und Tschingkiang. Dieser bereits genannte, 80 000 Einwohner zählende Yangtsehafen, der durch mehrere Kanäle von lokaler Bedeutung mit seinem Hinterlande in bessere Verbindung gesetzt ist, liegt in der Provinz Nganwöhei, die obwohl sie selbst nach der Entvölkerung durch die Taipingrevolution durch Zuwanderungen aus der Provinz Hupe und auch aus anderen Provinzen wieder dicht bevölkert wurde, doch eine so ausgedehnte und intensive Reiskultur — hauptsächlich in den Distrikten Ningkwö und Lutschou — betreibt, daß sie zum großen Teil den durch die eigene Produktion nicht gedeckten Bedarf von anderen Landesteilen sowohl im Norden als auch Süden, sogar von Japan zu befriedigen vermag¹⁾. Reis steht daher auch in der Dampferausfuhr Wuhus so weitaus an erster Stelle, daß daneben kaum ein anderer Artikel genannt werden kann. Den früher eröffneten Yangtsehafen Tschingkiang — wie wir sahen — aus dem Geschäft völlig verdrängend, hat sich Wuhus Reisausfuhr von 235 000 Metercentnern im Jahre 1881 rasch zu mehr als 2 Mill. Metercentnern im Jahre 1891 emporgeschwungen. Selbst im Jahre 1897, in dem die Reisausfuhr ungewöhnlich gering war, betrug sie 70 Proz. der Gesamtausfuhr dieses Vertragshafens, während sie im Jahre vorher gar

1) In dieser Provinz sollen Reisfelder von Hunderten von Quadratkilometern der Familie Li gehören, deren Haupt Lihungtschang ist. Die Lifamilie ist nicht nur die reichste Familie Chinas, sondern wird von Engländern vielfach als die reichste der Welt bezeichnet.

83 Proz. ausgemacht hatte. In weitem Abstände sind unter den übrigen Ausfuhrartikeln im letzten Jahre überhaupt nur zu nennen: Seide aller Art im Werte von 900 000 M., Federn im Werte von 600 000 M., Weizen im Werte von 500 000 M., Papier im Werte von 200 000 M., Kuh- und Ochsenhäute im Werte von 150 000 M., Rohbaumwolle im Werte von 100 000 M. Der Vollständigkeit halber möge auch hier eine Tabelle angefügt werden, welche die Handelsbewegung in diesen Artikeln der Menge nach und zwar in Pikul (= 60.5 kg) im laufenden Jahrzehnt im einzelnen veranschaulicht:

	1890	1891	1892	1893	1894	1895 ¹⁾	1896	1897
Reis	1 518 545	3 385 989	3 160 492	2 091 634	3 142 874	806 176	3 132 734	1 521 912
weiße Rohseide ²⁾	581	856	834	1 298	1 163	1 583	1 011	1 329
Federn	10 288	12 575	15 502	18 409	16 494	18 750	21 780	32 310
Weizen	26 221	16 304	55 417	61 934	38 025	3 451	95 311	112 332
Papier	1 809	2 016	2 990	3 779	3 032	2 294	1 866	2 547
Kuh- und Ochsenhäute	—	—	138	696	2 255	2 600	2 122	5 127
Rohbaumwolle	11 270	3 529	6 110	5 533	20 658	6 121	8 455	4 251

Endlich sei auch hier ein Ueberblick über die Gesamthandelsentwicklung dieses Vertragshafens angereicht:

	Ausfuhr in Haikwan	fremde Taels, die im Jahre 1897 einen Wert von 3,03 M. hatten.	Einfuhr einheimische	Ausfuhr u. Einfuhr
1890	3 051 492	3 236 066	1 666 896	7 954 454
1891	5 267 406	3 360 475	1 644 466	10 272 347
1892	5 243 390	3 947 847	1 759 580	10 950 817
1893	4 198 268	3 555 614	1 933 590	9 687 472
1894	5 156 090	3 427 680	1 661 265	10 245 035
1895	2 360 427	3 749 082	1 873 234	7 982 743
1896	5 508 602	4 265 331	1 868 348	11 642 281
1897	3 232 121	3 708 869	1 971 376	8 912 366

Diese Ziffern zeigen, daß wir es hier mit einem Hafenplatz zu thun haben, bei dem von einer Entwicklung seines Handels im laufenden Jahrzehnt, wenigstens so weit er kontrolliert wird, nicht die Rede sein kann und der von allen betrachteten Vertragshäfen im Yangtsethal die geringste Bedeutung hat³⁾.

1) Im Jahre 1895 war die Ausfuhr von Reis und Getreide von Wuhu aus wegen des Krieges mit Japan verboten. Sie zog sich deshalb, wie wir bereits sahen, in diesem Jahre wieder nach Tschingkiang zurück.

2) Aufser weißer Seide kommen auch noch andere Seiden zur Ausfuhr, im Jahre 1897 noch weitere 983 Pikul, fast alles Seidenabfälle.

3) Im Tientsiner Friedensvertrage zwischen Frankreich und China vom 27. Juni 1858 (Art. VI) wurde auch die alte „südliche Hauptstadt“, Nanking, die ebenfalls, wie Wuhu, zwischen Kiukiang und Tschingkiang liegt, den Fremden eröffnet. Weil sie aber bis zum Jahre 1864 der Sitz des Gegenkaisers der Taipingrebelln war, konnte sie zunächst thatsächlich nicht geöffnet werden, und später, als es möglich war, haben die Franzosen die Einkäumung des vertragsmäßig erworbenen Rechtes niemals verlangt. Nanking ist noch heute den fremden Kaufleuten verschlossen; doch könnte Frankreich zweifellos und nach der Meistbegünstigungsklausel streng juristisch wohl jede andere Vertragsmacht jederzeit die allerdings wirtschaftlich ziemlich bedeutungslose thatsächliche Eröffnung fordern.

4) Das Mündungsgebiet des Yangtse und seine Verträge häfen im Besonderen.

Mit den Fluten des Yangtse strömt auch der Verkehr, der auf dem betrachteten ausgebreiteten Netz seiner Wasserstraßen, die in ihrer Gesamtlänge 5000 km übersteigen, dahinwagt, langsam anschwellend dem Meere zu. Er sammelt sich, insbesondere soweit er zum Auslande in Beziehung steht, in der Alluvialebene an der Mündung. Während im Norden des Stroms zwischen dem Kaiserkanal und dem Meer — wie wir sahen — ein städtearmes, wenig entwickeltes Küstengebiet sich hinzieht, breitet sich im Süden eine fruchtbare, reichbevölkerte und hochkultivierte Ebene, welche den südlichen Teil der Provinz Kiangsu und den nördlichen der Provinz Tschekiang umfaßt. Sie erinnert in vielen Beziehungen an das gesegnete Deltaland des Westflusses. Wie dort, wird auch dieses Mündungsgebiet von einem außerordentlich engen Netz meist trefflicher natürlicher und künstlicher Wasserstraßen durchzogen; wie dort ist hier der Ertrag der Landwirtschaft ungewöhnlich reich und die einheimische Industrie besonders hoch entwickelt, blüht hier Seidenzucht und Seidenindustrie; wie dort ist auch hier die Bevölkerung überaus dicht und in stattlichen Städten zahlreich vereinigt, hat sich die einheimische Kultur stets besonderer Pflege erfreut und ein bedürfnisreicheres Wohlleben, als in anderen Teilen des Landes, sich herausgebildet. Alles ist hier im Norden jedoch in größeren Dimensionen. Wie der Fluß, dem es sein Dasein verdankt, und das durch ihn erschlossene Hinterland unvergleichlich viel größer sind, so auch dieses Mündungsgebiet selbst, das bis zum Tsientangfluß und zum südlichen Gebirgsland sich erstreckt. Und hat es auch heute keine einzelne Stadt aufzuweisen, wie Kanton, das unter dem Einfluß seiner langen künstlichen Vorzugstellung zu solcher ungesunden, alles beherrschenden Größe emporwuchs, daß neben ihm eine andere Chinesenstadt im Westflußdelta kaum genannt werden kann, so hat es nicht nur Städte, die in der Vergangenheit mächtiger und größer dastanden, sondern auch heute noch ein ausgedehnteres und vielseitiger individualisiertes Städtewesen. Selbst der für das Wohl dieser Gegenden so wichtige Maulbeerbaum begnügt sich in diesem größeren nördlichen Gebiet nicht mit der Höhe einer Staude, wie im Süden, sondern darf zu niedrigen Bäumchen sich auswachsen. Und ein Zug der Größe scheint auch die Anschauungen zu durchziehen. Während im Süden das umgebende, noch vielfach unwirtliche und oft schwer zugängliche Gebirgsland der kleinen Deltaebene etwas den Charakter einer wirtschaftlichen und kulturellen Enklave aufdrückt, die nur übers Meer den freien Ausblick gestattet, weitet sich hier in der Mitte der langen Küstenlinie Chinas, am Fuße seiner großen Ebene, an der Mündung seines wichtigsten Stromes, an dem Ausgangspunkt seines kühnsten Kanalbaues der Blick und schweift über das große, offen vor ihm liegende Land bis hinein in das wenig bekannte Centralasien und bis hinauf zu den Grassteppen der Mongolen. Alles wirkt zusammen, auf diese Gegend verschwenderisch eine Fülle

natürlicher Vorzüge zu häufen, so daß man nicht leicht einen anderen Teil der Erdoberfläche findet, der in gleichem Maße von der Natur begünstigt erscheint und daß man bereitwilligst dem Ausspruch Gützlaff's noch heute zustimmt, dieses Mündungsgebiet des Yangtse sei der beste Teil ganz Chinas.

Die alten Mittelpunkte dieses gesegneten Gebietes, an dessen westlichem und östlichem Ende die beiden betrachteten Vertragshäfen Tschingkiang und Ningpo liegen, sind die Hauptstädte der beiden genannten Provinzen, von denen das chinesische Sprichwort sagt: der Himmel drüber und drunter Hangtschou und Sutschou. Hangtschou, in der gleichnamigen Bucht an der Mündung des bereits erwähnten Tsientangflusses, war einst die wichtigste Stadt des Reiches. Keine ist von den Chinesen, insbesondere den berühmten Dichtern Pehküi und Sutungpo besungen worden wie sie. Sie war der Sitz der Sungdynastie im 12. und 13. Jahrhundert, die Residenz der mächtigen Kaiser Kanghsi und Kienlung. Von ihr aus zog früher im Thale des Tsientang eine der wichtigsten Straßen zur Verbindung mit dem Süden entlang und verzweigten nach Norden und Westen sich früh — einen alten Arm des Yangtse benutzend — eine Menge halb natürlicher, halb künstlicher Wasserstraßen. In ihr oder ihrer Hafenstadt Kanpu hat auch der Auslandshandel des Landes eine Zeit lang einen wichtigen Mittelpunkt gefunden; schon im 9. Jahrhundert setzten die unternehmenden Araber sich hier fest, um allerdings in kurzer Frist nach furchtbarem Blutbade sich wieder zurückzuziehen.

Vielleicht noch mehr als in China selbst, erfreute sich Hangtschou in Europa lange Zeit des Rufes, die erste Stadt des großen, fernen, die Fantasie so lebhaft reizenden Reiches der Mitte zu sein. Denn Hangtschou ist das Quinsay Marco Polo's. Keine Stadt preist der vielgereiste Venetianer so sehr, wie diese, die er mit ihren 12 000 Brücken, ihrer endlosen Stadtmauer, ihrem großen goldreichen Kaiserpalast voll Ueberschwang als „sans faille la plus noble cité est la meilleur qe soit au monde“ feiert; auch noch im folgenden Jahrhundert nennt der arabische Reisende Ibn Batuta sie „die größte Stadt der Welt“, durch die hindurchzukommen man drei Tage gebrauche.

Diesen fantastisch klingenden Schilderungen und seiner vergangenen Größe entspricht zwar das heutige Hangtschou nicht mehr. Seit Jahrhunderten ist es nicht mehr die Residenzstadt des Kaisers. Sein Hafen Kanpu ist versandet und der neue weiter östlich liegende Hafenplatz ist ein bloßer Dschunkenhafen, der heute fast bedeutungslos ist. Die große Inlandstraße zum Süden, auf der noch die denkwürdige erste englische Gesandtschaft nach China unter Lord Macartney am Ende des vorigen Jahrhunderts einherzog, hat gegenüber der Küstendampfschiffahrt einerseits, den besprochenen beiden Routen in den Thälern des Kan- und des Hsiangflusses andererseits ihre Bedeutung fast gänzlich verloren. In der Taipingrevolution ist sogar die dichte Bevölkerung größtenteils vernichtet und die Stadt selbst mit den meisten ihrer berühmten Bauten, mit ihren gepriesenen Straßen, wohlhabenden Häusern, prächtigen Läden und gefüllten Lager-

räumen zerstört worden. Die Eröffnung Ningpos und noch mehr das Emporblühen Schanghais haben weiter Hangtschous Handelsbedeutung verringert.

Aber ist sie auch von der fast sagenhaft gewordenen früheren Höhe herabgesunken, die heutige Hauptstadt der kleinsten, doch einer der wichtigsten der achtzehn chinesischen Provinzen hat eine stattliche Stellung im chinesischen Wirtschaftsleben wiedergewonnen. Ihre Bevölkerung wird bereits wieder auf 700 000 Köpfe geschätzt. Sie ist ein wichtiger, von den Schansibanken anscheinend unabhängiger Bankplatz, der freilich weniger durch die Zahl seiner Geldinstitute sich auszeichnet, als durch ihre Unternehmungslust, die sie in die Geldgeschäfte Ningpos und Schanghais anscheinend viel verflucht. Hangtschou ist ferner Industriestadt. Außer einer kaiserlichen Seidenmanufaktur, die hier, wie in Nanking, besteht, sind ungefähr 7000 Webstühle, die etwa der vierfachen Anzahl von Menschen Arbeit geben, hauptsächlich mit der Herstellung feiner Seidengaze, für die Hangtschou berühmt ist, hier beschäftigt. Außerdem ist hier ein Hauptplatz für die Anfertigung des bunten Papiers, insbesondere auch des Staniolpapiers, das die Chinesen zu dekorativen und religiösen Zwecken bei allen festlichen Gelegenheiten verwenden; ebenso sind Tausende mit der Herstellung von Fächern beschäftigt, die von hier aus über einen großen Teil des Landes verbreitet werden.

Seitdem Hangtschou auf Grund des Friedens von Schimonosecki im Jahre 1896 dem Fremdhandel geöffnet worden ist, wird es auch als Handelsstadt bald eine größere Bedeutung wiedergewinnen. Durch zahlreiche künstlich ausgebaute Wasserstraßen, die auf den Haupttrouten eine Breite bis zu 50 m, sowie eine Tiefe von mehreren Metern erreichen und für leistungsfähigere Dampfer, als die bisher auf ihnen verkehrenden Schleppdampfer, angeblich und anscheinend leicht sich herrichten lassen, steht es mit allen rührigen Städten des fruchtbaren Gebietes, insbesondere mit dem 240 km entfernten Schanghai und dem etwas mehr als 200 km weiter im Norden gelegenen Sutschou in Verbindung¹⁾ und war bereits früher Mittelpunkt eines lebhaften Verkehrs. Sein Hinterland war aber bis jetzt künstlich eingeengt. Es dürfte ihm jetzt gelingen, das ihm von Natur zukommende Gebiet zurückzuerobern. Bereits im ersten Jahre nach seiner Eröffnung hat es — wie wir bereits früher sahen — die Verschiffung des aus der Provinz Nganwei stammenden „Fychowthee“ Ningpo entrissen. Es darf erwartet werden, daß künftig auch der ganze Handel im weitverzweigten Thal des fast bis zu seinen Quellen schiffbaren Tsientangflusses nach Hangtschou und nicht mehr teilweise nach dem entfern-

1) Der Kaiserkanal steht mit den Wasserzügen, welche Hangtschou selbst durchziehen, nicht in unmittelbarer schiffbarer Verbindung, da diese nicht im selben Niveau sich befinden; alle für diese Stadt bestimmten Waren müssen deshalb so verpackt werden, daß sie leicht über Land transportiert werden können. Auch der Wasserspiegel des Tsientangflusses liegt in einem andern, sogar vielfach höheren Niveau, als die Stadt, so daß diese auch mit ihm nicht direkt verbunden, vielmehr durch große Deichbauten von ihm abgeschlossen ist.

teren älteren Vertragshafen sich hinziehen wird, seitdem die Stadt an seiner Mündung die gleichen Vorteile genießt; nur kleinere Fahrzeuge, als sie auf der leistungsfähigen, keine nennenswerten Beschwerden darbietenden Wasserstraße, die der Kaiserkanal und der Wangpufluß zwischen Hangtschou und Schanghai darstellen, den Verkehr vermitteln, scheinen auf den auch keine ununterbrochene schiffbare Verbindung herstellenden Wasserstraßen zwischen dem Tsientangfluß und Ningpo, die wir früher kurz besprochen haben, unter mancherlei Schwierigkeiten zu verkehren; höchstens könnte es sich — abgesehen von etwaigen Zollmaßregeln — darum handeln, die bisher sehr mangelhafte Verbindung zwischen dem Tsientang und dem Kaiserkanal zu verbessern, was anscheinend am leichtesten und zweckmäßigsten durch eine Kleinbahn geschehen könnte.

Diese Verschiebungen des Handels, insbesondere seine Ablenkung aus der alten umständlichen Route nach Ningpo, sind es, welche sogleich im ersten Jahre die von der Seezollbehörde festgestellten Ausfuhrziffern auf mehr anschwellen ließen, als sie gleichzeitig in dem fast 40 Jahre alten Vertragshafen Tschingkiang und dem noch älteren Vertragshafen Ningpo, auf fast ebensoviel, wie sie in Futschou oder Kiukiang oder Tschungking oder Tschifu betragen. Von den 6 169 462 Haikwan Taelen oder fast 20 Mill. M., auf die seine Ausfuhr sich im Jahre 1897 belief, entfielen 70 Proz. auf den erwähnten grünen Thee, der bisher über Ningpo seinen Weg nahm. Weitere fast 25 Proz. machten Rohseide aus, die wahrscheinlich auch früher nach Schanghai, dem leicht erreichbaren größten Verbrauchsplatz dieses wertvollen Artikels in China, gelangt wäre. Der kleine Rest wird überwiegend von den erwähnten Papierfächern eingenommen, indem für rund 600 000 M. von diesen beliebten Erzeugnissen das neu eingerichtete Seezollamt passierten. Dieser großen kontrollierten Ausfuhr entsprach bisher wenig die kontrollierte Einfuhr; sie machte noch nicht ein Viertel derselben aus, indem sie auf Fremdwaren im Werte von 1 261 911 und einheimische Waren im Werte von 241 793 Haikwan Taelen sich belief. Auch sie darf in der Hauptsache nicht als ein Zuwachs des Handels betrachtet werden; es wird sich vielmehr weit überwiegend um eine bloße Umschichtung von dem eine öffentliche statistische Kontrolle nicht führenden alten heimischen Zollamt zur neuen nach europäischen Grundsätzen verwalteten Behörde handeln. Da aber die Bevölkerung Hangtschous, wie sich in vielen kleinen Zügen bereits gezeigt hat, fremden Anschauungen und neuen Plänen in ungewöhnlichem Grade zugänglich ist, so darf man der Hoffnung sich hingeben, daß die Eröffnung dieser altberühmten Stadt nicht nur aus früheren Bahnen den Verkehr ablenken, sondern mit der Zeit auch neues wirtschaftliches Leben wecken wird.

Die zweite im Jahre 1896 neueröffnete Stadt in diesem Gebiet, die Hauptstadt der Provinz Kiangsu, Sutschou, hat mit Hangtschou viele Ähnlichkeiten, wie schon nach dem angeführten chinesischen Sprichwort, das beide zusammen nennt, sich vermuten läßt. Freilich im Auslande ist sie niemals so bekannt geworden, wie die Hauptstadt

der Nachbarprovinz; aber in China hat sie lange mit dieser um den Ruf gestritten, die schönste Stadt des Landes zu sein. Schließlich scheint Sutschou, das allerdings nur vor unserer Zeitrechnung die Residenz von Fürsten gewesen ist, als Sitz der Kultur, als Stadt des Reichtums und des Wohllebens, als berühmte Heimat schöner Mädchen die Palme errungen, den Ruhm gewissermaßen für sich erworben zu haben, das „Paris des Ostens“ zu sein. Auch als Handelsstadt hatte es manche Vorzüge. Zwar mußte es auf die unmittelbare Nähe des Meeres, das Hangtschous Ruf in andere Länder trug, verzichten; aber abgesehen davon, daß dieser Mangel in Zeiten, in denen China noch nicht erschlossen war und nur Dschunkenschiffahrt kannte, nicht allzu schwer ins Gewicht fiel, wurde es dadurch entschädigt, daß es mit dem eigenen Lande in viel ausgedehnterer Handelsverbindung stand. Hangtschou hatte ja allerdings auch den weiteren Vorteil, an einem Strome zu liegen, der bis in unsere Zeit als Teil einer großen Durchgangsstraße eine Rolle spielte; im ganzen befand es sich aber zu sehr an der Peripherie des großen Wirtschaftsgebietes des vom Yangtse beherrschten mittleren China, als daß es über die Grenzen seiner Provinz hinaus dauernd eine große Handelsbedeutung hätte gewinnen können. Der Verkehr, der, vom Westen kommend — um den starken Strömungen, Stürmen und Nebeln in der secartig sich weitenden, wenige Uferstädte aufweisenden Yangtsemündung zu entinnen — bei Tschingkiang in die ruhige, gefahrlose Wasserstraße des Großen Kanals einbog und der auf dieser selbst von Norden herabkam, wurde gewissermaßen von Sutschou abgefangen. Da dieses zugleich inmitten des wichtigsten Teiles des großen Seidenzuchtdistriktes lag und selbst zum hervorragendsten Platz der Seidenweberei sich emporschwang, so wurde es das „große Seidenemporium des Reiches“; alle Vorräte dieser kostbarsten Ware des Landes strömten auf den zahllosen kleinen und großen Wasserstraßen aus dem ganzen Gebiete hier zusammen und aus nah und fern aus allen Teilen Chinas kamen die wohlhabenden Seidenhändler hierher, wohin auch sonst so manches ein Chinesenherz lockte, herbeigereist, um ihre Einkäufe zu machen. Mit dem Handel in der einen, zumal in der vornehmsten Branche zog auch sonst mancher Handel und Verkehr sich hierher. So ward Sutschou neben der bedeutendsten Industriestadt auch die größte Handelsstadt im Mündungsgebiet des Yangtse und damit in ausgedehntem Maße der Mittelpunkt des Handels im ganzen Thale des großen Stromes, der anstoßenden Provinzen, zum Teil auch der Seide beziehenden ostasiatischen Nachbarländer.

Seine Handelsblüte empfing einen tödlichen Stoß in der Taipingrevolution. Noch schlimmer, als Hangtschou, ward es damals heimgesucht. Zuerst nahmen die Aufständischen im Jahre 1860 es ein, wie gewöhnlich, mit Feuer und Schwert erbarmungslos wütend, obwohl Widerstand überhaupt nicht geleistet war; und drei Jahre später war es der erste große Erfolg Gordons, als er die unglückliche Stadt mit seinen kaiserlichen Truppen zurückgewann. Sutschou hat sich von diesem doppelten Falle noch heute nicht wieder ganz erholt. Aller-

dings ist die Hauptstadt Kiangsus auch heute wieder eine stattliche Großstadt, die mit ihrer, auf $\frac{1}{2}$ Mill. Köpfe geschätzten Einwohnerschaft hinter Hangtschou nicht weit zurücksteht. Auch seine Industrie hat sich wieder gehoben; in der Stadt selbst und ihrer unmittelbaren Umgebung arbeiten nach sachverständiger Schätzung heute, außer 600—700 Zwirnern und Musterzeichnern und außer 200—250 Färbereien, etwa 14000 Webstühle, doppelt so viel wie in Hangtschou; hauptsächlich die Damastweberei ist hier hoch entwickelt; die vollkommensten Seidengewebe ganz Chinas werden hier heute wieder, wie früher, angefertigt. So ist Sutschou auch in der Gegenwart noch Hauptmittelpunkt der chinesischen Seidenindustrie, während nur etwa 50 km von ihm entfernt am Großen Kanal Wuhsi, der Hauptcoconmarkt der ganzen Gegend, liegt. Seine frühere Stellung, als großer beherrschender Handelsplatz hat es jedoch nicht zurückgewonnen. Man könnte glauben, eine Bestätigung dafür in der Statistik der Seezollbehörde zu finden, wenn sie für das Jahr 1897 Sutschous kontrollierte Ausfuhr auf 399 224 Haikwan Taels oder etwas über 1 Mill. M., seine Einfuhr an Fremdwaren auf 921 052 Haikwan Taels oder weniger als 3 Mill. M., sowie an einheimischen Waren auf 153 284 Haikwan Taels oder noch nicht $\frac{1}{2}$ Mill. M. angiebt; doch das darf man nicht als Beweis anführen; wenn diese Statistik in Sutschou kaum ein Fünftel der gleichzeitigen Ziffern Hangtschous aufweist, so wissen wir, daß das seine Erklärung in der von dieser Stadt usurpierten Ausfuhr des früher Ningpo aufsuchenden grünen Thees findet; außerdem scheinen in Sutschou straffere gildenartige Organisationen der Hauptgewerbe, Besonderheiten im heimischen Zollwesen, sowie die weniger fremdenfreundliche Gesinnung der selbstbewußten Bevölkerung dieser Stadt und seine größere Nähe zu Schanghai einen Uebergang des Handels vom alten heimischen zum neuen fremden Zollamt weniger zu begünstigen.

Daß Sutschou seit der Taipingrevolution die alte Stellung als Handelsstadt nicht ebenso, wie die als Industrieplatz, sich zurückgewann, daß es in Verbindung damit sogar in dem alten Ruf, das „Paris des Ostens“ zu sein, dauernd erschüttert wurde, das findet Beweis und Erklärung in der Thatsache, daß hauptsächlich in der Zeit der kriegerischen Wirren unter dem Schutze fremder Kanonen und unter dem gleichzeitigen mächtigen Anreiz, den die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Yangtse gab, ein neuer Handelsmittelpunkt etwa 130 km weiter östlich in unmittelbarer Verbindung mit der großen Welthandelsstraße des Meeres und der großen Binnenwasserstraße Chinas emporblühte. Es war Schanghai, das bisher in den Augen der Chinesen, trotz seiner Besetzung durch die Europäer, nur ein untergeordneter ärmlicher Hafenplatz Sutschous geblieben war.

Dieser Hafen, der im Gegensatz zur stolzen Provinzialhauptstadt nicht nur für alle Yangtsedampfer, sondern auch für Seeschiffe jeglichen Tiefgangs erreichbar war, hatte sich anfangs im wesentlichen nur als Konkurrenz für die im Süden emporwachsende junge englische Inselkolonie und das aus seiner alten Vorzugsstellung verdrängte

Kanton erwiesen. Sogleich nach seiner am 17. November 1843 erfolgten förmlichen Eröffnung hatte es einen Teil der fremden Kaufmannschaft, des Kapitals und der Unternehmungslust, die bisher notgedrungen an der Mündung des Westflusses konzentriert worden waren, zu sich herübergelockt. Doch wie in Hongkong folgte auch hier dem hoffnungsfrohen, mutigen Beginnen alsbald ein Rückschlag. Die Entwicklung ging in ein sehr langsames Tempo über; wie in Hongkong, fragte man sich auch hier, ob die neue Ansiedelung „überhaupt lebensfähig sei“¹⁾. Der chinesische Auslandshandel verharrte einstweilen noch träge in den alten ausgefahrenen Bahnen, die seit vielen Jahrzehnten ihren einzigen Zielpunkt in Kanton hatten; es dauerte sogar einige Zeit, ehe die bereits bisher unmittelbar aus dem Yangtsethal stammenden Waren den bequemerem, natürlichen Weg zur Mündung des großen Stromes einschlugen; frisches neues Leben war im Handel des Yangtsethales, ehe die Dampfschiffahrt eingeführt wurde, wenig zu spüren, zumal als innere Unruhen die Sicherheit im Lande zu gefährden begannen. So war Schanghai nur wenig emporgewachsen. Die Fremdenbevölkerung war z. B. im Jahre 1849 kaum größer, als sie sogleich zu Anfang vor Jahren gewesen war; sie bezifferte sich auf etwa 100 Köpfe und etwa 25 Firmen. Verhältnismäßig noch langsamer scheint ursprünglich der Zuzug von Chinesen gewesen zu sein, zumal da diese anfangs innerhalb des den Fremden überwiesenen Gebietes und damit unter fremdem Schutze dauernd sich nicht ansiedeln durften.

Erst zu Ende der fünfziger Jahre kam ein Aufschwung. Er bekam, wie gesagt, seinen Hauptanstoß durch den Taipingaufstand. Wie dieser gleichzeitig im Süden aus dem bedrohten Kanton zahlreiche Chinesen mit ihrer oft reichen Habe, gleichsam wie in ein Asyl, in die außerhalb des chinesischen Herrschaftsgebietes gelegene, ruhige kleine englische Insel flüchten ließ und dieser dadurch neues Leben zuführte, so auch hier. Bereits kurz nach dem Ausbruch der Revolution suchten mehr als 20000 Chinesen Zuflucht in den Fremdenniederlassungen des jungen Vertragshafens; und als Sutschou von den Aufständigen bedroht und bald darauf eingenommen wurde, da verlegten viele seiner reichen Kaufleute ihren Wohnsitz und ihr Geschäft nach dem durch Freiwillige und Marinesoldaten geschützten Schanghai; die furchtbare Verwüstung der Heimatstadt einerseits, die Erleichterung und Beschleunigung des Verkehrs auf dem Yangtse infolge der Eröffnung seines 1000 km langen Unterlaufs andererseits verhinderten die einmal Herbeigezogenen an der Rückkehr. So wurde Schanghai mit einem Schlage der Erbe aller jener Verbindungen, die Sutschou seit Jahrhunderten mit den Hauptmärkten im Innern Chinas verknüpften und zugleich der vom ganzen Mündungsgebiet aus leicht erreichbare Ausgangs- und Endpunkt der bequemsten Verkehrsverbindung im ganzen Lande. Seitdem ziehen die chinesischen Kaufleute, um sich mit den berühmten Seidenstoffen zu versehen, nicht mehr

1) Hübner, Ein Spaziergang um die Erde, 7. Aufl., Bd. 2, S. 523.

zum großen Fabrikationsplatz, sondern fahren auf den stattlichen fremden Dampfern zur jungen Handelsstadt weiter im Osten, die selbst keine Seidenstoffe anfertigt. Dieser Uebergang ist ein so durchgreifender, daß auch die in Sutschou verbliebenen größeren Seidenhändler sämtlich Zweiggeschäfte in Schanghai errichtet haben. Und wie es im Hauptartikel gegangen ist, so ist es in mehr oder minder enger Verbindung mit ihm auch mit manchem anderen Artikel gegangen. Das gilt insbesondere, soweit Beziehungen zum Auslande in Betracht kommen. Wie der große Einfuhrhafen Mittelchinas, ist Schanghai seit jenem Umschwung zu Beginn der 60er Jahre der End- und Sammelpunkt für fast alle ins Ausland gehende Warentransporte im betrachteten weitverzweigten großen Yangtsethal geworden. Nur ein Zweig in diesem Handel Mittelchinas hat sich seinem Einfluß noch größtentheils zu entziehen gewußt. Das ist der überwiegend in russischen Händen befindliche Theehandel Hankous und Kiukiangs; abgesehen von den Mengen, die in alter Weise auf den skizzierten großen Routen überland transportiert werden, wird der Thee noch vielfach in ganzen Schiffsladungen von Hankou aus über See verschifft. Auch der Reis-handel Wuhus, der ja allerdings nur chinesischer Binnenhandel ist, hat sich von Schanghai selbständig erhalten; Seedampfer nehmen in diesem Vertragshafen unmittelbar ihre Ladungen ein. Alle anderen Artikel, die nicht in so massenhafter Konzentration an einem Orte auftreten und nicht so massenhaft verlangt werden, daß man ganze Schiffe mit ihnen füllen kann, sind angewiesen, auf ihrer Reise ins Ausland oder auch nur nach einem anderen Teil der Küste Chinas einstweilen im großen Verschiffungsplatz Schanghai Halt zu machen.

Zu dem erwähnten Ereignis, das der neuen Handelsstadt im Mündungsgebiet des Yangtse ihre Stellung im chinesischen Wirtschaftsleben so erleichterte, befestigte und erweiterte, kam ungefähr gleichzeitig eine Kette weiterer Ereignisse hinzu, die ihre internationale Bedeutung, ihre Stellung im Welthandel hoben. Der große Stille Ocean, in dem der Weltverkehr bisher fast nur tastend an der Südostküste Asiens eingegriffen hatte, fing an, in größerem Umfang in das bisher nur die westliche Hemisphäre enger umspannende Netz des Welthandels und Weltverkehrs verflochten zu werden. Die Goldfunde Kaliforniens hatten den Anstoß gegeben zu jener großartigen Entwicklung der Westküste Nordamerikas, die seither in so mannigfachen Beziehungen zu China gestanden hat. Weiter im Norden entwickelte sich der Walfisch- und Robbenfang, der notwendig in den wenigen mit Europa in Verbindung stehenden Hafenplätzen seine Stützpunkte suchen mußte. Die von den Amerikanern im Jahre 1854 erzwungene Oeffnung Japans erweiterte auch im fernen Osten das Arbeitsfeld und belebte den Verkehr. Aehnliche Ansätze weiterer Entwicklungen zeigen sich gleichzeitig in den für Schanghai weniger wichtigen südlichen Teilen des großen Meerbeckens. Die australischen Kolonien beginnen ihren bewundernswerten Aufschwung; auf den reichen Inseln der Philippinen werden neue Häfen erschlossen; unter dem Drucke der Greuel und Schrecken der Revolution entwickelt sich

die wirtschaftlich und politisch bedeutsame Chinesenauswanderung, die bisher fast nur von Makao aus in der verpönten Weise, für die die portugiesische Kolonie noch lange berüchtigt blieb, betrieben worden war, in freieren Formen und größeren Verhältnissen, wie nach Nordamerika, so nach den südöstlichen Ländern Asiens. Ueberall an den weiten Ufern des bisher mit Recht „still“ genannten großen Oceans beginnt, hier in stärkerem, dort in schwächerem Grade, zukunftsverheißend ein neues Leben langsam sich zu regen.

Alle diese Umstände wirkten zusammen, daß in der sumpfigen Niederung am Wangpufluß, die noch vor wenigen Jahren kaum bevölkert war, zugleich eine bewunderungswürdige Europäerkolonie und eine große Chinesenstadt emporwuchsen. Auf internationaler und republikanischer Grundlage erblühte jenes im ersten Artikel bereits besprochene großstädtische Gemeinwesen, dessen zweckmäßige Anlagen, anspruchsvolle Palastbauten, üppiges Leben, freigiebige Gastlichkeit von Reisenden so oft geschildert wurden, das nach der letzten Zählung vom 24. Juni 1895 eine fremde Bevölkerung von 5114 Köpfen aufwies, das mit Stolz sich nennt: the model settlement. Noch schneller und auch stetiger entwickelte sich Schanghai als Chinesenstadt. In den drei Fremdenniederlassungen, in denen vor nicht vielen Jahren Chinesen überhaupt nicht geduldet wurden, betrug die chinesische Bevölkerung im Jahre 1870 bereits 75 047, im Jahre 1880 107 812, im Jahre 1890 168 129 Köpfe und nach dem neuesten Census vom Juni 1895 hat sie sich gar auf rund 293 000 Köpfe oder um mehr als 70 Proz. in 5 Jahren gehoben. Diese Bevölkerung ist weit überwiegend eine zugewanderte, die aus den verschiedensten Provinzen des Reiches stammt. Zu ihr kommt noch die Bevölkerung der alten Chinesenstadt außerhalb der Niederlassungen; auch sie hat natürlich an dem Aufschwung des benachbarten neuen Gemeinwesens einen Anteil gehabt; „auf beinahe allen Seiten, an beinahe allen unseren Grenzen — sagte kürzlich der Vorsitzende des Schanghaier Stadtrats¹⁾ — springen einheimische Dörfer, einheimische Ansiedelungen empor, werden Nester von Häusern gebaut oder vielmehr in der bekannten chinesischen Weise zusammengepfertcht“. So wird es begreiflich, daß in den neuesten Veröffentlichungen der Seezollbehörde die Gesamtbevölkerung Schanghais auf 457 000 Köpfe angegeben werden kann. Da an derselben Stelle die jährliche Zunahme der Volkszahl in den Niederlassungen auf nicht weniger als 20 Proz. geschätzt wird, so ist der Zeitpunkt nahe, wo der junge kraftstrotzende Parvenu die stolze alte Aristokratin, der er so viel zu danken hat, ziffernmäßig überflügelt. Und das ist nicht nur in der Größe, in der Kopfzahl seiner Einwohner der Fall. Wie Sutschous Bevölkerung einst und noch vielfach heute, so zeichnet sich diejenige Schanghais auch durch Wohlhabenheit und Wohlleben aus. Viele chinesische Kaufleute, die sich vom Geschäftsleben zurückgezogen haben, viele Beamte, die am

1) A. R. Burkill in der Jahresversammlung der Steuerzahler Schanghais am 10. März 1898.

Ende ihrer Laufbahn stehen oder auf eine neue Anstellung warten, erwählen heute Schanghai als ihren Wohnsitz; ein großer Teil der wohlhabenden Kaufmannschaft des ganzen Landes strömt hier zeitweise zusammen; die reiche chinesische Lebewelt weilt anscheinend nirgends lieber als hier. Vereinigt doch Schanghai die Reize und Vergnügungen zweier Kulturen. Nirgends in China soll es größere, prunkvollere Theehäuser, zahlreichere und bessere chinesische Theater geben, als in der stattlichen Futschoustraße Schanghais; nirgends soll man den Genuß all der seltenen Merkwürdigkeiten, die ein chinesisches Festmahl ausmachen, leichter und vollkommener sich verschaffen, an Spiel, Gesang, Gaukelei und Tanz sich besser erfreuen können, als hier. Und dazu die Reize des Ausländischen. Möchte man auch bezweifeln, ob der Chineser ein richtiges Verständnis für den reizvollen Unterschied der beiden Kulturen hat und sich zu erfreuen vermag im Anblick des von fremden Schiffskolossen belebten Hafens, der großen Bauten des Fremdenviertels, des ganzen Lebens und Treibens der Ausländer, so hat er doch gezeigt, daß er die Vergnügungen der Fremden sich aneignen kann. Neben der Sänfte hat er sich in den guten Straßen Schanghais mit dem Fahrrad und mit eleganten Equipagen befreundet und der Sekt hat neben dem Reiswein, feine Cigaretten neben dem Opium, mancher europäische Leckerbissen neben Vogelnestern und Haifischflossen seine Gunst sich erobert. So häufen sich hier für den bezopften Sohn des Reiches der Mitte, der das Leben genießen will, die Reize und Gelegenheiten so, daß der junge Vertragshafen im Mündungsgebiet des Yangtsestromes das chinesische Paris geworden ist, das einst in der Zeit vor der Revolution und vor der Erschließung das alte Sutschou war.

Die erstaunliche, noch immer fortdauernde Entwicklung Schanghais als Chinesenstadt ist zwar eine der Hauptgrundlagen des Gedeihens dieses Vertragshafens; sie ist aber auch für die Europäer bereits vielfach bedenklich geworden. Wir haben bereits im ersten Abschnitt gesehen, wie die Chinesen die Europäer geradezu aus den Niederlassungen herausgedrängt haben. Die besten Grundstücke gehen immer mehr in ihre Hände über; die Mietpreise steigen unaufhörlich; alle Uferländereien innerhalb der Niederlassungen sind im festen Besitz weniger Gesellschaften, so daß, wenn auch noch nicht ein Mangel, doch die Gefahr bedenklicher Monopolbildungen hervortritt. Ueberall werden dem jungen Riesen die durch internationale Verträge aufgelegten Fesseln zu eng. So erwuchs die bereits betrachtete Bewegung für Erweiterung der Fremdenniederlassungen. Sie hat jüngst ganz unverhofft und in einer Form, die weder erwartet noch allgemein gewünscht wurde, Erfüllung gefunden¹⁾.

1) Nach der Niederschrift dieser Zeilen hat die Frage der Erweiterung der Niederlassungen in Schanghai plötzlich internationale politische Bedeutung gewonnen. Das hängt zusammen mit der Rivalität zwischen der französischen Niederlassung einerseits, der englisch-amerikanischen andererseits. Es scheint, daß von der französischen Niederlassung der Versuch gemacht wird, sich von seiner bisherigen Bedeutungslosigkeit zu erheben durch eine Gebietserweiterung, die man in der englisch-amerikanischen Niederlassung für

Nicht ganz 20 km unterhalb Schanghai liegt dort, wo der Wangpufluß das Meer erreicht, ein kleiner chinesischer Festungsplatz, der den Vorteil hat, daß Seeschiffe jeglicher Größe bis zu ihm stets ohne besondere Schwierigkeiten heraufkommen können, während die Weiterfahrt nur zur Flutzeit und vielfach unter Erschwerungen möglich ist. Es ist Wusung. Seit dem deutschen Vertrage vom 31. März 1880, der für fremde Schiffe das Recht erwarb, hier Waren zu löschen und zu laden, ist Wusung mehr oder minder ein Vorhafen Schanghai geworden. Allerdings durften Ausländer dort bisher ebensowenig Geschäfte betreiben, Grund und Boden kaufen, Landungsbrücken und Lagerhäuser bauen, wie irgendwo sonst außerhalb eines Vertragshafens. Im Sommer dieses Jahres wurde Wusung jedoch plötzlich dem Fremdhandel geöffnet. Man wird nicht fehlgehen, den Hauptgrund für diesen Schanghai überraschenden Entschluß Chinas in der Furcht zu erblicken, die durch ihre Lage wichtige kleine Festungsstadt könne, ähnlich wie Kiautschou oder Port Arthur, von einer fremden Macht besetzt werden. Dagegen wollte man sich durch die Internationalität eines Vertragshafens schützen. Dazu kamen allerdings noch Nebengründe. Die Eröffnung Wusungs ist eben ein einfaches Mittel, um die Forderung nach Erweiterung der Schanghai Niederlassungen, gegen die der chinesische Tautai seinen Widerspruch eingelegt hatte, zu entkräften und gleichzeitig einer zweiten, noch wichtigeren Forderung die Spitze abzubereiten. Etwas oberhalb Wusungs liegt nämlich die mit der Festung gleichnamige bekannte Barre, welche, beständig langsam sich vergrößernd, immer mehr ein Hemmnis und eine Gefahr für die Großschifffahrt wird¹⁾. Man hatte in Schanghai deshalb von der chinesischen Regierung verlangt, sie solle Abhilfe schaffen. Diese weigerte sich aber, und in vielen Jahren war die wichtige Angelegenheit über Verhandlungen und Begutachtungen nicht hinausgekommen. Es ist noch heute keineswegs unzweifelhaft, ob die Natur überhaupt in der wünschenswerten Weise mit dauerndem Erfolg sich hier wird meistern lassen, zumal da der erste Versuch, durch Baggern eine Besserung zu erzielen, im Jahre 1892 als gänzlich nutzlos bald wieder aufgegeben werden mußte. Jedenfalls läßt sich nur mit großen Kosten etwas Durchgreifendes erreichen. Diese Kosten wünscht die chinesische Regierung zu vermeiden. Als Mittel dazu dient ihr die Eröffnung des Platzes, der unterhalb des berüchtigten Schifffahrtshindernisses liegt.

Beide Momente, die zweifellos bei der Eröffnung bestimmend mitgewirkt haben, verbürgen auch eine Entwicklung Wusungs. Es ist mit Sicherheit zu erwarten, daß im eröffneten Wusung, das im letzten Sommer mit Schanghai durch eine Eisenbahn verbunden worden ist, bald Landungsbrücken und Lagerhäuser erstehen werden und daß ein

diese schädlich erachtet. Es dürfte deshalb wahrscheinlich beiderseits beim status quo verbleiben, da die Aussichten auf ein gütliches Kompromiß nicht groß erscheinen.

1) Das Wasser über der Barre ist bei Hochflut 19 englische Fuß tief.

Teil, wahrscheinlich der wichtigste Teil der Schifffahrt sich hierhin ziehen wird. Und mit der Schifffahrt wird der neue Vertragshafen, der noch nicht unter Ueberfüllung durch Chinesen zu leiden hat und im Hochsommer, wenn erdrückende Glut über Schanghai brütet, noch von einer kühlen Brise manchmal aufgesucht wird, auch einen Teil der fremden Kaufmannschaft aus der benachbarten, vielfach ungemütlich gewordenen Großstadt zu sich herüberlocken. So wird Wusung voraussichtlich, wenn weder von chinesischer Seite, noch von den Schanghaier Interessenten künstliche Hindernisse geschaffen werden, schnell heranwachsen. Und da ein solches Wachstum die Beseitigung der Barre und die Regelung des Wangpufusses immer weniger wahrscheinlich macht, so dürfte es keineswegs ausgeschlossen sein, daß in Zukunft die heutige unbedeutende Vorstadt den heutigen Haupthandelsplatz des ganzen Landes einst zurückdrängt und überflügelt. Denn die Natur ist ein gar mächtiger Verbündeter des neuen Vertragshafens. Wird ihr nicht entgegengetreten, kann ihr vielleicht gar nicht erfolgreich entgegengetreten werden, so werden sich die Mißstände, über die Schanghai heute klagt, schnell vergrößern. Denn niemals rastet der Fluß im Herbeischaffen von die Schiffbarkeit weiter verschlechternden Sedimenten. Der Sutschoufluß, der die englische und amerikanische Niederlassung voneinander trennt, soll nach alten Berichten einst eine Breite von mehreren Kilometern gehabt haben; heute ist er ein kaum 100 m breites Gewässer, das zur Zeit der Ebbe sich fast durchwaten läßt; ähnlich hat der Wangpu, der auf der Höhe der Stadt vor 20 Jahren noch etwa 550 m breit war, sich heute bereits auf etwa 360 m verengt. Dieselben Mächte, welche ein Zayton und ein Quinsay an Chinas Küste als Hafenstädte verschwinden ließen, sie scheinen auch gegen Schanghai sich verschworen zu haben. Ob aber für den Fall, daß diese Mächte nicht bezwungen werden, Wusung der volle Erbe Schanghais werden wird, das hängt von der Lösung der großen Frage ab, wo der Verbindungspunkt zwischen der Seeschifffahrt und dem chinesischen Eisenbahnnetz im Yangtsethal sich herausbilden wird. In der Gegenwart scheint alles für den Wangpufluß, für Schanghai-Wusung zu sprechen. Daß aber der Eisenbahnbau, der größte Städtebildner der Weltgeschichte, im weiten Mündungsbereich des Yangtsestromes einen neuen großen Umschlags- und Stapelplatz in absehbarer Zeit entstehen lassen könnte, wer möchte das einem Lande, wie China, gegenüber bestreiten.

Es bleibt zum Schluß nur noch übrig, über die skizzierte Handelsentwicklung Schanghais auch ziffermäßig einen kurzen Ueberblick zu geben. Noch weniger, als in den anderen Vertragshäfen, kann es hier in diesem Zusammenhange die Aufgabe sein, auf Einzelheiten des Handels und der Zollstatistik einzugehen; das muß vielmehr einer nach anderen Gesichtspunkten vorgehenden Detailbetrachtung des chinesischen Außenhandels, der sich zum großen Teil mit dem Handel Schanghais deckt, vorbehalten bleiben. Hier gilt es nur die großen Linien der Entwicklung zur ersten Orientierung auch zahlenmäßig an-

zudeuten. Es soll deshalb, um einen Vergleich mit den anderen Vertragshäfen zu ermöglichen, zunächst in einer Tabelle der übliche Ueberblick über den Aus- und Einfuhrhandel gegeben werden. Es betrugen

	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr und
	fremde	einheimische	Einfuhr
in Haikwan Taels, die im Jahre 1897 einen Wert von 3,03 M. hatten			
1868	25 000 000	45 300 000	101 500 000
1877	27 700 000	52 100 000	116 700 000
1887	30 196 603	63 023 427	138 234 600
1890	30 200 356	66 423 006	145 145 106
1891	40 833 720	77 336 115	165 543 862
1892	38 859 997	78 777 426	166 827 502
1893	37 749 878	83 974 245	177 017 836
1894	45 340 093	96 920 931	195 622 371
1895	61 632 482	98 832 827	218 733 283
1896	41 831 213	130 098 304	226 912 516
1897	59 166 376	132 708 274	265 678 990

Diese Zahlen zeigen das große Uebergewicht Schanghai's über alle anderen Vertragshäfen. Der Bruttowert seines gesamten kontrollierten Handels betrug im Jahre 1897 noch 60 Proz. mehr als in allen anderen betrachteten Yangtsehäfen; und nur um 13 Proz. blieb er hinter dem Gesamtbruttowert des kontrollierten Handels in sämtlichen bisher betrachteten, bereits mit einer Statistik versehenen, 19 Vertragshäfen zurück. Auch die Entwicklung des Schanghai's Handels war beträchtlich. In den ersten beiden Jahrzehnten, 1868—1887, beträgt sie allerdings nicht so sehr viel, nicht mehr als 30 Proz.; im letzten Jahrzehnt hat sich aber sowohl die Ausfuhr, als auch die fremde Einfuhr verdoppelt und auch die Einfuhr einheimischer Waren hat um 40 Proz. zugenommen.

Da diese Ziffern zugleich auf den Handel mit dem Ausland und denjenigen mit anderen chinesischen Vertragshäfen sich beziehen, so seien hier noch zwei Tabellen hinzugefügt, welche diese beiden Bestandteile getrennt zur Anschauung bringen. Der Handel mit dem Auslande, der in allen anderen Yangtsehäfen, mit Ausnahme von Thee in Hankou, fast völlig fortfällt, betrug in Schanghai

	Ausfuhr ¹⁾	Einfuhr	Zusammen
in Haikwan Taels, die im Jahre 1897 einen Wert von 3,03 M. hatten			
1865	29 373 000	34 459 000	63 832 000
1870	32 586 000	46 892 000	79 478 000
1874	30 783 000	47 488 000	78 271 000
1879	32 044 000	59 990 000	92 034 000
1885	27 655 000	59 804 000	87 459 000
1890	32 742 000	66 426 000	99 168 000
1891	40 009 000	77 339 000	113 345 000
1892	43 326 000	78 777 000	122 105 000
1893	49 979 000	83 974 000	133 935 000
1894	58 421 000	96 920 000	155 341 000
1895	70 200 000	98 832 000	169 032 000
1896	55 027 000	130 098 000	185 125 000
1897	78 394 000	132 708 000	211 102 000

1) Die Ausfuhrziffern sind in dieser Tabelle größer, weil in ihnen ein Teil der

Diese Tabelle zeigt die beträchtlichen Unterschiede zwischen der Ausfuhr und der Einfuhr Schanghais. Im Durchschnitt der acht Jahre des laufenden Jahrzehnts ist jene hinter dieser um fast 80 Proz. zurückgeblieben. Im ganzen Zeitraum seit dem Jahre 1865 hat die Ausfuhr nur um 170 Proz., die Einfuhr um fast 290 Proz. sich gehoben. Im letzten Jahrzehnt hat sich dieses Verhältnis allerdings umgekehrt, indem die Ausfuhr um fast 145 Proz., die Einfuhr ungefähr genau um 100 Proz. zugenommen hat.

Gegenüber dem Handel mit dem Ausland giebt die folgende Tabelle einen Ueberblick über den Handel Schanghais mit den übrigen chinesischen Vertragshäfen:

	Ausfuhr ¹⁾	Einfuhr	zusammen
	in Haikwan Taels, die im Jahre 1897 einen Wert von 3,03 M. hatten		
1865	33 628 000	23 202 000	56 830 000
1870	48 468 000	27 802 000	76 270 000
1875	58 401 000	34 025 000	92 426 000
1880	74 400 000	42 595 000	116 995 000
1885	75 938 000	41 318 000	117 256 000
1890	88 605 000	48 518 000	137 123 000
1891	98 552 000	47 374 000	145 926 000
1892	97 772 000	49 190 000	146 962 000
1893	94 968 000	55 293 000	150 261 000
1894	97 040 000	53 361 000	150 401 000
1895	109 245 000	58 267 000	167 512 000
1896	105 051 000	54 983 000	160 034 000
1897	139 497 000	73 804 000	213 301 000

Umgekehrt wie bei dem Auslandshandel übersteigt hier die Ausfuhr die Einfuhr stets beträchtlich, im Durchschnitt des laufenden Jahrzehnts um beinahe 90 Proz. Auch ist bei ihr die Zunahme eine stärkere, beträgt sie bei der Einfuhr seit dem Jahre 1865 rund 200 Proz., so hier mehr als 300 Proz.; im laufenden Jahrzehnt ist sie allerdings bei Ein- und Ausfuhr sich gleich geblieben.

Wie dieser Handel Schanghais auf die einzelnen Vertragshäfen sich verteilt, giebt für das Jahr 1897 die folgende Tabelle an:

(Siehe Tabelle auf S. 108 oben.)

Daraus geht hervor, daß mit Ausnahme der Ausfuhr und Wiederausfuhr einheimischer Waren, die nach den Küstenplätzen weit überwiegt, die Hafenplätze des Yangtsethals begreiflicherweise obenan stehen; auf sie entfallen von der Einfuhr einheimischer Waren mehr als 60 Proz. und von der Wiederausfuhr fremder Waren rund 55 Proz.

Einfuhr einheimischer Waren wiedererscheint. Diese Wiederausfuhr mußte unberücksichtigt bleiben, wo es galt, den Gesamtwert der den kontrollierten Handel Schanghais ausmachenden Waren zur Darstellung zu bringen.

1) Darunter befindet sich auch die Wiederausfuhr fremder Waren. Sie ist recht beträchtlich, machte z. B. im Durchschnitt des laufenden Jahrzehnts 65 Proz. aus und im letzten Jahre 95 863 000 von 139 497 000 Haikwan Taels.

	Einfuhr einheimischer Waren von in Haikwan Taels, welche im Jahre 1897 einen Wert von 3,03 M. hatten	Ausfuhr und Wieder- ausfuhr einheimischer Waren nach Jahre 1897 einen Wert von 3,03 M. hatten	Wiederausfuhr fremder Waren nach Jahre 1897 einen Wert von 3,03 M. hatten
Kanton	1 361 177	5 988 440	63 512
Swatau	3 146 177	1 910 836	243 467
Amoy	459 463	1 338 897	140 338
Futschou	923 860	1 384 494	749 799
Wentschou	424 922	92 066	590 633
Hangtschou	3 381 114	194 848	1 472 386
Ningpo	4 945 844	1 045 107	8 300 264
Sutschou	347 292	160 241	866 774
Tschinkiang	2 363 430	1 086 154	11 733 794
Wuhu	1 365 002	814 770	3 753 291
Kiukiang	5 570 516	1 019 938	6 070 623
Hankou	31 946 567	5 802 088	24 011 410
Itschang	353 208	233 032	2 383 371
Tschifu	5 703 178	2 345 745	7 679 537
Tientsin	9 387 251	17 230 907	20 547 510
Niutschwang	2 125 339	2 987 093	7 256 614
zusammen	73 804 340	43 634 656	95 863 323

Endlich sei noch ein Ueberblick gegeben über die Ausfuhr und Wiederausfuhr in den wichtigsten Artikeln im laufenden Jahrzehnt:

		1890	1891	1892	1893	1894
Rohseide	Pikul	92 049	129 854	110 195	104 325	118 757
Seidengewebe	"	10 398	10 588	11 152	13 777	12 612
Thee	"	717 343	784 417	749 385	876 398	887 528
Rohbaumwolle	"	586 872	624 922	633 323	739 628	930 350
chinesisches Baumwollgarn	"	142	1 164	1 492	23	1 410
chinesische baumwollene	"					
Handgewebe	"	1 167	29 680	33 717	33 146	29 433
Strohborden	"	80 367	78 348	85 487	99 411	118 080
Kuh- und Ochsenhäute	"	58 829	60 300	51 209	74 903	98 472
Ziegen-, Lamm- u. Schaffelle	Stück	113 230 ¹⁾	1 392 620	2 234 367	2 276 446	2 425 553
Schafwolle	Pikul	82 005	108 396	143 791	90 533	214 774
Erdnufsöl	"	25 379	45 684	126 335	56 035	85 002
Reis	"	3 942 397	5 828 571	3 513 554	4 288 839	4 830 015
Medizinen	Haikw.Tls.	1 501 755	1 277 013	1 318 020	1 091 686	1 205 527
		1895	1896		1897	
Rohseide	Pikul	114 353	82 071	110 070	29 636	148
Seidengewebe	"	15 431	14 102	15 534	9 071	862
Thee	"	979 967	546 882	983 970	17 871	647
Rohbaumwolle	"	1 074 546	610 489	792 186	11 882	772
chinesisches Baumwollgarn	"	14 593	12 444	107 846	2 588	099
chinesische baumwollene	"					
Handgewebe	"	53 649	45 584	55 570	2 445	100
Strohborden	"	113 489	97 920	96 504	6 599	825
Kuh- und Ochsenhäute	"	89 626	122 949	174 546	2 618	186
Ziegen-, Lamm- u. Schaffelle	Stück	4 839 584	4 001 150	4 141 642	1 319	037
Schafwolle	Pikul	200 587	143 135	180 961	1 809	614
Erdnufsöl	"	96 140	144 752	184 777	1 274	963
Reis	"	5 238 838	3 525 595	2 737 088	7 122	586
Medizinen	Haikw.Tls.	1 151 186	1 025 935	1 161 109	1 161	109

Die Ausfuhr in diesen Artikeln machte im Jahre 1897 rund 85 Proz. des Gesamtwertes der Ausfuhr und Wiederausfuhr Schanghais in einheimischen Waren aus.

1) Aufserdem 12 603 Pikul.

5. Nordchina und seine Vertragshäfen.

Im Gegensatz zu dem in einer vielgliederten Küste auslaufenden Gebirgslande im Süden vom Yangtsestrom breitet sich im Norden dieses Flusses von einer flachen, buchtenleeren Küste aus ein weites Flachland, das durch die Gebirgsbarriere der hochgelegenen Provinz Schansi in zwei Teile zerlegt wird. Im Westen des jäh Abfalls dieser kohlen- und erzeichen Provinz zieht es sich, vielfach leicht gewellt, hinein in die Sandwüsten des mittleren Asien; im Osten breitet sich, von Süden nach Norden langsam sich verschmälernd, die große chinesische Ebene. Die Grenzen dieses Gebietes, die einst im Norden durch den noch jetzt wunderbar erhaltenen Riesenbau der Großen Mauer gezogen wurden, sind heute vielfach darüber hinaus vorgeschoben und verlaufen etwas unbestimmt in die Steppen des Nordens und Westens. Trotzdem diese nördliche Hälfte Teile jener unwirtlichen Gebiete mit umfaßt, bleibt sie an Ausdehnung hinter der südlichen zurück. Scheiden wir die Provinz Sz'tschwan einerseits, die Provinzen Kiangsu und Nganwei andererseits aus, weil sie in besonders ausgeprägter Weise eine Mittelstellung zwischen Norden und Süden einnehmen, so erhalten wir für die acht Provinzen im Süden des Yangtse etwas über 29 000, für die sieben Provinzen im Norden desselben rund 23 000 deutsche Quadratmeilen¹⁾; selbst wenn die neue neunzehnte Provinz, Schöngking, der Nordhälfte zugerechnet wird, erreicht sie an Ausdehnung kaum die Südhälfte; erst wenn die ungeheueren Flächen der ganzen Mandschurei mit in die Wagschale geworfen werden, erhält der Norden ein Uebergewicht, und zwar ein starkes. Umgekehrt wie der Flächenraum verhält sich anscheinend die Bevölkerung. Die großen Ebenen im Norden tragen nach allem, was darüber bekannt ist, eine größere Anzahl Menschen, als das fast ununterbrochene Hügelland im Süden. Während für die acht südlichen Provinzen eine Volkszahl von rund 150 Mill. heute angenommen wird, wird die Bevölkerung der sieben nördlichen Provinzen auf rund 170 Mill. Köpfe geschätzt, zu denen noch mehrere Millionen aus der Provinz Schöngking hinzukommen²⁾. Aber trotz der größeren Dichtigkeit der Bevölkerung steht der Norden im großen ganzen — von manchen beträchtlichen Ausnahmen abgesehen — wirtschaftlich hinter dem Süden zurück. Fruchtbare Löss hat sich zwar wohlthätig auf weite Flächen über den salzhaltigen Boden gelagert und verleiht ihm bei den reichlichen Niederschlägen eine beträchtliche Ertragbarkeit; doch abgesehen davon, daß vielfach die ursprüngliche

1) Diese Summen ergeben sich auf Grund der Ziffern, die auch v. Richthofen, China, Bd. 2, S. 45 angenommen hat. Dabei muß bemerkt werden, daß im Süden die inzwischen an Japan abgetretene Insel Formosa als ein Teil Fukiens noch mitgerechnet ist, dagegen im Norden die unbestimmten centralasiatischen Teile Kansus fortgelassen sind.

2) Ähnliche Verhältniszahlen, wie diese auf Grund des Chronicle and Directory für das Jahr 1898 zusammengestellten, ergeben die statistischen Angaben aus früheren Jahren, die v. Richthofen, China, Bd. 2, S. 45 als die zuverlässigsten anführt. Danach standen die südliche und die nördliche Gruppe von Provinzen im Jahre 1812 mit 120 gegen 147, im Jahre 1842 mit 143 gegen 171 Mill. Köpfe sich gegenüber.

Unfruchtbarkeit des salzigen Sandbodens noch hervortritt¹⁾ oder Ueberschwemmungen die Lösserde mit unfruchtbaren Ablagerungen überdeckt haben²⁾, läßt das kältere Klima nur eine geringere Anzahl von Ernten zu und verbietet den Anbau derselben hochwertigen Kulturpflanzen, wie im Süden, oder hält ihn doch in engen Grenzen. Statt der berühmten beiden Hauptausfuhrartikel Chinas, Seide und Thee, statt des Hauptnahrungsmittels des Volkes, Reis, sind es, wie gesagt, Baumwolle, Weizen und Hülsenfrüchte, die hier in den Vordergrund treten, bis an den Grenzen der abflußlosen Gebiete der Ackerbau aufhört und die Herden der noch überwiegend nomadenhaft lebenden mongolischen Völker beginnen.

Da Seide und Thee, die beiden Artikel, auf denen fast der ganze Fremdhandel Chinas sich aufgebaut hat, hier fortfallen, so ist es auch nicht verwunderlich, daß Nordchina in seinen Beziehungen zum Ausland noch nicht so entwickelt ist, wie die südliche Hälfte des Reiches. Das hängt zum Teil auch damit zusammen, daß es sehr viel später und sehr viel unvollkommener dem Fremdhandel erschlossen wurde, als diese. Während Südchina bereits im Jahre 1842 durch den Vertrag von Nanking an fünf Stellen dem fremden Kaufmann geöffnet wurde und bereits viele Jahrzehnte vorher mit Europa und Amerika in Handelsverkehr stand, ist der Norden erst auf Grund des Tientsiner Friedensvertrages im Jahre 1860 erschlossen worden; während südlich vom Yangtse zum mindesten seit zwei Jahrzehnten acht Küstenplätze dem Fremdhandel offen stehen, sind es im Norden des großen Stromes nur drei. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, daß, ähnlich wie im Süden, auch im Norden ein großer Teil des Gebietes in der dargelegten Weise nach dem Yangtsethal gravitiert. Das ändert aber nichts an der Thatsache, daß die nördliche Hälfte Chinas, die auf minder ertragreichem Boden anscheinend einen größeren Teil des rührigen Volkes beherbergt, als der Süden, bisher weniger in den Weltverkehr und den Welthandel verflochten ist, als der auf dem Wege von Europa früher erreichte Teil des Landes.

Nicht zuletzt geht diese Thatsache auch auf Verschiedenheiten im Verkehrswesen zurück. Erfreut sich der Süden, wie wir sahen, bis auf wenige Ausnahmen überall des Vorteils mehr oder minder gut schiffbarer Wasserstraßen, so ist der Norden, dessen Ebenen den südlich vom Yangtse unbekannten Gebrauch von Karren gestatten, weit über-

1) Das ist nicht nur in den westlichen und nördlichen Teilen der Fall, sondern auch in Südschili und Honan. Der englische Konsularbeamte, S. F. Mayers, der vor Jahresfrist die Ueberlandreise von Peking nach Schanghai zurücklegte, bezeichnet z. B. einen Teil des südlichen Tschili: a long waste of sand, which sets one wondering why the great plain of China has such a spotless reputation for fertility, since no blade of grass grows here for miles. Von einem weiter südlich gelegenen Grenzdistrikt zwischen Honan und Tschili sagt er: much of the plain is so poor as to be scantily populated and untouched by the plough. The soil is so impregnated with salts that the farmers have to scrape away the upper layer of earth before sowing their wheat. Vgl. Engl. Dipl. and Cons. Rep. Misc. Ser. 1898, No. 466.

2) Vgl. unten S. 113.

wiegend auf den Landverkehr angewiesen. Während die Mitte des Reiches von der fast tausend Kilometer weit für Seedampfer benutzbaren mächtigen Wasserstraße des Yangtsestromes durchzogen wird, während auch der Süden durch einen großen Strom, den weitverzweigten Westfluß, gesegnet ist, hat die nördliche Hälfte des Landes keine Wasserstraße aufzuweisen, die den beiden genannten Strömen sich vergleichen ließ. Zwar besitzt der Norden auch einen großen Fluß, den Hwangho; aber wenn er auch in seiner Länge dem Yangtse nahe kommt, so ist seine wirtschaftliche Bedeutung doch äußerst gering. In seinem Oberlauf trägt er noch einen ziemlich beträchtlichen Verkehr; insbesondere von Ninghsia aus vollzieht sich der Handel, vor allem der Getreidehandel, zum großen Teil auf seinen Fluten¹⁾. Wo der Hwangho in scharfer Biegung nach Osten auf der Grenze zwischen den Provinzen Schansi und Honan das Gebirgsland durchbricht, dort hört die Schifffahrt überhaupt auf. Erst bei der Kreisstadt Mōng, wo die von hohen Lößwänden eingerahmten Engen verlassen werden, wird sie wieder möglich; auf der Strecke bis Lungmōnnkou, nordöstlich von Kaifōng, ist sie auch noch sehr beschwerlich und auf Fahrzeuge von einem Tiefgang von höchstens 3 Fuß beschränkt²⁾. Auf dem Unterlauf, der nicht nur zeitlich, sondern auch örtlich eine sehr verschiedene Fahrtiefe aufweist, findet zwar anscheinend überall ein Schiffsverkehr statt, aber nirgends ein solcher, wie er der Größe des Flusses entspricht. Das hängt, abgesehen von den mangelhaften Wasserstandsverhältnissen, damit zusammen, daß der Hwangho, nicht wie der Yangtse, für Seeschiffe zugänglich ist. Vor seiner Mündung baut er sich selbst eine stets wachsende große Barre auf, über welcher die größte Tiefe bei Niedrigwasser nur 5—7 Fuß und zur Flutzeit nur 2 Fuß mehr bereits vor 30 Jahren betragen haben soll. Nur die kleinen flachen Dschunken, die von naheliegenden Hafenplätzen, wie Tientsin und Tschifu, kommen, passieren die Barre und fahren nach Tiemōnnkwan, dem rührigen, doch während der Eiszeit verlassenen „eigentlichen Hafen des Gelben Flusses“, hinauf, vereinzelt auch weiter. Seeschiffe von anderen chinesischen Häfen, von Schanghai, Ningpo oder Swatau, legen vor der Barre an und laden ihre Waren auf Leichter um, die sie in die Lagerhäuser Tiemōnnkwans bringen³⁾.

Aber der Strom des Nordens, der seiner Länge nach ein Schwesterstrom des Yangtse genannt werden kann, hat nicht nur eine geringe verkehrspolitische Bedeutung, er trägt auch mit Recht den Namen „Chinas Kummer“. Statt ein Förderer der Kultur zu sein, ist er ihr schlimmster Feind, der nicht nur jeden Fortschritt hemmt, sondern das mühsam Errungene immer von neuem grausam zerstört. Alljähr-

1) Vgl. Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society, Vol. 28, p. 25, 28, 179.

2) v. Richthofen, China, II, S. 400, 521.

3) Ney Elias, The new bed of the Yellow River, Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society, 1869; sowie v. Richthofen, Schantung und Kiautschou, S. 162 ff.

lich richtet er Ueberschwemmungen an, die in der engbevölkerten großen Ebene weithin das Werk fleißiger Hände vernichten; und in größeren Zwischenräumen führt er Katastrophen herbei, denen an Furchtbarkeit kaum etwas anderes auf der Erde an die Seite gestellt werden kann. Die schlimmste in neuerer Zeit war die des Jahres 1851. Wie nach chinesischer Ueberlieferung bereits vorher nicht weniger als achtmal, verließ der Hwangho in diesem Jahre — wie früher schon erwähnt wurde — fast in seinem ganzen mehr als 600 km langen Lauf durch die meist von ihm geschaffene große chinesische Ebene sein Bett, in dem gewaltige Dammbauten ihn 5 Jahrhunderte lang festgehalten hatten. Um fast vier Breitengrade, um eine Entfernung etwa von der Ems bis zur Oder, verlegte er seine Mündung weiter nach Norden; statt mit seinen gelben, lößreichen Fluten, alle Häfen von der Yangtsemündung bis nach Korea immer mehr verschlammend, südlich von der Schantungshalbinsel in den offenen Teil des Gelben Meeres zu fließen, benutzt er seitdem den Unterlauf des großen Tsingflusses und entleert seine gewaltigen Wassermassen im Norden jener weitvorspringenden Gebirgshalbinsel in den fast geschlossenen Golf von Petschili, ihn mit seinen Sedimenten immer mehr auffüllend. Hunderttausende, wahrscheinlich Millionen von Menschen kamen bei diesem ungeheueren Durchbruch ums Leben; fruchtbare, sorgsamst bebaute Gebiete von der Größe deutscher Königreiche wurden verwüstet und durch Sandüberschüttungen in ihrer Ertragbarkeit dauernd geschädigt.

Wurde auch in den späteren Katastrophen nicht wieder das Kartenbild Chinas, wie im Jahre 1851, umgestaltet, so erreichten doch die Hwangho-Ueberschwemmungen im Jahre 1868 und besonders wieder im Jahre 1887 eine furchtbare Großartigkeit. Im letztgenannten Jahre hat der unbotmäßige Strom, indem er einen Versuch machte, eine südlichere Laufrichtung von neuem einzuschlagen, nach dem Berichte von Augenzeugen eine Fläche von der halben Größe Schottlands in der Provinz Honan in ein tosendes Meer und auch einen großen Teil der Nachbarprovinz Nganwhei in einen weiten See verwandelt, die Bevölkerung von Hunderten von Dörfern vernichtend und überall grausige Verwüstung und entsetzlichstes Elend verbreitend ¹⁾. Auch ganz kürzlich hat der Gelbe Fluß sein Bett wieder verlassen und weithin vielfältiges Unheil angerichtet; doch ist die Ueberschwemmung dieses Mal in engeren Grenzen geblieben, weil der Dammdurchbruch weiter flußabwärts stattgefunden hat. Während die ganz großen Katastrophen, wie die der Jahre 1851 und 1887, ihren Ausgangspunkt an jenem

1) Der Peking Korrespondent der Times schrieb von der Hwangho-Ueberschwemmung des Jahres 1887: The number of persons drowned in Honan can never be reckoned with any approach of accuracy, and can hardly even be guessed. Hazarding a conjecture, I should say it can not be less than one million, and is probably not so high as two. Still, the European in Peking who is, by his relation with the Chinese Government, in a position to be better informed, than any one else, has put the number at seven millions. — Die amtliche Peking Zeitung vom 28. Oktober 1887 berichtete, daß beinahe die ganze Bevölkerung ertrunken sei in den Distrikten, die das Wasser erreichte. Vgl. Gundry, China present and past. London 1895, p. 368.

oberhalb Kaiföngs gelegenen Teil des Flußlaufes nehmen, wo der Strom das beschleunigte Tempo, in dem er die Gebirgsengen durchheilt, zu mäßigen beginnt, hat im Jahre 1898 ein Dammbruch in der Provinz Schantung, etwa 200 km von der Mündung entfernt, stattgefunden. In diesem dicht bevölkerten Gebiet, das die früher betrachtete große Verkehrsstraße von Tschingkiang nach Peking durchzieht, sind Ueberschwemmungen, die oft über Hunderte von Quadratkilometern sich ausdehnen, häufig, fast alljährlich¹⁾. Im letzten Jahre haben sie jedoch besonderen Umfang angenommen. Dreißig Kilometer im Nordosten der Provinzhauptstadt Tsinan hat der Fluß seine Deiche, die vorschriftsmäßig in ganz Schantung Doppeldeiche sein sollen²⁾, durchbrochen; durch die zu mehr als 10 km geweitete Durchbruchsstelle hat er seine ganze Wassermasse gewälzt, und in der Ebene schnell zu einer Breite von etwa 50 km anwachsen lassen. Es hat den Anschein, als wolle er dauernd einen weiter in Südosten gelegenen neuen Ausfluß sich schaffen, indem er dem Kanal von Tsinan bis Yangkiokou in der südöstlichen Ecke des Golfs von Petschili folgt, der auf Initiative des unternehmungslustigen Tautai Scheng, wahrscheinlich unter Benutzung eines älteren Kanalbaus, seit dem Jahre 1887 angelegt wurde³⁾. Neun Kreise, die zum Teil bisher von den Verheerungen der Ueberschwemmungen verschont geblieben waren, sind völlig unter Wasser gesetzt worden⁴⁾.

Das Schlimmste ist aber, daß solche Katastrophen, wie sie in großem Umfang in den letzten 50 Jahren viermal vorgekommen sind, sich stets wiederholen werden, wenn nicht ganz anders, als bisher, in durchgreifender Weise vorgegangen wird. Was in der Vergangenheit der Ebene Nordchinas zum großen Segen gewesen, ist heute ihr dauerndes Verhängnis. Als der Hwangho, der nach v. Richthofen im Verhältnis zu seiner Wassermasse wahrscheinlich so viele feste Be-

1) Decennial Reports of the Imperial Maritime Customs of China, 1882—91, p. 57. Mit Ausnahme der Jahre 1885 und 1891 haben in West-Schantung in den 10 Jahren 1882—1891 alljährlich Ueberschwemmungen stattgefunden. Ueber sie heisst es in der amtlichen Veröffentlichung z. B.: Apart from the immediate loss of life caused by the floods from 1887 to 1889, the subsequent distress, owing to the loss of harvest and destruction of houses, was most severe and far-reaching; vast areas had been ruined by fine sand deposited by the floods, until the country north and west of the capital (Tsinan) was like a desert. The people were exceptionally poor, for the failure of crops in 1888 had left them nothing to fall back on and the neighbouring provinces, from which food can usually be obtained, had suffered in these years even more than Schantung; consequently, in 1888—89 famine raged throughout the province . . . Long trains of refugees, after sowing the autumn crops, fled from their famine-stricken homes, only to meet others equally destitute coming their way. Später wird S. 63 von der Schädigung des Bodens gesagt: The floods of this decade have done considerable damage to a large portion of Schantung, as the deposited silt sterilises the ground for at least 50 years. — Am angegebenen Ort, S. 56 findet sich eine Karte, welche die Ausdehnung der verschiedenen Ueberschwemmungen innerhalb des Jahrzehnts 1882—91 veranschaulicht.

2) Memorandum relative to the improvement of the Hwangho, The Hague, 1891.

3) Vgl. unten die Besprechung des Schantunger Kanalnetzes.

4) Nach dem Bericht eines Augenzeugen, des Missionars H. D. Perler, der in den Blättern Chinas veröffentlicht wurde.

standteile, wie kein anderer Fluß, mit sich führt¹⁾, noch vielfach verzweigt und oft wechselnd über die nach allen Seiten gleichmäßig abgedachte Ebene langsam dahinfloß, da waren es die aus den Lößgebieten herbeigebrachten Sedimente, mit denen er die Ebene größtenteils aufbaute und ihr die Fruchtbarkeit verlieh, für die sie noch heute berühmt ist. Seit aber der Mensch durch unermüdliche Arbeit, deren Anfänge fast vier Jahrtausende zurückreichen, dem wilden Strom einen festen Lauf in der weiten Ebene vorzuschreiben, seine weitverteilten Fluten in engem Bette dauernd zusammenzuhalten sucht, seitdem sind die Ablagerungen des Gelben Flusses zum größten Verhängnis der Ebene geworden. Sie erhöhen das von der Natur nur ungenügend vorgezeichnete, künstlich verengte Flußbett unablässig, bis es über dem Niveau des umliegenden Flachlandes liegt, so daß die Fluten nur durch die beständig vergrößerten Dammbauten in ihm zusammengehalten werden. Ein ungewöhnlicher Druck, eine schwache Stelle im Damm kann genügen, den ganzen Wasserswall hinabstürzen zu lassen in die Ebene, wo kaum ein Hindernis nach irgendeiner Seite dem unheilvollen Vordringen ein Ziel setzt. Da diese Ablagerungen beim Eintritt des Flusses in die Ebene, wenn die Geschwindigkeit seines Laufes schnell erlahmt, besonders stark zu sein pflegen, so befindet sich auch, wie gesagt, in der Nähe Kaifongs die gefährlichste Stelle, was um so bedenklicher ist, als dann fast die ganze Ebene dem Verwüstungswerke preisgegeben ist. Selbst ihre befruchtende Wirkung haben diese verheerenden Ueberschwemmungen fast eingebüßt, weil der durch die Einengung in seinem Lauf beschleunigte Fluß beim Eintritt in die Ebene zunächst die sandigen Bestandteile, als die schwereren, niederschlägt und sie beim Dammdurchbruch aus seinem Bette über die fruchtbare Ebene wälzt, während er den gelblichen, leicht lösbaren Löß weiter mit sich fortträgt, größtenteils bis ins Meer, dem er Farbe und Namen gegeben hat. So ist der größte Teil der Ebene beständig vom Gelben Fluß bedroht. Je länger es den Chinesen gelingt, den Strom in ein festes Bett zu bannen, um so größer wird die Gefahr einer neuen furchtbaren Katastrophe; mit jedem Jahre rückt sie näher.

Die Frage der Hwangho-Regulierung ist daher eine brennende, vielleicht die wichtigste für die wirtschaftliche und kulturelle Weiterentwicklung des ganzen nördlichen Chinas. Das hat man auch im Reiche der Mitte vielfach erkannt. Die chinesische Regierung ist seit langer Zeit eifrig bemüht, den Ueberschwemmungskatastrophen, in deren Wiederholung das Volk ein Anzeichen für den nahenden Fall der Dynastie erblickt, vorzubeugen. Sie giebt kaum für andere Zwecke mehr aus, als hierfür. Außer den alljährlich sich wiederholenden Aufwendungen, die ein guter Kenner der chinesischen Verhältnisse, E. H. Parker, auf fast $\frac{1}{7}$ der Gesamtausgaben der Centralregierung, auf 2 Mill. Taels oder 6 Mill. M. schätzt²⁾, hat sie infolge des Durch-

1) China, Bd. 2, S. 527.

2) In einem Briefe an die „Times“ im Jahre 1896.

bruchs des Jahres 1887 noch 30 Mill. M. außerordentliche Ausgaben für den Hwangho gemacht. Auch ganz neuerdings hat die Kaiserin-Witwe infolge der jüngsten Ueberschwemmungen in Schantung der schwierigen Aufgabe wieder besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Sie hat — allerdings wohl nicht ausschließlich aus sachlichen Gründen — keinen Geringeren als den alten Lihungtschang entsandt, um in Verbindung mit dem Generaldirektor des Gelben Flusses und dem Gouverneur der Provinz Schantung — wie es im kaiserlichen Erlaß vom 13. November 1898 heißt — „einen gangbaren und ordentlichen Weg auszufinden, den weiteren Verwüstungen des Flusses ein Ziel zu setzen, nicht aber Arbeiten zu empfehlen, die sich schließlich als chimärisch und unmöglich herausstellen“. Es wird in dem Erlaß, der die hohe Verantwortung der Beauftragten scharf betont, hinzugefügt: „Die Regelung des Hwangho bedeutet Ruhe und Glück für die Bewohner mehrerer Provinzen; ihr Leben und ihr Wohlergehen hängt ab von den Maßnahmen, die empfohlen werden.“

Hat die chinesische Regierung aber auch die Wichtigkeit der Aufgabe erkannt, so ist es fraglich, ob sie ebenso einsieht, daß die Chinesen mit ihren kleinen technischen Mitteln — trotz aller Findigkeit und Arbeitsamkeit — dieser großen Aufgabe, bei deren Lösung ein Fehler in dem Gesamtplan für das ganze Werk verhängnisvoll werden kann, nicht gewachsen sind. Nur europäische Technik kann sie lösen; daß diese aber die Kraft dazu besitzt, muß nach dem, was bisher bekannt geworden ist, angenommen werden¹⁾. Mehrfach ist auch bereits der Versuch gemacht worden, eine moderne Regulierung des großen Flusses anzubahnen. Das ist sowohl von chinesischer, als auch von ausländischer Seite geschehen. Schon Wutatscheng, der im Jahre 1888 vom Gouverneurposten in Kanton abgerufen wurde, um als Generaldirektor des Hwangho die großen Eindämmungsarbeiten, bei denen unter seinem Vorgänger die üblichen Betrügereien in besonders starkem Maße hervorgetreten waren, zu übernehmen, hatte unter Unterstützung von Lihungtschang, sowie der Gouverneure von Schantung und Honan beantragt, aus europäisch vorgebildeten Männern eine Flußaufsichtsbehörde einzusetzen, deren erste Aufgabe es sein sollte, eine genaue Aufnahme des Hwangho nach europäischen Methoden zu machen; er erklärte das für den wichtigsten Schritt zur besseren Durchführung der Flußbauten. Doch er drang mit seinem Vorschlag

1) Die sogleich zu erwähnende holländische Kommission von Technikern sagt in ihrer Denkschrift, Memorandum relative to the Improvement of the Hwangho. The Hague 1871, in Bezug auf diese Frage S. 67: Further we declare emphatically that the improvement of the Yellow River, on an elaborate and finished plan, does not seem to us, in any respect, a hopeless task. Diese Versicherung wird auf S. 84 nochmals ausdrücklich wiederholt. Ähnlich heißt es — hauptsächlich unter dem Gesichtspunkt des Schiffahrtsverkehrs — in der Enquete, die der China Branch der Royal Asiatic Society jüngst über das inländische Verkehrswesen in China veranstaltet hat (Journal etc., Bd. 28, S. 45): The Hwangho is capable of improvement, up at least to the Tungkwan, if not to the mouth of the Wei.

nicht durch; der Kaiser wies ihn als verfrüht und unzweckmäßig (premature and ostentatious) zurück¹⁾.

Die große Katastrophe im Jahre 1887 war die Veranlassung, daß man in europäischen Kreisen zum erstenmal dem Hwangho eingehendere Aufmerksamkeit zuwandte. Im Jahre 1889 bildete sich nämlich in Holland aus Ingenieuren, Bankleuten und Bauunternehmern eine Vereinigung zur Beförderung holländischer Ingenieurwerke im Auslande (Vereeniging ter Bevordering van de Uitvoering van Werken in het Buitenland door Nederlanders). Sie fasste China als das erste Feld ihrer Thätigkeit ins Auge und wählte sich dort als Hauptaufgabe die Frage der Hwangho-Regulierung. Um sie zu studieren und um Verhandlungen mit der chinesischen Regierung anzuknüpfen, entsandte sie alsbald eine Kommisson, bestehend aus zwei Ingenieuren und dem Vertreter einer großen holländischen Baufirma. Ueber ihre Ermittlungen, die sie während ihres einjährigen Aufenthalts in China und insbesondere auf zwei Reisen zum Gelben Fluß machte, hat die Kommission Lihungtschang und dem Gouverneur von Schantung Bericht erstattet; der Kernpunkt ihrer Ratschläge war wiederum der Vorschlag, den großen Fluß zunächst genau vermessen und aufnehmen zu lassen und so eine sichere Grundlage zu schaffen, um einen umfassenden Plan für die keineswegs als aussichtslos betrachtete Regulierung aufzustellen²⁾. Auf diesen Vorschlag wurde jedoch wiederum nicht eingegangen. Der einzige praktische Erfolg der holländischen Bestrebungen scheint darin bestanden zu haben, daß von dem Gouverneur von Schantung ein großer Bagger bestellt wurde, um die im Jahre 1889 geschaffene neue Mündung des Gelben Flusses zu vertiefen³⁾.

Die jüngsten Ueberschwemmungen haben von neuem die Aufmerksamkeit auf die so wichtige und schwierige Frage gelenkt. Im Oktober 1898 sind in Weihsien die protestantischen Missionare deutscher, englischer, amerikanischer und schwedischer Nationalität aus den beiden hauptsächlich interessierten Provinzen Schantung und Honan zu einer Konferenz über die Hwangho-Frage zusammengetreten. Auf Grund ihrer Beratungen haben sie eine Denkschrift dem diplomatischen Corps in Peking eingereicht, in der sie das vielfältige Elend schildern, das die Ueberschwemmungen verursachen, und hinweisen auf „ihre häufige Wiederholung, die immer neuen Aufrufe zur Linderung der Not und die edle Art, in der ihnen von Fremden und Einheimischen entsprochen wird, die großen Summen, welche die Regierung zur Milderung des Unglücks, und die noch größeren, die sie alljährlich für die Beseitigung von Schäden und für die Versuche zur

1) Gundry, China present and past. London, 1895, p. 377 ff., 413 f

2) Der schließliche Bericht ist außer in holländischer auch in englischer Sprache erschienen und zwar unter dem bereits erwähnten Titel: Memorandum relative to the Improvement of the Hwangho. The Hague, 1891.

3) Der frühere chinesische Gesandte in Berlin hat seiner Zeit auch durch Vermittelung der Regierung den Rat eines deutschen in amtlicher Stellung befindlichen Wasserbau-technikers eingeholt. Die sachlichen Voraussetzungen fehlten jedoch, um einen solchen Rat zu ermöglichen oder doch ihm praktische Bedeutung zu verleihen.

Erhaltung des Flußbetts aufwendet“. Sie schließen die Hoffnung daran, die Vertreter der ausländischen Mächte möchten die chinesische Regierung dazu bestimmen, neue Methoden zur Beherrschung des Flusses anzunehmen; die bisher angewendeten Mittel seien als gänzlich unzureichend erwiesen und von zweifelhaftem Nutzen; es sei deshalb eine Kommission ausländischer Sachverständiger einzusetzen, die auf Grund eingehendster Untersuchungen zu berichten hätte, wie am besten diese Katastrophen zu verhüten und die Fluten des Flusses nutzbar zu machen seien; sie seien überzeugt, daß man den Strom aus dem maßlosen Uebel, das er jetzt darstelle, zu einer Quelle des Glücks umwandeln könne; und wenn sie auch keine technischen Kenntnisse besäßen, so wagten sie doch auf verschiedene Abhilfsmittel hinzuweisen, wie die Anlage einer Reihe von Reservoirien oder Seen in den Bergen Südwest-Schansis, den Bau eines oder mehrerer sekundärer Abflüsse oder Hilfskanäle für das Hochwasser, die Beseitigung der schlimmsten Krümmungen im Flußlaufe, die Nützung alter Flußbette, wie sie in Honan, Kiangsu und Schantung vorhanden seien.

Es ist zu hoffen, daß diese neueste Anregung, welche nur dem Anblick des immer von neuem durch den Hwangho geschaffenen namenlosen Elends entspringt, nicht wiederum im Sande verlaufen wird. Insbesondere ist zu hoffen, daß wir Deutschen uns der Frage annehmen; denn mit der Erwerbung Kiautschous sind wir unmittelbar daran interessiert, daß der Wohlstand in der chinesischen Ebene und ganz besonders im westlichen Teile Schantungs nicht immer von neuem zerstört werde. Soll das weitere Hinterland unserer jüngsten Kolonie als Absatzfeld für europäische Fabrikate weiter entwickelt werden, so ist dafür in erster Linie zu sorgen, daß die Garantien für eine Kontinuität der Entwicklung verstärkt, die Gefahren ihrer gewaltsamen, jähen Unterbrechung beseitigt oder doch vermindert werden, weil die Hebung der Kaufkraft des Volkes das wichtigste Mittel der Hebung des Absatzes nach China ist. Weil wir aber an der Frage der Hwangho-Regulierung aus mannigfachen Gründen unmittelbar als ein anderes fremdes Volk interessiert sind, so darf auch erwartet werden, daß wenn diese wichtige Frage wirklich in Angriff genommen wird, auch die Deutschen in hervorragender Weise am großen Werk beteiligt und maßgebenden Einfluß auf dasselbe gewinnen werden. Wollen wir im internationalen Wettlauf uns nicht überholen lassen, so dürfte es nötig sein, alsbald auf dieses volkswirtschaftlich und kulturell vielleicht bedeutsamste Unternehmen, das in ganz China sich bietet, sich vorzubereiten; zum mindesten dürfte es sich empfehlen, einen der sechs technischen Attachés, die das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten bereits jetzt regelmäßig ins Ausland zu entsenden pflegt, mit besonderem Hinblick auf die Frage der Regulierung des Gelben Flusses der Gesandtschaft in Peking beizuordnen, wo in mehr als einer Beziehung ein außerordentlich wichtiges Beobachtungs- und Arbeitsfeld für einen erfahrenen Techniker in den nächsten Jahren sich bieten dürfte.

Neben dem Hwangho, der die größte Aufmerksamkeit beansprucht,

durchströmen noch eine Reihe anderer Flüsse die nördliche Hälfte der großen chinesischen Ebene, die hier im wesentlichen allein nur noch interessiert, da der vom Yangtse abhängige südliche Teil bereits flüchtig betrachtet wurde. Sie kommen alle von jenem Gebirgsland im Westen herab, das der Hwangho als einziger Fluß in ganzer Breite durchbricht. Auch sie überschreiten zur Zeit des Hochwassers vielfach ihre Ufer, aber ihre Ueberschwemmungen bleiben im Vergleich zu denen des Gelben Flusses mehr von lokaler Bedeutung. Zugleich sind sie als Schiffahrtsstraßen von größerer Wichtigkeit, als die unzuverlässigen Fluten des ungleich größeren Stromes. Die meisten von ihnen sind, nachdem die Regierung sie zum Teil mit nicht unerheblichen Kosten reguliert hat, schiffbar und vielfach sind sie durch Kanäle miteinander verbunden. Insbesondere weist der Paiho, der Tungtschou, den Hafenplatz Peking, mit dem Meere verbindet, einen regen Schiffsverkehr auf. Neben ihm kommen hauptsächlich noch zwei Flüsse in Betracht, die mit ihrer Verlängerung zu Land zwei über die Provinz Tschili hinausführende Routen bilden. Es ist erstens der mit dem Kaiserkanal in Verbindung stehende Wei-fluß, auf dem chinesische Schiffe bis zu dem fast 500 km stromaufwärts gelegenen Weiwei gelangen können¹⁾. Zweitens sind es die weiter im Norden befindlichen Stromläufe, die einen Schiffsverkehr bis Tschöngting ermöglichen. Diese beiden Wasserwege führen zu den zwei östlichen Eingangsthoren der Provinz Schansi. Von ihnen aus — im Süden über Tsinghwa, im Norden über Hwolu — ziehen sich Straßen durch das an sich ärmliche und verhältnismäßig dünn besiedelte bergige Tafelland, das dadurch aber vielen Wohlstand gewinnt, daß seine unternehmungslustige Bevölkerung das hochentwickelte Bankwesen ungefähr im ganzen Lande und den Großhandel im Norden und Nordwesten bis weit in die Steppengebiete hinein fast monopolisiert hat, und das in der Zukunft große Bedeutung gewinnen wird, weil es nach v. Richthofen neben großen Erzlagern einen Kohlenreichtum „in einer Ausdehnung, wie sonst nirgends in China, und in einer Lagerung, wie sie nirgends auf der Erde gleich günstig wiederkehrt“, aufweist, so daß es den ganzen Kohlenbedarf sowie einen erheblichen Teil des Eisenbedarfs der Erde auf viele Jahrhunderte, ja auf Jahrtausende hinaus zu decken vermöchte²⁾. Die südlichere dieser Straßen bildet von Tsinghwa aus einen Teil der bereits kurz besprochenen großen Theestraße, die von

1) Bei ungünstigem Wasserstand ist der Endpunkt der Schiffahrt bereits in Taukou; bei Hochwasser führen die Schiffe noch über Weiwei hinaus bis Hsiuwu. Vgl. v. Richthofen, China, II. S. 537, 489. Vielfach scheint heute, statt des Wei-Flusses, die Karrenstraße benutzt zu werden, die von dem zu Schiff erreichbaren Kreuzungspunkt Pauting in südlicher Richtung zur Hauptstadt der Provinz Honan, Kaiföng, herabführt. Vgl. Journal etc. Vol. 28, p. 151.

2) Vgl. v. Richthofen, Schantung und Kiautschou S. 295. Für ausführliche Angaben siehe vom selben Verfasser China, Bd. II, S. 356—496, sowie den dritten und siebenten der an die Schanghai Handelskammer gerichteten Briefe. Zu ihnen ist neuerdings die erwähnte Broschüre hinzugekommen: Extracts from notes on the North of China, its productions and communications, London 1898.

Hankou am Yangtse ausgeht und über Taijuen, die Hauptstadt der westlichen Schan-Provinz, zu den lebhaften mongolischen Marktplätzen Kweihwatschöng und Kalgan außerhalb der großen Mauer führt¹⁾; sie hat dadurch noch besondere Bedeutung, daß in die zu Honan gehörige üppige und ungewöhnlich dicht bevölkerte Ebene von Hwaiking, von der sie mühsam zur Höhe Schansis emporsteigt, die Steinkohlenflöze sich hinabziehen, so daß ihr Abbau und ihre Versendung besonders erleichtert werden. Die nördlichere Straße geht von Hwolu aus ebenfalls vorüber an der Provinzhauptstadt Taijuen und durch das Tahl des Fönnho hinab zum Gelben Fluß und weiter zu dem bereits betrachteten größten Verkehrs- und Bevölkerungsmittelpunkt im Nordwesten Chinas, der Hauptstadt der Provinz Schensi, Hsingan. Da der Hwangho — gewissermaßen der natürliche Zugang zur Provinz Schensi und ihrem weiten Hinterlande — wegen der Stromschnellen zwischen der Festung Tungkwan und dem Marktplatz Möng nicht oder doch nur unter größten Schwierigkeiten schiffbar ist, so bildet diese Straße den hauptsächlichsten Weg zur Provinz Schensi von Norden her. Sie ist deshalb sehr belebt; auf ihr bewegen sich insbesondere Eisen und Kohlen ostwärts, Fremdwaren westwärts²⁾. Das Wichtigste ist aber, daß sie den Zugang bildet zu den beiden größten Kohlenfeldern der Provinz Schensi, dem Anthrazitfeld von Pingting und Umgegend, dessen Areal v. Richthofen auf fast das Dreißigfache des Anthrazitgebiets von Pennsylvanien berechnet hat, und den Feldern der bituminösen Kohle hauptsächlich im Gebiete des Fönnho, die zwar nicht so mächtig und schwerer erreichbar sind, aber kaum eine geringere Ausdehnung haben.

Neben diesen beiden Straßen, welche die Küstengebiete des Meerbusens von Petschili mit der Kohlen- und Erzprovinz Schansi und dem von Gebirgen abgeschlossenen nordwestlichsten Teile des Landes verbinden, sind für die nördliche Hälfte der großen Ebene am wichtigsten die Ueberlandstraßen, die die Richtung nach Norden einschlagen. Sie gehen von Peking aus und schneiden im vielbesuchten Nankou-Paß die Große Mauer und das steile Gebirge, über das diese sich hinzieht. Zum Teil verzweigen sie sich bereits jenseits dieses Passes; die wichtigsten führen jedoch weiter zum soeben erwähnten großen Mittelpunkt des chinesisch-mongolischen Handels, Kalgan. Von hier aus verästeln sich die im wesentlichen nur aus parallelen Wagenspuren bestehenden Karawanenstraßen mannigfaltig; drei ragen unter ihnen an Bedeutung besonders hervor. Die anscheinend am wenigsten von ihnen besuchte ist diejenige, welche nach Westen biegt und daher im Grunde noch der vorigen Gruppe zuzuzählen ist. Sie zieht zum mehrfach erwähnten, zweitwichtigsten mongolischen Handelsplatz, Kweihwatschöng, und weiter über Bautu (Paoteo) den Gelben Fluß entlang nach Ninghsia und von dort zur Hauptstadt der Provinz Kansu, Lantschou, wo sie mit den großen Straßen, die von

1) Vgl. oben S. 778 im vorigen Bande dieser Jahrbücher.

2) Journal etc. Bd. 28, S. 151, 155, 158.

Hsingan aus nach Centralasien führen, zusammentrifft¹⁾. Die beiden anderen behalten eine nördliche Richtung bei. Sie ziehen hindurch durch die mongolische Hochebene, die den östlichen Ausläufer jenes weiten Steppengürtels bildet, der im Norden und Westen fast ganz China umspannt. Sie vermitteln den Verkehr mit den friedlichen, harmlosen, arbeitsunfähigen Nachkommen jener wilden Reiterscharen, die einst unter Attila und später unter Kublaikan Europa erzittern machten; heute bevölkern diese Mongolenstämme nur sehr dünn die weite Grassteppe; keine Städte haben sie gegründet; kein Ackerbau wird von ihnen auf dem vielfach überaus fruchtbaren Boden getrieben; in Schaf-, Kuh- und Pferdeherden, sowie in Kameelen besteht ihr ganzer Reichtum. Zwischen den gefürchteten, eroberungslustigen Russen auf der einen Seite, den expansionsbedürftigen Chinesen auf der anderen, nehmen sie eine schwierige, bedrohte Stellung ein; und wahrscheinlich wären sie — wie es südlich vom Schiramuren in kurzer Frist geschehen ist²⁾ — überall vom fruchtbaren Boden bereits verdrängt, wenn den überlegenen, arbeitsamen Chinesen die Einwanderung und Ansiedelung fast in der ganzen Mongolei nicht streng verboten wäre. Doch nicht der Verkehr mit diesen halbnomadischen lebenden Mongolenstämmen giebt den beiden Karawanenstraßen ihre Bedeutung. Sie reichen hinaus über die Mongolei, verknüpfen Sibirien mit China. Die westlichere und bekanntere von ihnen führt hinauf zum Grenzort Kiachta; sie ist bereits im Jahre 1727 durch einen chinesisch-russischen Vertrag eröffnet worden und ward lange benutzt, ehe Nordchina von der See aus den Fremden zugänglich war. Die östlichere zieht sich über das sieben Tagereisen von Peking gelegene „große Handelscentrum der südlichen Mongolei“, Dolonor, hinauf zu dem an einem Nebenflusse des Argun gelegenen Chailar, das verwaltungsrechtlich zu der Nordprovinz der Mandschurei gerechnet wird³⁾; sie hat sich erst neuerdings, insbesondere seitdem die nördliche Mandschurei den Chinesen geöffnet ist, herausgebildet und hat hauptsächlich darum lebhaften Verkehr gewonnen, weil sie im Gegensatz zur anderen Route sich voller Zollfreiheit erfreut. Beide Karawanenstraßen dienen in erster Linie dem mehrfach erwähnten ausgedehnten Theehandel nach Sibirien, der von Hankou ausgeht und früher ganz überland, heute überwiegend zunächst auf Dampfschiffen nach Tientsin stattfindet. Als Rückfracht dienen außer Salz, das in den abflußlosen Steppenseen gewonnen wird, die wenigen Erzeugnisse, die ein noch nicht zum Ackerbau übergegangenes Volk zu bieten vermag; lebende Tiere werden mitgetrieben, insbesondere Schafe, die in großen Mengen in Peking verzehrt werden; Felle und Wolle von Ziegen und Schafen, sowie Kameelswolle wird eingetauscht und angekauft, um zum Teil schließlich sogar ins Ausland zu gelangen.

Hinter diese weiten und eigenartigen Gebiete des Nordens und

1) Journal etc. Bd. 28, S. 153 f, 28.

2) Ueber die wirtschaftliche Lage und Bedeutung der östlichen Mongolei und westlichen Mandschurei in der Beilage zur Münchener Allgemeinen Zeitung vom 24. Januar 1898.

3) a. a. O.

Nordwestens, die zum wichtigen Teile nur durch den Golf von Petschili mit der Welthandelsstraße des Meeres in Verbindung gesetzt werden können, tritt die nördliche Hälfte der chinesischen Ebene selbst an Interesse etwas zurück. Unendliche Einförmigkeit ist ihr Hauptcharakterzug. Meist dicht bevölkert und von kleineren und größeren Städten übersät, hat sie mehr Bedeutung als Konsumtions-, denn als Produktionsgebiet; wenig scheint sie hervorzubringen, das sie nicht selbst verbraucht. Schon das zieht auch ihrer Aufnahme-fähigkeit an fremden Waren enge Grenzen und die großen Ver-zögerungsmomente für jede gesunde Entwicklung, die wir in den Ueberschwemmungen kennen gelernt haben, thun das in noch stärkerem Maße. Wenn diese aber nicht in so häufiger Wiederkehr einen Teil der Ernten zerstörten, so würde die Provinz Tschili mit den an-grenzenden Teilen Schantung und Honans unzweifelhaft selbst aus-reichend hervorbringen können, was sie zum Unterhalt ihrer Be-völkerung bedürfen. Durch sie hauptsächlich wird diese nördliche Hälfte der chinesischen Ebene vielfach genötigt, aus gesegneten Gebieten des Südens Nahrungsmittel für das Volk herbeizuziehen. Außerdem ist sie auf die Zufuhr von Reis angewiesen, der aber, wie er hier im Norden nicht gedeiht, so auch seinen Charakter als Volks-nahrungsmittel hier fast einbüßt; wie der ebenfalls aus dem Süden bezogene Zucker gilt er als ein Luxus, den nur Bemittelte sich zu leisten pflegen. Weizen und Hirse, Kauliang (Sorghum) und Mais, sowie Hülsenfrüchte sind hier die Nahrung der Massen. Sie werden in großer Ausdehnung angebaut und zwar scheinen in den nördlichen Teilen Tschilis Hirse und Kauliang vorzuherrschen, in den südlicheren Weizen. Sowohl in Honan, als auch in Südschili gesellt sich die Baumwolle hinzu, deren Kultur nördlich vom Hwangho in Tschangtö, südlich desselben in Suitschou angeblich wichtige Mittelpunkte findet¹⁾; auch Hanfkultur wird getrieben. Im allgemeinen scheint aber der nördliche Teil der großen Ebene ähnlich, wie wir es für Sz'tschwan sahen, Bekleidungsstoffe nicht in genügender Menge für seine vielköpfige Bevölkerung hervorzubringen; soweit nicht im Winter Felle an ihre Stelle treten, muß die Industrie des Auslandes hierin aushelfen. In Verbindung damit steht es wahrscheinlich, daß auch die gewerbliche Thätigkeit nicht so entwickelt ist, wie im Süden. Ueberall findet sich zwar selbstverständ-lich die Kleinhausindustrie, die lokalen Bedürfnissen genügt; auch haben einzelne Ortschaften ihre Specialitäten auf gewerblichem Ge-biete entwickelt, wie insbesondere häufig die von der ausländischen Konkurrenz zum Teil vernichtete chinesische Kleineisenindustrie an die Stätten des Eisenerzvorkommens geknüpft zu sein pflegt. Fast nirgends hat sich hier aber, wie im Süden, die chinesische Haus-industrie zu der technischen Höhe und wirtschaftlichen Ausdehnung entwickelt, daß ihre Erzeugnisse auch auf den Auslandsmarkt zu ge-langen vermögen. Die einzige kleine Ausnahme bildet die Flechtereie von Weizenstroh, die in Tschili aber auch nur durch die Initiative

1) Journey from Peking to Shanghai overland. Dipl. and Cons. Rep. Misc. Series, 1898, No. 466.

der Fremden und zwar einer großen deutschen Firma, nach dem noch näher zu betrachtenden Vorbilde Schantung, zu Anfang der siebziger Jahre ¹⁾, wenn nicht eingeführt, so doch organisiert wurde, aber heute nicht mehr weit hinter der der genannten Nachbarprovinz zurücksteht ²⁾). Ein Ueberblick über die Produktion der Nordhälfte der chinesischen Ebene darf, wenn er auch noch so flüchtig ist, die Bedeutung Tschilis auf dem Gebiete des Bergbaus nicht ganz vergessen. Diese beruht weniger in reichen bergmännischen Schätzen, als in der Priorität ihrer Hebung und ihrer günstigen Lage. Unter dem Protektorate Lihungtschangs hat sich nämlich im Jahre 1878 eine chinesische Aktiengesellschaft gebildet, welche die englische Firma führt: Chinese Engineering and Mining Co., doch besser als die Kaipingkohlegesellschaft bekannt ist. Sie hat an der Bahnstrecke Tientsin-Schanhaikwan in der Nähe von Kaiping mehrere Kohlengruben, und zwar nahm sie im Jahre 1880 zwei Schächte bei Tongschan, im Jahre 1881 einen weiteren bei Linsi in Betrieb. Mit 8—10 000 Arbeitern fördert sie bei den ersten etwa 1500, dem letzten etwa 700 Tons täglich. Das sind die einzigen Kohlen, die bisher im Großbetriebe in China gewonnen werden. Es ist möglich, daß Tschili einer weiteren Entwicklung seines Bergbaues entgegengeht; Bemühungen in dieser Richtung werden wenigstens, wie in allen anderen Teilen des Landes, in denen sich günstige Aussichten zu bieten scheinen, gemacht. Endlich ist noch zu erwähnen, daß Tschili auch ein beträchtliches Salzgewinnungsgebiet ist. An der flachen Meeresküste, hauptsächlich mehr als 600 km weit an beiden Seiten der Mündung des Paiho, wird Salz in großen Mengen gewonnen. Es gelangt jedoch nicht zur Ausfuhr, sondern wird in das Innere der Provinz, zum Teil in Konkurrenz mit dem mongolischen Salz verfrachtet.

Der ganze Handel nicht nur dieser Nordhälfte der großen chinesischen Ebene, sondern auch ihrer ausgedehnten Hinterländer im Norden und Westen konvergiert, soweit Beziehungen zum Auslande in Betracht kommen, in jener Stadt, die am Paiho, etwa 100 km von seiner Mündung in den Golf von Petschili, an der Stelle liegt, wo die Schiffbarkeit für die gewöhnlichen chinesischen Seeschiffe beginnt und der Große Kanal in ihn mündet. Früh wurde Tientsin, das ursprünglich nur ein kleiner chinesischer Garnisonplatz gewesen sein soll, von den mutigen Schiffern der Südküste aufgesucht; hauptsächlich die Verlegung der Reichshauptstadt nach Norden kam ihm zu gute; soweit der nach Peking bestimmte Tributreis der südlichen und mittleren Provinzen Seedschunken anvertraut wurde, wurde Tientsin für ihn der Umschlags- und Stapelplatz; und wenn auch die Vollendung des Großen Kanals seine Seeschiffahrt schädigte, seinem Handel im ganzen nützte sie doch. Nachdem dann um die Mitte unseres Jahrhunderts die Laufänderung des Hwangho den Durchgangsverkehr auf

1) In der Zollstatistik Tientsins erscheinen Strohgeflechte zuerst im Jahre 1872 und zwar mit 578 Pikul im Werte von 8233 Haikwan Taels.

2) Die Ausfuhr von Strohgeflechten über Tientsin hat sogar in den letzten 5 Jahren diejenige über Tschifu übertroffen, doch stammt sie — wie noch kurz anzuführen sein wird — zum Teil wahrscheinlich zum beträchtlichen Teil, aus West-Schantung.

dem Kanal im wesentlichen lahmlegte, entwickelte sich der Verkehr in Seeschunken wiederum in verstärktem Maße; nicht weniger als 10 000 sollen zur Zeit der Eröffnung Tientsins alljährlich in die Paihömündung eingelaufen sein¹⁾. Der eigentliche Aufschwung datiert aber erst seit der Eröffnung im Jahre 1861. Erst seitdem Dampfschiffe es aufsuchen können, ist Tientsin zum eigentlichen Eingangsthor geworden für die Reichshauptstadt Peking und das große Hinterland, das sich aus der Provinz Tschili und großen Teilen der Provinzen Schansi, Schensi, Kansu und Honan, sowie der Mongolei zusammensetzt und etwa die doppelte Bevölkerungszahl Deutschlands aufweisen dürfte.

Anfangs entsprach die Entwicklung allerdings nicht den gehegten Erwartungen; doch langsam hob sich der Handel und insbesondere in den letzten Jahren nahm er einen solchen Aufschwung, daß Tientsin in den Gesamtzißern seines kontrollierten Handels jetzt Kanton und Hankou übertroffen hat und unmittelbar nach Schanghai rangiert. Im laufenden Jahrzehnt betrug die

	Ausfuhr in Haikwan	fremde Einfuhr Taels, die im Jahre 1897 einen 3,03 M. hatten	einheim. Einfuhr	Ausfuhr u. Einfuhr Wert von
1890	4 978 644	17 177 294	16 571 758	38 727 696
1891	5 576 555	18 431 290	17 513 455	41 521 300
1892	6 414 414	17 890 775	15 123 389	39 428 578
1893	5 960 947	19 743 914	17 995 524	43 700 385
1894	6 864 248	21 767 407	21 965 020	50 569 675
1895	9 158 924	23 382 529	26 065 475	58 606 928
1896	8 561 840	29 584 743	21 599 781	59 746 364
1897	11 000 044	30 306 701	23 337 466	64 644 211

Auch erst seitdem Tientsin Vertragshafen ist, ist die Ausfuhr aus diesem nördlichen Teile des chinesischen Reiches unter der Einwirkung der fremden Kaufleute etwas entwickelt worden; gerade die letzten Jahre zeigen auch hier besondere Erfolge. Aber wenn auch im laufenden Jahrzehnt gegenüber einer Gesamtzunahme des kontrollierten Handels Tientsins in Höhe von 68 Proz. seine Ausfuhr sich um 120 Proz. gehoben hat, so bleibt sie doch noch immer auffällig hinter der Einfuhr zurück, betrug sie doch im letzten Jahre nur wenig mehr als ihr Fünftel. Dieses außerordentliche Mißverhältnis wird zum großen Teil darauf zurückgeführt, daß die von Tientsin versorgte Reichshauptstadt als Beamtenstadt im wesentlichen nur einen Konsumtions- und nicht einen Produktionsplatz bildet. Ein Teil der Einfuhrwaren wird auch durch diese in der natürlichen Ergiebigkeit und der wirtschaftlichen Entwicklung vielfach zurückstehenden Gebiete durch Edelmetalle bezahlt, über deren Herkunft noch wenig bekannt ist; Tientsin hat an ihnen andauernd eine beträchtliche Mehrausfuhr, die sich beispielsweise im letzten Jahre auf 3 054 119 Haikwan Taels Gold und 3 380 959 Haikwan Taels Silber oder zusammen nahezu 20 Mill. M. belief. Endlich hängt das Mißverhältnis auch damit zusammen, daß die obigen Einfuhr-

1) Deutsches Handelsarchiv, 1862, I, S. 226.

zahlen die ganze Durchfuhr nach Sibirien mit umfassen, die, wie wir sogleich sehen werden, recht beträchtlich ist. Die Ausfuhr Tientsins, die, wenn diese beiden letzten Momente mit in Rechnung gezogen werden, auf etwa die Hälfte der Einfuhr sich hebt, umfaßt nur wenige Artikel, die der Beachtung wert sind. An der Spitze standen im Jahre 1897 Felle (für rund 8 Mill. M.) und Wolle (für etwas über 6 Mill. M.) aus der Mongolei, Strohgeflechte (für rund $3\frac{3}{4}$ Mill. M.) aus Tschili und West-Schantung, Erdnüsse (für mehr als 2 Mill. M.) wahrscheinlich ebendort und Kohle (für rund 3 Mill. M.) aus Kai-ping; damit sind alle Artikel aufgezählt, die für mehr als $1\frac{1}{2}$ Mill. M. von Tientsin auf ausländischen Schiffen verfrachtet wurden; nur Borsten und Medizinen erreichten außerdem den Wert von einer Million Mark. In den genannten Artikeln mit Ausnahme des letzten und der Erdnüsse hat sich die Ausfuhr der Menge nach im laufenden Jahrzehnt im einzelnen, wie folgt, gestellt:

	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897
Ziegenfelle ¹⁾ in Stücken	474 497	519 472	636 657	791 415	752 479	772 578	521 199	624 015
Schafwolle in Pikul	80 679	90 126	122 698	88 053	207 574	172 770	137 795	188 063
Kameelwolle do.	13 753	18 249	25 112	25 168	25 219	19 351	22 672	22 640
Strohgeflechte do.	42 427	41 925	44 487	45 385	53 124	62 387	51 479	43 030
Borsten do.	4 219	5 186	4 035	7 289	8 505	9 128	8 210	10 201
Kohlen ²⁾ in Tons	56 855	95 552	85 662	81 840	104 252	53 972	86 316	144 190

Zu dieser Ausfuhr kommt, wie bereits angedeutet wurde, die Theedurchfuhr nach Sibirien hinzu. Auch sie hat sich erst entwickelt, seitdem Tientsin von Dampfem aufgesucht wird; seitdem hat sich der chinesisch-russische Theehandel von der geschilderten Ueberlandroute überwiegend hierher gezogen. Im Durchschnitt der Jahre 1890—1897 haben 75 000 Metercentner schwarzer Thee rund 200 000 Metercentner Ziegelthee diese Route eingeschlagen. Dem Werte nach betrug der chinesische Thee, der in Tientsin auf dem Seewege ankam, um über Kalgan und Kiachta nach Sibirien weiter transportiert zu werden, in Haikwan Taels ³⁾:

1890	4 527 848	1894	6 257 452
1891	4 433 807	1895	8 369 541
1892	4 062 629	1896	8 291 052
1893	5 095 319	1897	9 439 649

1) Die Ziegenfelle machen nur einen kleinen Teil der zur Ausfuhr gelangenden Felle aus; im Jahre 1897 betrug ihr Wert noch nicht $1\frac{1}{2}$ Mill. M., während die Gesamtausfuhr von zubereiteten und unzubereiteten Fellen 8 Mill. M. erreichte. Es würde aber zu weit führen, die 34 verschiedenen Nummern, die in der Zollstatistik sich finden, hier wiederzugeben. Neben den angeführten Ziegenfellen, zu denen im Jahre 1897 noch 1 692 480 ungegerbte im Werte von etwas über einer Million Mark hinzukommen, stehen Lamm- und Schafsfelle.

2) Von der Kohlenausfuhr erfolgt $\frac{1}{6}$ — $\frac{1}{8}$ für Regierungszwecke, z. B. im Jahre 1897 27 957 Tons.

3) Der Art nach setzte sich diese Theedurchfuhr, abgesehen von ganz geringen Mengen von grünem Thee und Tablettenthe, zusammen aus:

	schwarzem Thee	Ziegelthee
	Metercentner	Metercentner
1890	60 000	156 000
1897	71 000	244 600

Aber hat auch die Handelsentwicklung Tientsin bis zur zweiten Stelle unter den chinesischen Vertragshäfen emporgehoben, seine Hauptbedeutung hatte es in der Vergangenheit dadurch gewonnen, daß es seit dem Anfang der siebziger Jahre die Residenzstadt des Vizekönigs Lihungtschang war, damit zum Sitz sowohl der eigentlichen auswärtigen Politik des Landes, als auch der aufgeklärten chinesischen Unternehmungslust wurde. Darauf geht es zurück, daß Tientsin, wie es in seiner Nähe das erste moderne Bergwerk in China erstehen sah, auch der erste Ausgangspunkt erfolgreicher chinesischer Eisenbahnbauten wurde. Ende der achtziger Jahre wurde der Bau der Bahn begonnen, die zu dem ungefähr 280 km entfernten, am östlichen Endpunkt der großen Mauer gelegenen Küstenplatz Schanhaikwan führt und darüber hinaus jetzt fortgesetzt wird; im Jahre 1897 wurde auch die Bahnlinie von Tientsin bis nahe vor die Thore Pekings vollendet und auch sie wird verlängert und scheint bereits bis Pauting fertig zu sein.

Hat so dieser wichtigste Hafen des Nordens, dessen Bevölkerung heute auf 950 000 Einwohner angegeben wird, unzweifelhaft mannigfaltiger Gunst der Verhältnisse sich zu erfreuen gehabt, so hat er doch auch unter verschiedenen Uebelständen zu leiden. Zunächst ist er regelmäßig vier Wintermonate für jeglichen Schiffsverkehr durch Eis verschlossen. Aber auch wenn Frost ihn nicht versperrt, ist der Zugang zu ihm erswert, ja neuerdings Seeschiffen unmöglich gemacht worden. Denn nicht nur hat sich vor der Paiho-Mündung eine große breite Barre—die Taku-Barre—gebildet, die zur Zeit der Flut zwar heute noch einen Wasserstand von 14 Fuß aufweist, aber der Gefahr der Verschlechterung, zumal der Hwangho seine sedimentreichen Fluthen ja jetzt auch in den Golf von Petschili entleert, dauernd ausgesetzt ist, sondern der Fluß selbst versandet und verschlammt auch in immer stärkerem Grade. Konnten früher Seedampfer ohne Schwierigkeiten bis Tientsin hinaufkommen, so hat dieser Vertragshafen heute, wo oft kaum 7 Fuß Wasser im unteren Paiho vorhanden sind, ganz aufgehört, ein Seehafen zu sein; der traurige kleine Ort Tongku, kurz oberhalb der durch die berühmten Taku-Forts geschützten Flußmündung, ist an seine Stelle getreten; dort werden Waren aus den im Flusse ankernden Dampfern auf Leichterfahrzeuge umgeladen und Passagiere müssen hier auf eine kurze Eisenbahn übergehen, die seit dem Jahre 1888 Tongku mit Tientsin verbindet. Die Umständlichkeit dieses Warenverkehrs ist so groß, daß die Frage der Paiho-Regulierung geradezu zur Existenzfrage für Tientsin geworden ist. Unter dem Druck dieser Erkenntnis ist gemeinschaftlich von den fremden Konsuln und dem Vizekönig ein Kapital von 250 000 Taels zusammengebracht worden, und es heißt, daß mit den Regulierungsarbeiten alsbald begonnen werden soll. Ob sie aber dauernd den erwünschten Erfolg werden sichern können, erscheint nicht ganz unzweifelhaft. So drängt sich, wie bei Schanghai, auch hier die Frage auf, ob es Tientsin gelingen wird, seine bisherige Stellung zu behaupten oder ob statt seiner der fortschreitende Eisenbahnbau an der Küste einen

neuen Hafen emporbringen wird, der weniger zu leiden hat unter Vereisung und Verschlammung.

Die soeben betrachtete nördliche Hälfte der großen chinesischen Ebene, deren Verschiffungsplatz Tientsin ist, wird eingerahmt von zwei Gebieten, mit denen sie nur lose in Verbindung steht. Es sind das jene zwar voneinander getrennten, aber doch geographisch und politisch, auch ethnographisch und wirtschaftlich in mannigfachen Beziehungen zu einander stehenden Teile Chinas, die keck ins Gelbe Meer, den Seezugang nach Tientsin und Peking beherrschend, vorspringen und im verflossenen Jahre vom ganzen Lande das lebhafteste Interesse auf sich gelenkt haben. Es ist im Süden die Provinz Schantung, im Norden die zur Mandschurei gehörige neue neunzehnte Provinz des chinesischen Reiches, Schöngking.

Wie die Provinz Schantung, die durch ihr zwischen den Extremen der nördlicheren und der südlicheren Gegenden vermittelndes Klima den Ruhm erworben hat, von allen Provinzen Chinas die gesündeste zu sein, in ihrem westlichen Teil vom Yangtse-Hafen Tschingkiang aus auf der betrachteten Route des Kaiserkanals erreicht wird, so führt auch im Norden von Tientsin aus eine ähnliche Straße nach Westschantung herunter; sie verläuft bis zu den bereits jenseits der Grenze Tschilis gelegenen Tötschou ebenfalls den großen Kanal entlang und setzt sich dort, wo die Wasserstraße anfängt, unbrauchbar zu werden, auf Landwegen fort, in verschiedenen Richtungen das dichtbevölkerte Flachland, dessen Mittelpunkt die Provinzhauptstadt Tsinan ist, durchziehend. Soweit Schantung noch zur großen chinesischen Ebene gehört, vollzieht sich sein Verkehr mit der Außenwelt und insbesondere mit dem Ausland überwiegend auf diesen beiden Straßen, und was von der großen Ebene gesagt wurde, gilt im wesentlichen auch für diesen ihren volkreichen Teil. Wahrscheinlich haben sogar mehr, als in anderen Teilen derselben, die betrachteten Hwangho-Ueberschwemmungen hier die gesunde Kontinuität der wirtschaftlichen Entwicklung verhindert. Sie sind auch die Hauptursachen, daß in diesem fruchtbaren Gebiet die Bevölkerung eher im Rückgang, als in der Zunahme begriffen ist. Das Ueberschwemmungsgebiet im Westen ist der Herd der großen Auswanderung aus Schantung, die in wachsendem Maße in den letzten Jahren — mehr infolge bitterer Not, als kühner Unternehmungslust — sich entwickelt hat. Zu vielen Tausenden hat die Bevölkerung ihre stets bedrohten Acker verlassen, um neue Heimstätten in Gegenden sich zu begründen, die nicht von gleichen Katastrophen heimgesucht werden und die noch nicht so dicht bevölkert sind, in Schansi und Schensi einerseits, in der Mandschurei andererseits¹⁾. Man wird kaum fehlgehen, wenn man behauptet, daß der Wohlstand in Westschantung und damit in

1) Decennial Reports of the Imperial Maritime Customs of China, 1893, p. 41, 59, 63.

der ganzen Provinz jetzt tiefer steht, als in den ruhigen Zeiten, in denen der Hwangho noch, ohne Schantung zu berühren, mehr als vier Breitegrade weiter im Süden seine Fluten ins Meer ergoß, ja daß er allem Anscheine nach in steigender Abnahme sich befindet¹⁾.

Von der Ebene aus erstreckt sich mehr als 300 km weit eine felsige Halbinsel ins Gelbe Meer hinaus. Sie umfaßt den größeren, wenn auch schwächer besiedelten Teil der Provinz, deren Gesamtflächenraum etwa 145 000 qkm oder den dreifachen Umfang Rheinland-Westfalens beträgt, deren Gesamtbevölkerung von der neuesten, aus dem Jahre 1894 stammenden Zählung auf 37¹/₂ Mill. angegeben, wohl richtiger auf rund 25 Mill. geschätzt wird²⁾. Sie ist mit entwaldeten Bergen bedeckt, die den Verkehr sehr erschweren, vielfach auf bald bergab, bald bergan führenden Wegen nur den Transport auf Maultieren oder Schubkarren gestatten. Nur an einer Stelle zieht sich eine breite thalartige Durchgangsstraße durch das Gebirgsland und trennt die Halbinsel in einen stark isolierten nordöstlichen und einen mit dem reichbesiedelten Flachland enger verknüpften südwestlichen Teil. Durch diese das Gebirgsland zerteilende wellige Ebene, die sich in ihren Hauptteilen nur 25–30 m über den Meeresspiegel erhebt, strömen zwei, nur durch eine schmale, niedrige Wasserscheide getrennte Flüsse, der nach Nordwesten sich ergießende Kiaho und der nach Südosten strömende Zwillingsfluß, der bald mit demselben Namen bezeichnet, bald Takuho genannt wird. Die Bucht von Kiautschou mit dem am weitesten nach Osten vorspringenden Teil des Flachlandes verbindend, wird diese heute vielgenannte Einsenkung mit Recht als einer der Hauptvorteile der Lage unserer jungen deutschen Besetzung im fernen Osten gerühmt³⁾.

Um den Dschunken die lange von Stürmen und Seeräubern gefährdete Umschiffung der Halbinsel zu ersparen und den Tributreis schneller und sicherer nach Peking gelangen zu lassen, ist in dieser Einsattelung bereits, ehe der Kaiserkanal bis zum Norden heraufgeführt wurde, ein anscheinend schleusenloser⁴⁾ Kanal angelegt

1) Das Urteil über die Gesamtlage der Bevölkerung Schantungs wird in dem soeben erwähnten zehnjährigen Zollbericht S. 69 in die Worte zusammengefaßt: The people of the province are considered to be hard working and law abiding, and yet, even with the many natural and agricultural products of their land, they are, as a whole, so poor as to be able to procure only the bare necessities of life; almost every year, too, dire distress prevails in some district or other, due to the destruction of crops, to rivers breaking their banks, to violent rain storms, or to drought.

2) Vgl. v. Richthofen, Schantung und seine Eingangspforte Kiautschou, Berlin 1898. Es wird hier auf dieses Werk, das in wunderbaren großen Zügen ein Bild Schantungs und seiner Stellung inmitten des großen Reiches entwirft, Bezug genommen; es soll im wesentlichen nur versucht werden, auf seinem Boden fußend, es in einigen Punkten zu ergänzen. Im übrigen wird bemerkt, daß der Hauptteil dieser Aufsätze schon geschrieben war, als dies neueste Werk v. Richthofens erschien.

3) Da es sich hier darum handelt, einen Ueberblick über die Vertragshäfen im Rahmen des chinesischen Wirtschaftslebens zu gewinnen, so kann auf die Bedeutung und Stellung Kiautschous im einzelnen ebensowenig erschöpfend eingegangen werden, wie es in Bezug auf anderen Kolonialbesitz an der chinesischen Küste, insbesondere Hongkong, in diesem Zusammenhang geschieht.

4) Vgl. den Vortrag des Oberingenieurs Gaedertz über seine Reisen in Schantung

worden, der bei den heute noch Sinhotschönn d. h. die Stadt des neuen Flusses genannten Ort in den Golf von Petschili mündet¹⁾. Dieser Kanal, welcher Kiau-Lai-nan-ho, d. h. der südliche Fluß von Kiau nach Lai, oder Yuen-Liang-ho, d. h. der Fluß, der die von fern kommenden Lebensmittel zu transportieren gestattet, genannt wird, konnte — wenigstens zur regenarmen Jahreszeit — nur von sehr kleinen Schiffen befahren werden. Der große Kaiser Kanghsi, der gelehrte Jesuiten zu Beratern hatte und durch sie die erste, noch heute nur in einigen Teilen überholte Karte Chinas anfertigen ließ, unternahm es später zu Beginn des 18. Jahrhunderts, diesen Kanal für Seeschiffe zu erweitern; doch wurde er mit der Ausführung dieses großgedachten Planes nicht fertig; immerhin scheinen die mit dem Südwestmonsun heraufkommenden Reidschunken auf dieser Wasserstraße zur Zeit der sommerlichen Regen die Halbinsel durchkreuzt zu haben²⁾. Heute würde die Vollendung und Wiederherstellung dieses im Wasserspiegel 20—30 m breiten Kanals, dessen Bauten noch „erstaunlich“ gut erhalten sind, nach sachverständigem Urteil „keine besonderen technischen Schwierigkeiten bieten“³⁾ und auch kaum sehr kostspielig sein, da für derartige Bauten geeignete Arbeitskräfte in Fülle billig zu haben sind und auch die nötigen Materialien aus der Nachbarschaft gewonnen werden können. Man hat den Gedanken daran aber bisher von der Hand gewiesen, da wegen der geringen Wassertiefen „große Seedampfer die nördliche Mündung des Kanals nicht würden erreichen können“⁴⁾. Und sicherlich ist zuzugeben, daß die heutige Ausführung des Kanals wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen wäre, wenn sie nur oder überwiegend — dem Projekte Kaiser Kanghsi's entsprechend — im Hinblick auf die Seeschifffahrt im Norden und im Süden der Schantunghalbinsel vorgenommen werden sollte. Aber auch in anderer Beziehung läßt der Kanalbau sich betrachten.

Wie östlich bis zum Orte Tschimei, so soll der alte Kanal in seinem nördlichen Teile auch nach Westen eine Abzweigung entsandt haben zu einem oder beiden der Tsing-Flüsse, von denen der größere seit dem Jahre 1851, wie wir sahen, die Fluten des Hwangho aufnehmen mußte⁵⁾. Wenn sich das bestätigt, so war also die Provinzhauptstadt Tsinan oder ihr benachbarter Hafenplatz Lokou mit einem großen Teil des östlichen Schantung, sowohl mit seiner Süd-, als auch mit seiner Nordküste in schiffbarer Verbindung.

in den Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin 1898 Heft 8 und 9, S. 379—410.

1) Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society, Vol. 28 p. 166.

2) Gaedertz, a. a. O. S. 384.

3) Franzius, Ein Ausflug nach Kiautschou. Vortrag, gehalten in der Abteilung Berlin-Charlottenburg der deutschen Kolonialgesellschaft, Berlin 1898, S. 92.

4) Franzius, a. a. O. Auch Gaedertz a. a. O. S. 385 scheint denselben Standpunkt einzunehmen, wenn er den Gedanken an eine Wiederherstellung des Kanals als „Chimäre“ bezeichnet, „insofern, als die Kosten der Wiederherstellung, der nördlichen Einfahrt namentlich, ganz bedeutend sein würden“.

5) Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society, Vol. 28, p. 166. Vgl. auch Gaedertz, a. a. O. S. 404.

Neuerdings ist nun von Tsinan aus, wie wir früher bereits erwähnten, eine für größere chinesische Schiffe befahrbare Wasserstraße, unter Benutzung des kleineren Tsingflusses und vermutlich auch älterer Kanalanlagen, bis zum Orte Yangkiokou am Golf von Petschili angelegt worden¹⁾. Im Laufe des Jahres 1898 ist dieser neue oder wiederhergestellte Hsiao-Hsing-Kanal, der durch verschiedene früher in das Bett des Gelben Flusses sich ergießende Gewässer gespeist wird, vom Hwangho in der geschilderten Weise — wahrscheinlich auf die Dauer — occupiert worden. Der Ausfluß des großen Stromes wurde damit der Mündung des früheren Kiau-Lai-Kanales beträchtlich näher gerückt; und man wird sagen dürfen, wenn es den Chinesen mit ihren kleinlichen technischen Mitteln möglich war, die längere Wasserstraße von Tsinan zum Meere in kurzer Zeit und zweifellos mit verhältnismäßig geringen Geldmitteln herzustellen, so werden technische Schwierigkeiten und Kosten auch schwerlich den Europäer von dem Bau eines kürzeren Kanales abschrecken können, der vom Unterlauf des Hwangho bis zu dem nach sachverständigem Urteil in größeren Dimensionen leicht auszubauenden Kiau-Lai-Kanal führt²⁾, zumal da ein solcher Kanal wahrscheinlich schon bestanden hat, vielleicht in der Hauptsache noch heute besteht. Unter der Voraussetzung, daß die unaufschiebbar erscheinende Regulierung des Hwangho durchgeführt und durch ein Zusammenhalten seiner regellosen Fluten die naturgemäße Schiffbarkeit dem großen Strome in seinem Unterlauf, wenn auch nur in bescheidenen Grenzen, verliehen wird, kann die Wiederherstellung einer Kanalverbindung Tsinan-Kiautschou, die gleichzeitig den meisten in Schantung in Aussicht genommenen Bergwerken dienstbar gemacht werden könnte, von der weittragendsten wirtschaftlichen Bedeutung werden, denn sie könnte Kiautschou eine weit ins Inland führende Wasserstraße und dem Hwangho einen großen Mündungshafen³⁾ schaffen. Die geringen Wassertiefen an der ganzen Südwestküste des Golfs von Petschili, die bisher gegen den Kanalbau angeführt wurden, werden so zum Hauptgrund für denselben. Zumal da die starken Sedimentmassen, die der Gelbe Fluß aus den fernen Gebirgen herbeiwälzt, sie stets noch weiter vermindern, machen sie Schiffen von nur mäßigem Tiefgang den Zugang zum Gelben Fluß dauernd unmöglich und verhindern in seinem Mündungsgebiet die Anlage eines Seehafens, der zu einem Umschlagsplatz von internationaler

1) a. a. O. S. 146, 166. Dort heißt es, der Kanal sei, „navigable for good sized native craft“. Nach den Speisungsverhältnissen erscheint das sehr wahrscheinlich. Die Angabe von Gaedertz a. a. O. S. 409, daß die auf dem Kanal verkehrenden Böte höchstens $1\frac{1}{2}$ t fassen, dürfte sich demnach nur auf die von ihm hauptsächlich besuchte Strecke in der Nähe von Teinan beziehen, wo der Kanal ein kleineres Profil hat.

2) Wenn man einerseits die großen Wassermassen, die der Hwangho bei seinen Ueberschwemmungen stets entfaltet, sich vergegenwärtigt, andererseits die großen Regengüsse, die über das Schantunger Bergland regelmäßig im Sommer hinziehen, bedenkt, so will die Frage einer Kanalspeisung einem Laien um so weniger schwierig erscheinen, als sie ja auscheinend einst auch von den Chinesen gelöst gewesen ist.

3) Das genannte Tiemönnkwan, das im Winter stets verlassen wird, vermag höheren Ansprüchen nicht zu genügen.

Bedeutung sich zu erheben vermöchte. Gelingt es aber, den Hwangho — wie es so dringend nöthig ist — zu regulieren, und gelingt es, die früher anscheinend bestandene Kanalverbindung seines Unterlaufes mit der Bucht von Kiautschou wieder herzustellen, so würde aus dem alljährlich unsagbares Elend verursachenden „Kummer Chinas“ eine Segenspendende Verkehrsstraße geschaffen werden können, die 700—800 km — wahrscheinlich ohne Umladung — schiffbar, durch die volkreiche, einer ungestörten Entwicklung endlich fähige Ebene bis unmittelbar an den Fuß der zukunftsreichen Kohlen- und Erzprovinz Schansi führte und in Kiautschou einen sonst nicht vorhandenen, vor Versandung dauernd zu schützenden Seehafen erhielte. Auch wenn diese große Wasserstraße nur für kleine Fahrzeuge, etwa nur für Schiffe von der Größe der Finowkanalkähne, nutzbar gemacht würde, so dürfte kaum jemand, der gesehen hat, mit wie unendlich geringen Kosten die chinesische Binnenschifffahrt betrieben wird¹⁾, daran zweifeln, daß sie für den Transport großer, schwerer Massenartikel, wie sie von Schansi aus ja voraussichtlich überwiegend und zwar in der Richtung stromabwärts in Betracht kommen, der Eisenbahn überlegen sein wird, selbst überlegen sein wird, obwohl Frost den Betrieb für drei Monate im Jahr wahrscheinlich lahm legt und so den Verkehr in die kurze Frist von $\frac{3}{4}$ Jahr zusammendrängt, wie es ja auf mancher vielbenutzten Wasserstraße der Fall ist. Erst durch eine derartige billige Wasserverbindung mit dem weiten Hinterlande, auf das sie angewiesen ist, würde unsere deutsche Besitzung im fernen Osten wirtschaftlich vergleichbar werden mit dem die Mündung des Yangtse beherrschenden Schanghai und dem im Delta des weitverzweigten Westflusses gelegenen Hongkong²⁾. Und wollte man einwenden, daß man durch eine derartige Wasserstraße die für die bergbauliche und industrielle Entwicklung Schantung gewichtigste Konkurrenz der von Natur mit Kohlen und Erzen noch reicher bedachten westlichen Schan-Provinz sich gleichsam ins eigene Heim locke, so kann

1) Es würde — wenigstens auf der langen, offenen Stromstrecke — an die Einrichtung eines Schleppschiffahrtbetriebes zu denken sein, wie er in verschiedenen Teilen China's bereits erfolgreich und ohne Schwierigkeiten sich eingebürgert hat.

2) Es wird oft gesagt, daß Kiautschou Hongkong gegenüber den wirtschaftlichen Vorteilen habe, nicht eine Insellage zu haben, die den Anschluß an die großen zukünftigen Binnenhandelsstraßen des Landes, die Eisenbahnen, erschwere. Auch v. Richthofen, Schantung und Kiautschou, S. 259. scheint diese Ansicht zu vertreten, wenn er bei der britischen Inselstation als Nachteil hervorhebt, „daß sich nicht Binnenlandwege, vor allem Eisenbahnen, anschließen lassen“ und hinzufügt: „ihr Hinterland ist in erster Linie die Küste, nicht das Binnenland“. Es dürfte damit doch der den „Nachteil“ aufwiegende große natürliche Vorteil der Lage Hongkongs an der wichtigen Binnenhandelsstraße des Westflusses nicht zur Geltung kommen, ganz abgesehen davon, daß der Nachteil auch dadurch paralysiert wird, daß auf dem zu Hongkong gehörigen, jüngst noch beträchtlich erweiterten Teil des Festlandes, Kaulun, wo bereits bisher die großen Postdampfer anlegen und die Schiffswerften sich befinden, die Möglichkeit eines Ausgangspunktes für kontinentale Bahnen gegeben ist. Es kommt eben darauf an, daß — wie v. Richthofen alsbald bemerkt — „der Transport der Handelsgüter bis in große Ferne leicht und billig geschehen kann“ und daß das nicht auf einer so großartigen, so wenige Kosten verursachenden Wasserstraße, wie dem Westfluß, für weite Strecken unter sonst gleichen Verhältnissen billiger möglich sein wird, ist zum mindesten noch nicht bewiesen worden.

das nicht ausschlaggebend sein, weil derselbe Grund auch gegen die in Aussicht genommenen Eisenbahnen ins fernere Hinterland ins Treffen geführt werden könnte und weil es volkswirtschaftlich noch wichtiger ist, den großen Verkehrsstrom, der voraussichtlich einst, wenn auch vielleicht in noch fernerer Zukunft, als heute vielfach angenommen wird, von Schansi aus sich entwickeln wird, auf dem im Hwangho von der Natur größtenteils vorgezeichneten Wege nach Kiautschou zu lenken, als zu seinen Konkurrenzhäfen im Yangtsethale oder an der Paihomündung gelangen zu lassen.

Das Kiau-Lai-Becken, das zu diesem kühnen Ausblick in weite Fernen uns veranlaßt hat, der phantastisch genannt werden müßte, wenn im ungeheuren Chinesenreich nicht auch alle Pläne unserer Konkurrenten das Gepräge einer weitschauenden Zukunftspolitik annehmen und wenn nicht eine junge Kolonialmacht, zumal in einem Lande so großer „Möglichkeiten“, den Blick weit über die unmittelbare Gegenwart zu erheben verpflichtet wäre — das von der Bucht von Kiautschou zum Golf von Petschili sich hinziehende Kiau-Lai-Becken bildet die einzige bedeutende Einsenkung, die den gebirgigen Teil Schantung durchbricht. Auf seinen beiden Seiten, im Osten und im Westen, breitet sich Gebirgsland, das in seiner geologischen Beschaffenheit zwar sehr verschieden ist, beiderseits aber den Verkehr insbesondere in schweren Gütern in sehr enge Grenzen bannt. Man sollte aber meinen, daß die von drei Seiten vom Meere umspülte, nirgends sehr breite Halbinsel für die Verkehrsschwierigkeiten im Innern dadurch etwas entschädigt würde, daß sie im Gegensatz zum ungefügten Kontinentalrumpf, dem sie sich angliedert, den Vorzug der Inseln genösse, überall leicht der großen billigen Verkehrsstraße des Meeres sich bedienen zu können. Das ist aber nur in recht beschränktem Maße der Fall. Erstens ist die Küste nicht sehr reich an Häfen. Ueberall sowohl an der Nord- als auch an der Südseite der Halbinsel kommen zu der großen Auffüllungsarbeit, die der Hwangho in den verschiedenen Zeiten seines wechselnden Laufes geleistet hat, noch mannigfache lokale Ursachen der Versandung hinzu, die durch die Entwaldung aller Berge, die den Erdboden und das verwitternde Gestein haltlos den Regengüssen preisgibt, sehr verstärkt wurden. Von den beiden Hafenplätzen, die an der Südküste früher eine Rolle spielten, Kiautschou und Kinkiakou, hat der zweite heute jede Bedeutung verloren, weil die Bucht, an der er liegt, völlig verschlammt ist¹⁾; es ist bekannt, daß auch die eigentliche Stadt Kiautschou ihre frühere Handelsstellung verloren hat, ein großer Teil ihrer Bucht jedoch der Verschüttung glücklich entgangen ist und auch weiter — wie erwartet werden darf — entgehen wird, zumal da der Hwangho mit seinen Ablagerungen jetzt die nördliche Küste beglückt und die unter deutschem Einfluß hoffentlich unternommene Aufforstung den Boden im Bereiche des Kiauflusses wieder festwurzelt. Sonst ist an der Südküste von einem nennenswerten Hafen nichts

1) v. Richthofen, Schantung und Kiautschou, S. 68, 252.

bekannt geworden. Ähnlich liegen die Verhältnisse an der Nordküste. Töngtschou, Tschifu und Weihaiwei, auf die später noch kurz zurückzukommen ist, sind hier zu nennen. Außer diesen wenigen genannten Plätzen finden sich an beiden Küsten noch eine „Menge Zufluchtsstellen, in kleinen, meist durch hakenförmige Felsenvorsprünge halbgeschützten Baien“¹⁾, doch keine Plätze, die eigentlich Häfen genannt werden können. Jedenfalls kommen für Dampfschiffe anscheinend nur die erwähnten Städte in Betracht²⁾.

Zweitens entbehrt Schantung den Vorteil, den die Südküste zwischen Westfluß und Yangtse genießt, trotz der bergigen Natur mit vielen leichten Zugängen zum Meere ausgestattet zu sein. Das von nennenswerten Flüssen nicht durchbrochene Gebirgsland erschwert vielmehr ebenso, wie den Verkehr zwischen zwei Orten des Inlands, auch den Zutritt zur Küste fast überall. Da endlich auch die Charakteranlage den Bewohner Schantungs nicht so aufs Meer hinaus zu treiben scheint, wie den wagmutigen Sohn der Provinzen Kwangtung, Fukien und Tschekiang, so wird die Küstenschifffahrt hier im wesentlichen auf die Stufe eines beschränkten Lokalverkehrs herabgedrückt, der keinen eigentlichen Ersatz für die Schwierigkeiten des Verkehrs im Innern zu bieten vermag. Immerhin ist die chinesische Seeschifffahrt auch hier rege; mehr als 12000 Dschunken, deren Tragfähigkeit zwischen 2000 und 360 Metercentnern und deren Besatzung zwischen 19 und 10 Mann schwankt, sollen an der Küste beschäftigt sein³⁾. Aber für den großen Warenverkehr spielen sie nur eine geringe Rolle.

Die Gebirgsnatur der Halbinsel legt ihrem Wirtschaftsleben auch sonst viele Fesseln auf. Sie hält alles in den kleinlichen Grenzen örtlich gebundener Lokalwirtschaft. Deshalb herrscht auch in dem bergigen, wie in den abgelegenen ebenen Teilen Schantungs, anscheinend stärker, als in den meisten anderen Provinzen, der Ackerbau vor. Und weil die Gebirgsnatur die nutzbare Fläche so einengt, so überwiegt im Osten, wie im fast überfüllten ebenen Westen, eine Bodennutzung intensivster Art, die von der Berieselung im ausgedehntesten Maße Gebrauch macht und fast jeder einzelnen Pflanze liebevolle Pflege angedeihen läßt. Vielleicht steht auch mit den schwierigen Verkehrsverhältnissen in Zusammenhang, daß seit dem Ende der siebziger Jahre auch in Schantung — wie es in den fernen Gebirgsprovinzen geschehen ist — die Kultur des Opiums als rentabelste Ueberschußkultur sich eingebürgert hat, weil das Opium wegen seines geringen Gewichtes und hohen Wertes am besten die Kosten eines mühsamen Gebirgstransportes zu ertragen vermag⁴⁾. Im Jahre

1) a. a. O. S. 249

2) Vielleicht könnte im Norden, etwa 50 km westlich von Töngtschou, noch Lunkou genannt werden, das einen trefflich geschützten Hafen haben soll, aber freilich durch eine Barre versperrt wird, die bei Niedrigwasser nur $7\frac{1}{2}$ Fuß Wasser hat.

3) Decennial Reports, p. 71.

4) Obwohl diese Artikel eigentlich nur, gleichsam als Einleitung, einen orientierenden Ueberblick geben sollen, so soll doch bei Schantung, das in den Mittelpunkt des

1891 wurde die jährliche Opiumproduktion Schantung bereits auf 17000 Metercentner im Werte von 4820000 Tschifu Taels oder rund 14 Mill. Mark nach dem heutigen Silberwert geschätzt. Der Mittelpunkt dieser Opiumkultur sollte damals im Südwesten der Provinz liegen am Fuße des Gebirgslandes in den Bezirken von Yentschou und Tsining, von wo das beliebte Gift über die ganze Provinz, hauptsächlich nach den angeblichen Verbrauchsmittelpunkten Töngtschou und Laitschou, verschickt wurde; der Anbau des Mohns dehnte sich aber bereits zu Beginn unseres zur Rüste gehenden Jahrzehnts über die ganze Provinz aus; beispielsweise werden im Bezirk von Tsimo, dem Kiautschou benachbart ist, in Weihsien, in Laitschou und in Töngtschou, wo überall um die Mitte der achtziger Jahre angeblich noch keine Mohnpflanze zu sehen war, wenige Jahre darauf je 100 Metercentner gewonnen¹⁾. Und wie überall die Mohnkultur, wo sie in China Wurzel faßt, zu immer größerer Ausdehnung drängt, so wird sie wahrscheinlich auch hier heute bereits beträchtlich weiter um sich gegriffen haben. Das ausländische Produkt hat sie bereits ganz aus der Provinz verdrängt. Schon im Jahre 1891 sollte sein Verbrauch, trotz einer Zunahme des Opiumrauchens, auf $\frac{1}{6}$ des Verbrauches vor 10 Jahren gesunken sein. Seine kontrollierte Einfuhr in Tschifu ist von 4153 Pikul im Jahre 1874 auf 321 Pikul im Jahre 1897 herabgegangen²⁾.

Das rasche Umsichgreifen der Mohnkultur erfolgt in Schantung hauptsächlich auf Kosten der Nährpflanzen. Unter ihnen stehen Weizen und Bohnen obenan. Sie bilden neben Hirse, Kauliang und Mais das Hauptnahrungsmittel des Volkes. Sie kommen aber auch für die Ausfuhr in Betracht. Einmal werden die Bohnen selbst nach den chinesischen Südprovinzen ausgeführt; in noch stärkerem Grade werden jedoch hauptsächlich gegen Reis, Zucker und Papier die Bohnenkuchen dorthin verfrachtet, die bei der Gewinnung des Bohnenöls, das in ganz China in Konkurrenz mit Erdnußöl zur Zubereitung der Speisen benutzt wird, als Abfälle gewonnen und in den südlichen Küstenprovinzen als Düngemittel vor allem in der Zuckerrohrkultur verwendet werden; im Jahre 1897 wurden rund 780000 Metercentner Bohnenkuchen auf Dampfschiffen von Tschifu versandt. Der Weizen gelangt nicht, wie die Bohnen, auch direkt in unverarbeiteter Form zur Aus-

deutschen Interesses gerückt ist, auf die lokalen Details etwas genauer eingegangen werden. Es soll versucht werden, in den wichtigsten Artikeln — und das sind aus kulturellem Grunde Opium, sowie aus wirtschaftlichem Strohborde und Seide — einen kurzen Ueberblick möglichst über die Entwicklung und gegenwärtige Lage zu geben, der meines Wissens bisher noch nicht vorliegt.

1) Decennial Reports etc S. 50.

2) Von den 132 Opiumschänken, die in Tschifu, dessen Bevölkerung auf 35000 Einwohner geschätzt wird, im Jahre 1891 bestanden, verkauften 97 reines einheimisches Opium, 20 eine Mischung von $\frac{7}{10}$ einheimischem und $\frac{3}{10}$ ausländischem, 10 eine Mischung von $\frac{1}{2}$ einheimischem und $\frac{1}{2}$ ausländischem und nur 5 reines ausländisches Opium. Es ist allerdings zu erwähnen, daß einheimisches Opium auch eingeführt wird und zwar hauptsächlich — wie wir noch sehen werden — aus der südlichen Mandschurei.

fuhr. Doch werden aus seinem Mehl Fadennudeln ¹⁾ hergestellt, die in nicht unbeträchtlichen Mengen — von Tschifu aus im Jahre 1897 fast 90 000 Metercentner — ebenfalls nach dem Süden, insbesondere nach Hongkong, verfrachtet werden, wo sie sehr beliebt sind. Während aber alle bisher genannte Ausfuhr in China bleibt, interessiert der Weizenanbau auch das Ausland. Er liefert nämlich außer den nahrhaften Körnern — im Gegensatze zu Italien, wo eine befriedigende Vereinigung des Nähr- und Nutzwertes nicht gelingt — das Stroh für die Strohboarden, die zum Teil jedenfalls auch ihrer leichten Transportierbarkeit es zu danken haben, daß sie unter den bisherigen Ausfuhrartikeln Schantungs obenan stehen. Bis zum Beginn der siebziger Jahre war die Ausfuhr von Strohboarden aus ganz China nur gering, zwischen 1000 und 3000 Pikul schwankend; in Tschifu überstieg die kontrollierte Ausfuhr zuerst im Jahre 1867 100 Pikul. Die Flechtereien gingen damals überwiegend nach Kanton, wo sie zu Strohstützen verarbeitet wurden, die zur Ausfuhr gelangten; die Ausdehnung dieser Hutfabrikation geht daraus hervor, daß im Jahre 1871 allein von Tschifu 7012 Pikul Strohboarden verschifft, dagegen aus ganz China nur 2815 Pikul ausgeführt wurden. Im Auslande erkannte man es jedoch sehr bald als vorteilhafter, das Halbfabrikat selbst zu beziehen, als die viel schwieriger zu verpackenden Hüte. Daher ging ihre Herstellung und Verschiffung in Kanton plötzlich zurück und statt dessen hob sich gleichzeitig die chinesische Ausfuhr von Strohboarden mit einem Schlage von noch nicht 3000 Pikul im Jahre 1871 auf 13 446 Pikul im Jahre 1872, um sich innerhalb des nächsten halben Jahrzehnts nochmals zu verdoppeln. Eine weitere Folge dieses Umschwungs war es, daß der Handel von Kanton auf den großen Hauptverschiffungsplatz des Landes, Schanghai, überging. Von diesem aus wurden hinfort die Strohboarden, die hier hauptsächlich von Tschifu und Tientsin zusammenkamen, zum kleineren Teil nach Nordamerika, zum größeren nach England, von wo sie über das übrige Europa verteilt, gelegentlich auch nach Amerika weiter versandt wurden, verfrachtet; im Jahre 1877 gelangten beispielsweise 19 158 Pikul nach England und 5813 nach den Vereinigten Staaten. In den seither verflossenen zwanzig Jahren hat sich die Ausfuhr chinesischer Strohboarden vervierfacht; in den letzten Jahren betrug sie rund 100 000 Pikul oder etwa 60 000 Metercentner, die im Jahre 1897 von der Zollbehörde auf 6 660 000 Haikwan Taels oder rund 20 Mill. M. bewertet wurden. Die Richtungen des Verkehrs haben sich in der Zwischenzeit wenig geändert. Von den 96 000 Pikul, die im Jahre 1897 von Schanghai verschifft wurden, gingen 37 507 nach Großbritannien, 20 612 nach den Vereinigten Staaten, 11 170 nach Frankreich, 2850 nach Hamburg. Unsere ausgedehnte deutsche Strohhutfabrikation bezieht die chinesischen Strohboarden, die sie vor allem neben japanesischen

1) Diese Fadennudeln, die in den chinesischen Zollberichten den Namen „Vermicelli“ führen, sollen nach dem englischen Konsulatsbericht über den Handel Tschifus für das Jahr 1894 auch aus Bohnen gemacht werden, was ich jedoch bezweifle.

in großen Mengen verarbeitet, überwiegend noch über England. Das findet aber nicht mehr, wie früher in den Schifffahrts- und Frachtverhältnissen seinen Grund, sondern in der Zollregelung. Durch die deutschen Handelsverträge ist nämlich gegenüber den europäischen Ländern, die Strohborde liefern, insbesondere gegenüber Italien, der deutsche Einfuhrzoll für rohe, gebleichte oder gefärbte Strohborde von 18 M. auf 10 M. für 100 kg herabgesetzt worden. Da China die Meistbegünstigung nicht genießt, so ist dadurch die Einfuhr der chinesischen Strohbordel erschwert; da man sie jedoch nicht entbehren kann, so wird sie, um die höhere Zollzahlung zu vermeiden, von China zunächst nach England verfrachtet, dort gebleicht oder gefärbt und so als englisches Erzeugnis mit den Vorteilen der Meistbegünstigung nach Deutschland eingeführt. Es läßt sich deshalb auch der Betrag der deutschen Einfuhr an chinesischen Strohborde statistisch nicht genau angeben. Nach der deutschen Einfuhrstatistik bezifferte er sich im Jahre 1896 auf 7214 Metercentner; in Wirklichkeit wird er bedeutend höher sein.

Der Hauptsitz dieser ausgedehnten chinesischen Fabrikation von Strohborde ist nun, wie gesagt, Schantung. Es scheinen dort zwei Hauptdistrikte der Strohflechterei zu bestehen: einer im Norden des betrachteten Kiau-Lai-Beckens, der in Schaho seinen Mittelpunkt hat, ein zweiter jenseits der Mündung des Hwangho im Wuting-Bezirk¹⁾, dessen Erzeugnisse wegen der Entfernung von Tschifu zum beträchtlichen Teile nach Tientsin gelangen und wahrscheinlich hauptsächlich dazu beigetragen haben, seine Ausfuhr in diesem Artikel so anwachsen zu lassen, wie wir früher gesehen haben. Außerdem werden Strohborde, wie wahrscheinlich auch noch in anderen Teilen Schantungs, in den angrenzenden Gebieten der Nachbarprovinz Honan, sowie in Schansi, angefertigt.

Die Hausindustrie des Strohflechtens soll in Nordchina bereits seit mehr als einem Jahrhundert heimisch sein²⁾. Sie wird hauptsächlich von Mädchen und Frauen betrieben; eine gewandte Chinesin soll 32—36 m an einem Tage herstellen können. Ganz besonders wegen dieser Zersplitterung und Ungeregeltheit der Produktion hat es natürlich anfangs große Mühe gekostet, das ungleichmäßige chinesische Erzeugnis ausfuhrfähig zu machen; deutsche Firmen haben sich hauptsächlich ein Verdienst darum erworben. Auch heute ist es noch die stete Schwierigkeit, es zu verhüten, daß der Chineser in die ihm eigene Nachlässigkeit zurückversinkt, die Sorgfalt bei der Strohgewinnung und Strohbereitung außer acht läßt, ohne die die nötige Feinheit und Gleichmäßigkeit nicht zu gewinnen ist. Daher verstummen die Klagen nie; sie werden im Gegenteil immer lauter, weil im letzten Jahrzehnt mit der wachsenden Ausdehnung des Handels, wie in fast allen größeren Ausfuhrartikeln Chinas, auch hier eine

1) Decennial Reports p. 63 und 64, wo vor allem Schaho „the great emporium for straw braid“ genannt wird.

2) Bericht des amerikanischen Konsuls Smithers aus Tientsin: American Consular Reports, Vol. 26, No. 93, p. 219.

starke Qualitätsverschlechterung und ein Ueberhandnehmen betrügerischer Manipulationen eingetreten zu sein scheint. Man klagt außer zunehmenden Qualitätsmängeln darüber, daß die Strohborsten, die in Ballen von 240 Bündeln, von denen jedes, je nach der Qualität, eine bestimmte Länge haben muß, auf den Markt kommen, künstlich gestreckt werden und trotzdem die vorgeschriebene Länge nicht erreichen, auch vielfach, geschickt verpackt, einen erheblichen Teil unbrauchbarer Ware enthalten. Das ist aber um so bedenklicher, als den chinesischen Strohborsten in den japanischen Flechtereien, die nicht mehr in unbeaufsichtigter Hausindustrie, sondern in gewissen organisierten Betrieben hergestellt werden, eine gefährliche Konkurrenz erwachsen ist¹⁾. Was die japanische Kleinindustrie fast stets auszeichnet: Zierlichkeit, Geschmack und erstaunliche Mannigfaltigkeit an Farben und Mustern, findet sich auch hier. Darin wird man in China wahrscheinlich nie konkurrieren können. Die Versuche, die in dieser Beziehung — insbesondere in „improved plaits“ und „split fancies“ — gemacht worden sind, werden in der Hauptsache als fehlgeschlagen bezeichnet. Sie werden Erfolge, dauernde Erfolge wohl nur erzielen können, wenn eine Organisation des Gewerbes vorausgegangen ist. Vor dem Kriege mit Japan war von den lokalen Behörden in Schantung daran gedacht worden, eine solche Organisation nach den Vorschlägen der fremden Kaufleute anzubahnen; insbesondere plante der Tantai von Tschifu die Errichtung von Strohborstenfabriken²⁾; seitdem hat man von diesen Plänen nichts wieder gehört. Solange derartige Aenderungen aber nicht durchgeführt sind, ist es anscheinend das ratsamste, den Strohborstenhandel in China im wesentlichen zu beschränken auf schlichte, weiße Flechtereien; in ihnen wird natürlich auf die Solidität und Güte der Ware um so größerer Nachdruck gelegt werden müssen. Besonders bedenklich wird die japanische Konkurrenz für Schantung werden, wenn mit dem Inkrafttreten des deutsch-japanischen Handelsvertrages im Juli 1899 Japan uns gegenüber in den Genuß der Meistbegünstigung gelangt, wodurch sein Geflecht eine Zollermäßigung von 80 Proz. gegenüber dem chinesischen erhält, die bei der Feinheit seiner Ware, da es sich um Gewichtszölle handelt, noch erhöhte Bedeutung gewinnt.

1) Im Gegensatz zu den Enttäuschungen des Jahres 1896 war das Jahr 1897 im chinesischen Strohborstenhandel sehr viel mehr befriedigend. Von ihm sagt der Schanghaier Zollbericht gar: *Straw braid of a better quality than in previous years was obtainable and showed that the Chinese can produce plaits which will hold their own at an enhanced price in European markets.* Trotzdem fehlt es auch in diesem Jahre nicht an Klagen. Eine fremde Firma in Tschifu, die viel in diesem Artikel handelt, sagt z. B. von ihm in ihrem Bericht über das Jahr 1897: *There is the same old cry for good quality, of which not nearly enough apparently can be produced, nor will there be until the Chinese, like the Japanese, institute a careful and business-like supervision of the plaiting in well-regulated, properly paid factories. Bad quality is at a discount. The consuming markets require a good honest article, for which they are willing to pay a good price, and if the Chinese would only realise that there is much more chance of profit on good quality, and would make an effort to produce it to the exclusion of the bad, there is a fair trade to be looked for in China plait.*

2) English Consular Report on the Trade of Chefoo for the year 1894.

Neben den Strohboarden ist für die Ausfuhr das wichtigste Erzeugnis Schantungs die Seide, die wegen ihrer Hochwertigkeit auch die beträchtlichen Transportkosten zu ertragen vermag. In der Provinz ist sowohl die Zucht des Maulbeerspinners (*Bombyx mori*), als auch die des Eichenspinners (*Antheraea Peruyi*) heimisch. Die Kultur der Maulbeerseide — und zwar ist die gelbe weit vorherrschend — tritt bisher noch zurück. Sie wird im westlichen Teil der Provinz und zwar hauptsächlich in zwei Distrikten gepflegt. Der erste liegt etwa 130 km nordwestlich von Kiautschou und findet in der Stadt Tsingtschou seinen Mittelpunkt; der zweite ist etwa 185 km im Südwesten der deutschen Besetzung gelegen und wird von Itschou beherrscht. Bisher spielt in beiden die Seidenzucht noch keine große Rolle, doch wird von erfahrener sachverständiger Seite versichert, daß das Maulbeerkulturgebiet bei Tsingtschou sich über etwa 6000, dasjenige bei Itschou über etwa 24000 qkm erstrecke und daß beide die günstigsten Seideproduktionsbedingungen aufweisen, die nur der umsichtigen Initiative und sachkundigen Leitung bisher entbehren, um ausgenutzt zu werden.¹⁾ Außer diesen beiden Distrikten besteht noch ein dritter sehr viel kleinerer im äußersten Nordosten der Halbinsel, doch ist die Qualität der dort gewonnenen gelben Maulbeercocons gering.

Bekannter als die Maulbeerseide Schantungs ist die sog. Bergseide, die seine Urbewohner schon vor Jahrtausenden den Chinesen als Tribut brachten. Auch in der Gegenwart ist sie noch wichtiger. Sie wird von den Cocons einer Raupe gewonnen, die nicht von den Blättern des Maulbeerbaumes, sondern von denen der Eiche sich nährt. Ueberall werden auf den Hügeln des östlichen Schantung diese Eichen (*Quercus mongolica* und *Quercus serata*) gezogen, die man nicht über die Buschform herauswachsen läßt, um größere Zartheit der Blätter zu erhalten. Die sog. „wilde“ Seide, die von den Cocons dieser von Eichenblättern lebenden Raupen gewonnen wird, ist im Handel meist unter dem indischen Namen Tussah-Seide bekannt, obwohl damit eigentlich das in Indien verbreitete Produkt einer dritten weiteren Raupenart (*Antheraea Paphia* oder *mylitta*), die sich von sehr verschiedenen Pflanzen nährt, bezeichnet wird. Nach der Enquete, welche auf Veranlassung der Lyoner Handelskammer im Jahre 1880 über die Seidenzucht in China von der chinesischen Seezollbehörde angestellt wurde, betrug die jährliche Produktion dieser vom Eichenspinner stammenden wilden Seide in Schantung 7125 Pikul oder 42270 kg²⁾. Seitdem hat die Produktion anscheinend nicht unbedeutend zugenommen. Im Jahre 1897 wurde sie von einer der ersten Firmen in Tschifu auf mehr als 500000 kg geschätzt.

1) Diese Angaben beruhen auf Mitteilungen von Herrn Otto Anz, der viele Jahre lang in China im Seidenhandel tätig gewesen ist und als bester Kenner der Seidenproduktionsverhältnisse in der Nordhälfte des Landes gelten kann.

2) Special Series of the Imperial Maritime Customs of China No. 3. Silk, Shanghai 1881 S. 25.

Auch dieser eigentlichen Schantungseide ist, wie den Stroh-borden, in den letzten Jahren eine Konkurrenz erwachsen. Auswanderer aus Schantung haben nämlich die Kultur des Eichenspinners in der südlichen Mandschurei eingeführt. Vor allem im Jahre 1897 wurde viel geklagt über das Unterbieten durch das neue Erzeugnis dieses jugendfrischen Kolonisationsgebietes. Nur eine Hebung der Qualität der an sich anscheinend besseren Schantungseide und eine dadurch herbeigeführte stärkere Nachfrage wird Abhilfe schaffen können³⁾.

Für die Hebung der Qualität besteht ein noch weiter Spielraum. Das ist hier darum in noch höherem Maße, als in Mittel- und Südchina der Fall, weil hier noch regelmäßig der Züchter auch der Verspinner der Cocons ist und deshalb die primitive chinesische Art des Coconabhaspeln noch überall vorherrscht. Nur eine Ausnahme existiert. Ende der siebziger Jahre wurde nämlich in Tschifu von einer deutschen Firma unter Beteiligung deutschen Kapitals eine mit europäischen Maschinen ausgestattete Filande errichtet. Sie begegnete anfangs vielerlei Schwierigkeiten und wurde deshalb, da sie den gehegten Erwartungen nicht entsprach, an chinesische Unternehmer verkauft¹⁾. Jetzt steht sie unter der Leitung eines unternehmungslustigen Chinesen aus Kanton und scheint nach allem, was man von ihr hört, sehr befriedigende Resultate zu erzielen. Sie beschäftigt 540 Arbeiter, darunter 120 Lehrlinge, meist Knaben; sie verspinnt wilde Seide nicht nur aus Schantung, sondern auch aus der südlichen Mandschurei und vermag an einem Tage etwa 25 Metercentner zu liefern. Wenn das nicht regelmäßig geschieht, so kommt das nicht infolge mangelnder Nachfrage²⁾, sondern infolge ungenügender Mengen Rohmaterials. Zugleich wird der Filande der Erfolg nachgerühmt, einen bessernden Einfluß auf das Handgespinnst der Provinz ausgeübt zu haben. Immerhin bleibt hier noch vieles zu wünschen übrig und eine Besserung wird um so nötiger, je mehr in der Verspinnung der Cocons der Maulbeer-spinner in Süd- und Mittelchina moderne Verfahren sich einbürgern und damit die Ansprüche an die Güte chinesischer Seiden allgemein steigen.

Die wilde Seide ist es auch, die in Schantung auf Handstühlen verwoben wird und im Unterschied von den im Süden aus den

1) In ihrem Bericht für das Jahr 1897 schreibt die Firma Fergusson u. Co. in Tschifu: The considerable underselling of the native silks of Manchuria has created a most unfortunate situation for the filatures of Shantung, which must face the crisis as best it can. Only by the return of the silk into favour can the fall be stopped, and where the bottom is it is difficult to say. Vgl. English Consular Report on the trade of Chefoo for the year 1897.

2) Der Tautai Scheng Hswan Hwai hat sie im Jahre 1894 an eine Gesellschaft wieder verkauft, an der auch Europäer beteiligt sind. Die Leitung ist aber chinesisch.

3) Die Firma Cornabé u. Co. in Tschifu sagt in ihrem Bericht über das Jahr 1897: The production of the Chefoo Filanda Tussah silk under intelligent native management has been in good demand. The bulk was well under contract to foreign buyers, who are again enquiring for this silk.

Handgespinnsten der Maulbeerseide hergestellten taffetartigen Geweben, unter dem Namen „Schantung Pongee“ auf den Markt kommt. Mit der Herstellung dieser leichten Seidenstoffe, deren natürliche Sprödigkeit gegen Farben unter dem Einfluß der genannten Filande überwunden worden ist, sollen nach der erwähnten Enquete im Jahre 1880 etwa 950 Webstühle beschäftigt gewesen sein ¹⁾. Die Ausfuhr von Schantung Pongees, die niemals sehr groß gewesen ist, hat in den letzten Jahren — angeblich infolge Preissteigerungen, sowie infolge erfolgreicher Konkurrenz Englands in ähnlichen Geweben — noch erheblich abgenommen; wurden im Jahre 1893 noch 2272 Pikul von Schanghai aus verschifft, so 5 Jahre später nur noch 1137 Pikul, die auf 293 302 Haikwan Taels oder rund 900 000 M. bewertet wurden. Es ist behauptet worden, daß für den fremden Kaufmann der Handel in Schantung Pongees so gut wie ausgestorben sei ²⁾.

Man kann so nicht leugnen, daß der Seidenhandel Schantungs auf der ganzen Linie nicht sehr blühend ist; man wird aber auch nicht fehlgehen, den Hauptgrund dafür darin zu finden, daß diese nördliche Gebirgsprovinz dem befruchtenden Einfluß erfahrener kaufmännischer Initiative in unvergleichlich viel geringerem Grade ausgesetzt gewesen ist, als die bereits in einem vorgeschrittenen Stadium der Entwicklung befindlichen großen südlicheren Seiden-distrikte. Das hängt weniger damit zusammen, daß die fremde Kaufmannschaft in dieser Nordprovinz eine recht geringe Rolle spielt, als damit, daß einerseits die einheimische Bevölkerung, stumpf und schwerfällig, eines frischen Unternehmungsgeistes entbehrt und andererseits die regeren Bewohner südlicher Provinzen nur in sehr beschränktem Grade dieses Gebirgsland zu ihrem Arbeitsfeld erkoren haben. Schantung liegt also im wesentlichen noch offen zur Erschließung vor der kaufmännischen Initiative. Ihrem intelligenten, energischen Eingreifen ist es vorbehalten, den Handel in den beiden Hauptausfuhrartikeln der Provinz wieder zu heben und weiter zu entwickeln; und wenn es ihr erst gelungen ist, die Verkehrsschwierigkeiten zu mindern, dann wird sie auch die kleine bisherige Anzahl von Ausfuhrwaren Schantungs durch andere neue vergrößern. Unter ihnen stehen wahrscheinlich obenan Baumwolle und Steinkohle, die durch die Transportverhältnisse bisher — abgesehen von technischem Unvermögen der Chinesen — von jeglicher Entwicklung in diesem Gebiete ausgeschlossen waren.

Was zunächst die Baumwolle anlangt, so ist über ihre Kultur

1) Diese Webstühle verteilen sich, wie folgt: 500 in Tschangi am Weiho, etwa 270 km westlich von Tschifu, 100 in Ninghai, 25 km östlich von Tschifu, 150 in Tsihsia, 50 km südlich von Tschifu, sowie 200 in Tschifu selbst. Dazu kommen noch 10 Webstühle in Tsingtschou, etwa 400 km westlich von Tschifu, auf denen schwerere und zum Teil gemusterte Seidenstoffe hergestellt werden.

2) Die Firma Cornabé u. Co. in Tschifu sagt in ihrem bereits erwähnten Bericht für das Jahr 1897: The trade in pongees from a foreign point of view has almost died out. The quality generally has very much deteriorated, and in fact it is most difficult to get the standard of quality of a few years ago, and this, together with the high price caused by the dearth of silk, has put them beyond the reach of foreign merchants.

in Schantung nicht viel mehr bekannt geworden, als daß die Baumwollstaude hier gedeiht und insbesondere im Westen auch verschiedentlich angebaut wird. Ueberall scheint sie aber nur zur Befriedigung eigener lokaler Bedürfnisse gezogen zu werden und dazu reicht ihr bisheriger Anbau augenscheinlich keineswegs aus; in Tschifu sind im Durchschnitt der drei Jahre 1895—1897 rund 34 000 Pikul des schwer transportierbaren Rohmaterials auf Dampfern eingeschifft worden. Schantung wird deshalb einen beträchtlichen Ueberschuß an Baumwolle so bald nicht liefern können, um so weniger, als eine kleine Parzellenwirtschaft für die Kultur dieses Massenartikels nicht sehr geeignet ist und als ihre Ausbreitung, in Ermangelung unbebauten, anbaufähigen Landes, im wesentlichen nur durch Verdrängung von Nährpflanzen möglich ist, deren Ertrag weitüberwiegend unmittelbar der Erhaltung der Bevölkerung dient; am meisten dürfte, rein vom volkswirtschaftlichen Standpunkt, eine Verdrängung des Anbaus der viel ausgeführten Bohnen in Betracht kommen, die freilich zum großen Teil als Zwischenfrucht auf Weizenfeldern gezogen werden.

Sehr viel günstiger steht es mit der Kohle. Für sie braucht nicht erst Platz geschaffen zu werden. Hier gilt es nur, einen vorhandenen Schatz zu heben. Daß hier ein hebenswerter Schatz sich vorfindet, ist durch die Forschungen v. Richthofen's bewiesen. Bereits vor 30 Jahren ist durch sie festgestellt worden, daß Kohlen in abbauwürdigen Mengen sowohl im Südosten der Provinz, in der Gegend von Itschou, vorkommen, als auch am ganzen Nordabhang des Gebirgslandes zwischen dem Kiau-Lai-Becken und der Ebene im Westen, insbesondere in Poschan, Tschangkiu, Lintschi und Wei. Auch ist, was die Qualität anlangt, wenigstens in Bezug auf die Kohle von Poschan, dessen Gruben neben denjenigen von Itschou wahrscheinlich als die wichtigsten und ergiebigsten sich erweisen werden, in Bestätigung der v. Richthofen'schen Angaben, bereits festgestellt worden, daß sie „vortreffliche Heizeigenschaften besitzt“¹⁾ und demnach voraussichtlich als Schiffskohle sich gut wird verwerten lassen. Außerdem haben — wie der Staatssekretär des Reichsmarineamtes in der Sitzung des Reichstags vom 31. Januar 1899 mitteilte — neuerdings „in größerer Nähe unseres Schutzgebietes, als wir erwartet hatten, mächtige Kohlenlager sich gefunden, die auch bequem abzubauen sein werden und die nach dem Aussehen der Kohle eine gute Qualität versprechen“. Was die

1) Denkschrift betreffend die Entwicklung von Kiautschou, S. 11. Die Versuche, welche auf dem Panzerschiff Deutschland im Juni 1898 mit Proben der Poschankohle aus im Betrieb befindlichen Gruben gemacht wurden, ergaben an Schlacke 4,73 Proz., an Asche 5,5 Proz., an Flugasche 0,5 Proz., an unverbrennbaren Bestandteilen überhaupt 10,73 Proz., während gleichzeitig die Cardiffkohle 3,5 Proz. Schlacke, 4,9 Proz. Asche, 1,2 Proz. Flugasche, an Gesamtrückständen also 9,6 Proz., die früher erwähnte Kaipingkohle 5,2 Proz. Schlacke, 9,9 Proz. Asche, 0,4 Proz. Flugasche, also 15,5 Proz. Gesamtrückstände und die japanische Mikekohle 8,9 Proz. Schlacke, 5,9 Proz. Asche, 0,9 Proz. Flugasche, also 15,7 Proz. Gesamtrückstände aufwiesen. Vgl. Gaedertz, a. a. O. S. 396.

Quantität betrifft, so wird Schantung allerdings erheblich durch Schasi, wie wir wissen, übertroffen. Aber es hat vor dieser Provinz, wie vor allen anderen den Vorzug, daß seine Kohle, „so nahe von einem günstigen Verschiffungsplatz vorkommt“. Darin ist Schantung wahrscheinlich nicht nur in der Gegenwart, sondern auf die Dauer — vielleicht mit Ausnahme weniger kleiner Gruben Japans — allen anderen Gegenden, in denen in Ost- und Südchina Kohlen gleicher Güte gewonnen werden oder vorkommen, überlegen. Und diese Ueberlegenheit wird seine Kohle auch gegenüber der Schansi-Kohle, deren Förderungsverhältnisse ungleich günstiger sind, konkurrenzfähig erhalten, zumal da es noch eine gute Weile dauern wird, bis diese Kohle des Westens in wirklich sehr großen Mengen gewonnen wird und billig zur Küste geschafft werden kann¹⁾.

Die Verzögerungsmomente, die für die Entwicklung Schantungs in seinen natürlichen Verhältnissen liegen und seinem Wirtschaftsleben das Gepräge geben, sind bisher um so stärker zur Geltung gekommen, als der einzige Hafenplatz in der Provinz, der dem Fremdhandel bis vor kurzem offen stand, in jenem abgelegenen Teile der bergigen Halbinsel liegt, der im Osten von der breiten Verkehrsstraße des Kiau-Lai-Beckens weit hinaus ins Meer sich erstreckt. Anfangs war der nördliche Hafenplatz dieses Gebietes, Töngtschou, dem die Miautau-Inseln, gleichsam eine Verbindung nach Liautung anstrebend, vorgelagert sind, zum Vertragshafen ausersehen worden. Da aber die offene Reede Töngtschous gegen Stürme nur sehr unzureichenden Schutz gewährt, so zogen die fremden Kaufleute noch weiter nach Osten und fanden bei Yentai den fast allseitig trefflich geschützten, leicht zugänglichen und geräumigen Hafen, den sie suchten. Sie erhielten auch das Niederlassungsrecht in einem kleinen, ärmlichen, noch heute nicht mehr als 35 000 Einwohner zählenden Städtchen, vor das als Abwehr gegen Wind und Wellen, eine Dünenhalbinsel sich hinzieht, auf der das kleine Dorf Tschifu liegt, das dem Hafen bei den Europäern seinen Namen gegeben hat.

Tschifu, in nahem Umkreis von steilen Hügeln umgeben, ist durch Straßen, die von der Natur vorgezeichnet sind, mit dem Innern der Provinz nicht verbunden. Die wenigen Verkehrswege, die von ihm ausgehen, erhalten ihre Richtung mehr durch die Lage der großen Städte, denen sie zustreben, als durch natürliche Terrainverhältnisse, so daß sie größtenteils auch nur mit Packtieren, allenfalls noch mühselig mit Schubkarren, nicht mit Wagen, sich benutzen lassen. Sie schlagen hauptsächlich die beiden parallel zur Küste verlaufenden Richtungen ein. Die wichtigere ist die Straße, die in einiger Entfernung von der Nordküste zunächst über Hwang und

1) Bezüglich aller Einzelheiten über das Vorkommen von Kohle, auch Eisenerzen, in Schantung muß auf die eingehenden Forschungen v. Richthofen's verwiesen werden, die übersichtlich zusammengefaßt sind in seinem Vortrag: Der geologische Bau von Schantung (Kiautschou) mit besonderer Berücksichtigung der nutzbaren Lagerstätten, abgedruckt in der Zeitschrift für praktische Geologie, 1898, S. 73—84.

Laitschou nach der großen Bezirksstadt Wei(hsien) und von ihm aus auf etwas besseren Wegen weiter über Tsingtschou, den erwähnten inneren Mittelpunkt der Schantung Seidenkultur und Tschoutsun, das als die „verkehrsreichste Stadt des nördlichen Schantung“ gerühmt wird, zur Provinzhauptstadt Tsinan führt; die zweite, sehr viel weniger benutzte, zieht sich über Laiyang zur Kiautschou-Bucht herunter und verfolgt von dort weiter die Richtung nach Itschou¹⁾. Wichtiger als beide Straßen kann die Küstenschifffahrt für Tschifu werden. Seit etwa 10 Jahren ist es den Chinesen gestattet, sie mit einem kleinen Dampfer zu betreiben. Dieser fährt der Nordküste entlang bis nach Tschönnkiamiau, das am Tuhaißusse im Wutingdistrikt liegt, den wir als eines der Hauptproduktionsgebiete für Strohboarden bereits kennen gelernt haben; vor allem vermittelt er den Verkehr mit Yangkiokou, das durch den besprochenen Hsiau-Hsingkanal — jetzt anscheinend durch den Hwangho — mit dem ganzen Westen der Provinz, insbesondere mit der ungefähr 350000 Einwohner zählenden Provinzhauptstadt in schiffbarer Verbindung steht. Aber dieser kleine Chinesendampfer, der eine Tragfähigkeit von 540 t besitzt, litt viel zu sehr unter der landesüblichen Unzuverlässigkeit, Unregelmäßigkeit und Unpünktlichkeit als daß er dem Handel Tschifus beträchtliche Dienste hätte leisten können. Es ist daher seit einigen Jahren die auch vom englischen Konsul aufgenommene Forderung in Tschifu erhoben worden, es möchte den Ausländern gestattet werden, an der Küste Schantungs, wie an der gegenüberliegenden mandschurischen Küste, mit kleinen Dampfern, deren geringer Tiefgang auch das Aufsuchen kleiner Hafenplätze gestattet, den Küstenverkehr zu organisieren. Von der Durchführung dieses Planes dürfte es in erster Linie abhängen, ob es Tschifu gelingt, auch in der Zukunft, wo es im Osten in Weihaiwei, im Westen in Kiautschou Rivalen gewinnt, seinen bisherigen Handel sich zu bewahren. Da dieser Handel im wesentlichen lokaler Natur ist, so dürfte unter dieser Voraussetzung kaum daran zu zweifeln sein, weil der englische Hafen in noch stärkerem Grade gegen das Inland abgeschlossen zu sein scheint, als Tschifu, und daher von ihm keine große Konkurrenz zu befürchten ist und weil Kiautschou gleichsam sein Gesicht dem Westen zuwendet.

Aber wenn auch Tschifu in seinem bisherigen Ein- und Ausfuhrhandel nicht unmittelbar stark bedroht erscheint, so ist es doch in seiner bisherigen Handelsstellung erschüttert. Seine Bedeutung lag nämlich weniger in seinem Handel als in seiner Schifffahrt; seine Beziehungen zu seinem Hinterlande traten zurück hinter seinen Beziehungen zu anderen Hafenplätzen. Tschifus Stellung beruhte darin, daß es bisher der einzige der Dampfschifffahrt geöffnete eisfreie Hafen im ganzen Norden Chinas war. Darum liefen fast alle Schiffe, die auf der Fahrt nach Sibirien und Korea, wie

1) Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society. Vol. 28, p. 160.

nach Tientsin und Niutschwang waren, hier an; darum war es bisher die Kohlenstation und der Zufluchtsafen für alle fremden Kriegsschiffe, die in diesen nördlichen Gewässern sich aufhielten. Während des chinesisch-japanischen Krieges sind einmal zu gleicher Zeit nicht weniger als 37 Kriegsschiffe der verschiedensten Flaggen im Hafen gewesen. Diese Stellung als internationaler Hauptstützpunkt der Schifffahrt in ganz Nordchina war es, die dem Geschäftsleben in Tschifu, besonders in den letzten Jahren, sein Gepräge gab. Die Versorgung insbesondere der Kriegsschiffe mit Kohlen, Wasser und Lebensmitteln stand — vor allem für den fremden Kaufmann — an Bedeutung dem eigentlichen Großhandel voran. Diese Vorzugsstellung wird Tschifu zum großen Teil verlieren. Wenn die Engländer in dem nahen Weihaiwei, die Russen gegenüber in Port Arthur, die Deutschen auch nicht fern in Kiautschou ihre eigenen Kriegshäfen erst ausgebaut haben, dann wird Tschifu niemals wieder in gleicher Weise der Sammelort für die Flotten aller Länder werden können, wie es in den letzten Jahren gewesen ist. Und wenn insbesondere Kiautschou den Erwartungen gemäß sich entwickelt, dann wird auch wahrscheinlich einst die Zeit kommen, wo der zunehmende Dampferverkehr nach den nördlichen Ländern nicht mehr Tschifu, sondern den neuen deutschen Hafen zum Stützpunkt sich erwählt.

Und noch eine weitere, freilich sehr viel unbedeutendere Vorzugsstellung wird Tschifu einbüßen. Es galt bisher als der gesündeste unter allen Plätzen, die in China dem Fremden zugänglich sind, und dieser Ruf hat ihn zu einer Art Badeort sich entwickeln lassen, der zwar nur bescheidenen Ansprüchen genügen konnte, aber doch des Morgens und Abends am Strande und zur heißen Mittagszeit in einem seiner drei Hotels demjenigen Stärkung und Kühlung gewährte, der das liebliche Japan zur Erholung nicht aufsuchen konnte. Auch diese bisher einzigartige Rolle wird ihm jetzt streitig gemacht. Denn fast so fruchtbar wie an Kriegshäfen waren die letzten Jahre in China an Kur- und Badeplätzen. Im Yangtsethal ist in der Nähe Kiukiangs das hochgelegene Kuling, nicht gar weit von Tientsin an der Bahn nach Schanhaikwan der Badeort Peitaiho entstanden, den selbst die elegante Diplomatenwelt Pekings als Sommeraufenthalt nicht verschmäht; und wahrscheinlich wird es nicht lange dauern, so wird auch Kiautschou, mit ihnen wetteifernd, um die Gunst des erholungsbedürftigen Publikums buhlen.

Da alle diese Veränderungen mittelbar schließlich auch den Warenhandel beeinflussen, so ergibt sich als Gesamtergebnis unserer Betrachtungen, daß im langsamen Lauf der Entwicklung Tschifu schließlich doch aus der zweiten Reihe der chinesischen Hafenplätze in die dritte wird zurückgedrängt werden.

Diesem Ausblick in die Zukunft soll zum Schluß nur noch flüchtig der übliche kurze zahlenmäßige Rückblick in die Vergangenheit angereicht werden. Unter den berührten günstigen Verhältnissen hatte im laufenden Jahrzehnt der kontrollierte Handel Tschifus einen

recht kräftigen Aufschwung genommen. In den ersten vier Jahren bis zum Ausbruch des Krieges war er allerdings noch unverändert geblieben, in den vier folgenden Jahren hob er sich aber um mehr als 70 Proc., wie im einzelnen die folgende Tabelle zeigt:

	Ausfuhr	fremde Einfuhr	einheimische Einfuhr	Ausfuhr und Einfuhr
	in Haikwan Taels, die im Jahre 1897 einen Wert von 3,03 M. hatten.			
1890	4 814 896	5 899 229	2 391 413	13 105 538
1891	4 271 540	6 090 867	2 653 826	13 016 269
1892	5 169 140	5 940 119	2 390 212	13 499 471
1893	5 726 678	4 916 616	2 792 771	13 436 065
1894	6 569 738	5 861 437	2 916 678	15 347 853
1895	7 400 977	7 722 524	3 056 682	18 180 183
1896	6 304 980	10 092 767	3 612 803	20 010 550
1897	7 717 413	11 625 064	3 514 800	22 857 277

Die internationale Popularität, die seit dem Jahre 1893 Nordchina genießt und die schließlich für den Vertragshafen Schantung so verhängnisvolle Folgen zeitigen wird, schien also anfangs Tschifu den Aufschwung zu verschaffen, den es so lange vergeblich ersehnt hat. Wie nach den gemachten Darlegungen zu erwarten war, hat dieser Aufschwung sich weniger in der Ausfuhr, als in der fremden Einfuhr gezeigt. Die folgende Tabelle veranschaulicht, wie in den einzelnen Ausfuhrartikeln, die bereits besprochen wurden, im laufenden Jahrzehnt dieser Aufschwung sich geäußert hat:

		1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897
Strohorden	Pikul	40 614	33 244	42 369	47 799	60 238	50 406	40 710	43 974
Rohseide, weiß	"	43	55	29	27	39	253	27	97
" gelbe	"	2 341	1 356	1 786	3 242	2 273	3 381	762	2 012
" wilde	"	2 407	1 214	3 034	2 640	3 829	6 705	3 262	5 073
Coccons	"	324	1 080	27	345	561	315	62	—
Seidenabfall	"	6 693	4 134	3 932	8 510	3 993	5 812	5 049	7 539
Schantung Pongees	"	2 130	2 165	3 385	3 191	3 068	2 835	2 677	2 270
Bohnenkuchen	"	1 087 505	1 232 825	1 153 175	972 674	1 238 133	817 675	1 340 939	1 298 334
Bohnen	"	89 148	73 382	66 386	74 867	125 001	132 126	45 155	93 102
Fadennudeln	"	151 743	139 522	163 902	147 011	143 665	115 068	155 052	145 919

Wie die Schantung-Halbinsel aus der einförmigen Küstenlinie der nördlichen Hälfte Chinas weit und kühn vorspringt, so reckt sich ihr die in ihrem geologischen Bau so vielfach verwandte Liautung-Halbinsel gleichsam wie ein zweiter Arm von der gegenüberliegenden Nordküste des Gelben Meeres bis auf die kurze, noch durch die felsigen Miautau-Inseln unterbrochene Entfernung von etwa 100 km entgegen. Sie gehört zu jenem Teile des heutigen China, der dem eigentlich historischen Reiche der 18 Provinzen, das im Norden durch die Große Mauer begrenzt und gegen Ueberfälle der Steppenvölker geschützt wurde, erst spät als neunzehnte Provinz unter dem Namen Schöngking angegliedert wurde. Die kleinere südlichere Hälfte der Mandschurei bildend, ist es das Stammland der heute China beherrschenden Fremddynastie; doch ist dieser Heimatboden der früher nomadenhaft lebenden Besieger Chinas von einer solchen

Flut chinesischer Kolonisten, die hauptsächlich aus den überfüllten Teilen der Provinzen Schantung und Tschili stammen, insbesondere in den letzten Jahrzehnten überschwemmt worden, daß nicht nur die neunzehnte Provinz des chinesischen Reiches, sondern auch weite Gebiete darüber hinaus so völlig den Charakter des überlegenen, arbeitsamen unterworfenen Volkes und seiner Kultur angenommen haben, daß selbst die Mandschu-Sprache nur noch ganz vereinzelt sich erhalten hat. Schöngking und die beiden großen Provinzen der eigentlichen Mandschuri, Kirin und Holungkiang, sollen heute eine chinesische Kolonistenbevölkerung von mehr als 20 Mill. Köpfen aufweisen.

Die neue nordöstlichste Provinz Chinas zieht sich von der Großen Mauer aus, die bei dem mit Tientsin in Bahnverbindung stehenden Schanhaikwan das Meer erreicht, als schmaler Landstreifen beginnend, doch allmählich an Breite wachsend, zwischen der Küste und dem alten verfallenen Pallisadenzaun hin, der bis über Kirin hinaus einst Schutz gewähren sollte gegen die jetzt von Mongolen eingenommenen Steppengebiete des Westens; sie wird im Osten durch den Yalufluß, der angeblich etwa 300 km weit bis Mauörrschan für kleine Dampfer schiffbar ist¹⁾, doch bisher überwiegend zum Holzflößen benutzt wird, von dem langverschlossenen Halbinsel-Königreich Korea geschieden, während im Nordosten gegenüber der mandschurischen Provinz Kirin eine feste, leicht erkennbare Grenzlinie nicht zu bestehen scheint. Diese aus dem eigentlichen chinesischen Staatskoloß geschichtlich wie geographisch etwas losgelöste Provinz wird durch den stark gewundenen Liaufluß, der in seinem langen Oberlauf außerhalb des Pallisadenzaunes den mongolischen Namen Schara(Sira)-muren trägt, in Liautung und Liausi, d. h. das östlich und westlich vom Liau gelegene Land, geteilt. Beides ist bis auf das in einer Breite von 80—100 km ganz Schöngking durchziehende Flußthal Gebirgsland, das im Gegensatz zu Schantung fast überall bewaldet ist.

Der westliche Teil reicht wirtschaftlich über den zu einer bedeutungslosen Scheidewand herabgesunkenen Pallisadenzaun hinaus in das ausgedehnte Bergland, das heute zur Provinz Tschili gerechnet wird, obwohl es außerhalb der Großen Mauer liegt. Es trägt den Namen Pienwai, d. h. das Land außerhalb der Pallisaden. Gewissermaßen ein Uebergangsgebiet zu den eigentlichen mongolischen Grassteppen, war es noch bis vor kurzem äußerst dünn durch nomadisierende Mongolenstämme bevölkert; erst vor einem Jahrhundert, im Jahre 1796, ist den Chinesen hier das Niederlassungsrecht erteilt worden; in den letzten Jahrzehnten haben die Einwanderer aus Schantung und Süd-Tschili jedoch viel sich hierher gewandt und sie haben weithin die noch nicht ausgenutzten fruchtbaren Thäler und Abhänge dieses Gebirgslandes in rastloser Arbeit

1) H. E. Fulford, Report of a journey in Manchuria. Parliamentary papers. China. No. 2, 1887.

in blühende Felder verwandelt. Der ebenfalls bergige östliche Teil, Liautung, scheint an Bevölkerungsdichtigkeit, an Ertragbarkeit und Kultur des Bodens hinter Liausi und insbesondere Pienwai zurückzustehen. Weite Waldgebiete sind hier noch vorhanden, aus denen vielerlei Holz die Nebenflüsse des Liau herabgefloßt wird; die Jagd scheint noch auf großen Strecken den Ackerbau zu überwiegen; Felle und die Waldwurzel Ginseng, der die Chinesen so geheimnisvolle Wirkung zuschreiben, kommen von hier hauptsächlich zur Ausfuhr.

Wo Ackerbau getrieben wird in beiden Teilen Schöngkings und in der ganzen Mandschurei unterscheidet er sich wesentlich von demjenigen in anderen dichter bevölkerten Teilen Chinas. Hier findet sich nicht jene sorgsame kleine Parzellenwirtschaft, wie sie in den alten Provinzen fast überall das Staunen der Fremden erregt. Die regelmäßigen reichlichen Niederschläge ersparen die mühsamen Anlagen der künstlichen Bewässerung; die dünne Bevölkerung und der vielfach noch jungfräuliche Boden gestatten einen extensiven landwirtschaftlichen Betrieb, der vielfach an die jungen Ackerbaugebiete jenseits des Ozeans erinnern könnte. Deshalb vermag auch diese ganze Gegend, obwohl sie nur eine Ernte im Jahre erzielt, erhebliche Mengen über den eigenen Bedarf hinaus hervorzubringen.

In erster Linie — viel stärker überwiegend als in Schantung — sind es Hülsenfrüchte und ganz besonders Bohnen, die zum Teil als Hauptfrucht, zum Teil als Zwischenfrucht auf Weizenfeldern hier kultiviert werden; aus den Bohnen wird viel Bohnenöl gewonnen, während die dabei sich ergebenden Abfälle gleichzeitig zu Bohnenkuchen gepreßt werden, die nicht nur in China, sondern auch in Japan in ausgedehntem Maße als Düngemittel Verwendung finden. Außer diesem weitverbreiteten Anbau von Hülsenfrüchten werden auch Getreidearten, wie Hirse, Weizen, Gerste und Kauliang (Sorghum) gezogen; auch wird Tabak, wenn auch hauptsächlich nur für den außerordentlich verbreiteten einheimischen Gebrauch und nur zum kleinen Teil zur Ausfuhr nach Schantung und Tschili, viel gebaut. Wo die Gebirgsnatur und die weiten Entfernungen den Transport zum Absatzmarkt besonders erschweren und verteuern, ist man auf die Gewinnung von Erzeugnissen angewiesen, die die Kosten einer langen mühsamen Beförderung besser tragen, als schwere umfangreiche Massenartikel. Dort scheint es zum großen Teil auch zu sein, wo die Seidenzucht und zwar die des Eichenspinners — wie bereits erwähnt wurde — vor nicht langer Zeit durch Einwanderer aus Schantung eingeführt wurde; da nicht gleichzeitig mit der Zucht auch die Seidenweberei eingebürgert wurde, so scheinen ihre Erzeugnisse fast ausnahmslos zur Ausfuhr teils nach Schantung, teils nach Schanghai zu gelangen. Dieser durch die Verkehrsverhältnisse geschaffene wirtschaftliche Zwang ist es ferner in erster Linie, der auch hier oben im Norden und zwar ganz besonders in der abgelegenen eigentlichen Mandschurei — vor allem in der Umgegend von Hulan — die Mohnkultur sich hat einbürgern lassen.

Das ist im Laufe weniger Jahre in solchem Maße geschehen, daß dieses ganze große Gebiet des Nordens, das noch vor 20 Jahren auf Dampfern etwa 1500 Metercentner fremdes Opium für mehr als 5 Mill. M. einführte, heute nicht nur seine inzwischen stark angewachsene Bevölkerung selbst versorgt, sondern erhebliche Mengen nach Schantung, Süd-Tschili, selbst Honan ausführt. Auf die schwierigen und unsicheren Verkehrsverhältnisse einerseits, die Handlichkeit, Hochwertigkeit und leichte Teilbarkeit des Opiums andererseits geht auch vielleicht die mehrfach bezeugte Thatsache¹⁾ zurück, daß es in der mandschurischen Provinz Kirin geradezu als Umlaufsmittel an Stelle des so überaus schwerfälligen chinesischen Geldes benutzt wird; auch sollen die zahlreichen Saisonarbeiter aus Schantung ihre jährlichen Ersparnisse zum großen Teil in der Gestalt von Opium in die Heimat zurückbringen, wozu allerdings hauptsächlich die Hoffnung auf einen einträglichen Schmuggel verleiten dürfte. Die notwendige Rücksicht auf die Transportkosten erklärt es wahrscheinlich auch, daß hier im noch dünn bevölkerten Norden mit seinen weiten Entfernungen eine sehr verbreitete, stark für die Ausfuhr in südlichere Gegenden arbeitende Fabrikation von chinesischem Branntwein, dem sogen. Samschu, entstanden ist. Dazu kommen noch einige andere Erzeugnisse, wie Soda, die die Chinesen zum Reinigen insbesondere ihrer Schiffe und zur Herstellung einheimischer Seife verwenden, und weiter im Norden verdient Erwähnung die auf Bohnenkuchen und Eicheln beruhende Zucht von Schweinen, von denen alljährlich große Herden nach Peking getrieben werden.

Das ganze Gebirgsland Schöngkings, sowohl Liautung, als auch Liausi nebst Pienwai, ist in seinem Verkehr fast gänzlich auf Landwege angewiesen, die für die hier, wie fast im ganzen Norden Chinas üblichen Karren fast nur zur Frostzeit auf längere Strecken benutzbar sind. Was über den örtlichen Verbrauch hinaus im Osten erzeugt wird, geht zum Teil zu dem in der Nähe der Yalumündung gelegenen rührigen Dschunkenhafen Tatungkau hinunter, der einen lebhaften Handel insbesondere in Holz, aber auch in wilder Seide mit Tschifu unterhält und dessen Eröffnung für die Dampfschiffahrt vom dortigen englischen Konsul befürwortet ist²⁾. Zum wahrscheinlich größeren Teil werden die Ueberschußerzeugnisse des Ostens, wie des ganzen Westens auf den schwerfälligen Fuhrwerken zur Winterszeit zusammengebracht in das breite Thal des Liauflusses, der auf seinem ganzen mehrere 100 km langen Lauf durch Schöngking wenigstens für chinesische Schiffe fahrbar ist. Für die wichtigsten, von der flachen Küste etwas abgelegenen westlichen Gebiete hat sich der Ort Hsinmintun zum großen Stapelplatz entwickelt; von ihm aus gehen die umfangreichen Karrentransporte nach aufgetautem Eise zum großen Teil zum Wassertransporte über. So ist das Thal des

1) Vergl. z. B. Fulford a. a. O. S. 15.

2) Vergl. English Consular Report on the trade of Chefoo for the year 1896.

Liau das Sammelbecken für die gesamten einen auswärtigen Markt suchenden Erzeugnisse dieses nördlichsten Teiles des heutigen China. Es gewinnt dadurch noch höhere Bedeutung, daß es neben dem Amur im Norden den wichtigsten und den einzigen südlichen Zugang zu dem fast unabsehbaren trefflichen Kolonisationsgebiet der nördlichen Mandschurei bildet, in dem der nahe der Grenze Schöngkings gelegene große Marktplatz Kwantschöngtsu den Mittelpunkt des Handels und Verkehrs, insbesondere auch des Bankwesens, bildet.

Dieser ganze einer bedeutenden Zukunft entgegensehende Verkehr des Liauthales konzentriert sich wiederum an der Mündung des Flusses. Zuerst war hier die an einem kleinen Nebenfluß etwa 150 km von der Mündung des Liau gelegene Stadt Niutschwang der Hafenplatz; später zog sich der Verkehr nach einem der Mündung 65 km näher gelegenen Platze Tientschwangtai und seit dem Jahre 1836 zum Teil nach dem nur noch 20 km vom Einfluß in den Golf von Liautung entfernten Städtchen Yingtskou. Dieses ist auch im Jahre 1861 dem Fremdhandel geöffnet worden, wenn auch in den Verträgen, sowie in den Zoll- und Konsulatsberichten stets von Niutschwang, das heute völlig bedeutungslos geworden zu sein scheint, die Rede ist¹⁾. Hier in diesem nördlichsten Vertragshafen Chinas bringt im Sommer auf dem Flusse eine von der fremden Seezollbehörde auf 13 000 Dschunken angegebene Flotte, im Winter auf langen Landwegen eine nicht geringere Anzahl von Karren aus weiter Ferne alle zur Ausfuhr bestimmten Erzeugnisse des kurz beschriebenen großen Gebiets zusammen²⁾.

Dieser Hafenplatz an der Liaumündung, der Seeschiffen von einem Tiefgang bis zu 18 englischen Fuß den Zugang gestattet, genießt aber auch als Seehafen eine weitgehende Vorzugsstellung. Er ist der einzige Hafen in der ganzen Mandschurei, in dem bisher fremde Schiffe zu Handelszwecken einlaufen durften. Hier strömten deshalb fast alle Produkte des Südens und alle Fremdwaren zusammen, die gegen die Hülsenfrüchte und die anderen Erzeugnisse des chinesischen Nordens eingetauscht werden sollten. Neben den fremden Schiffen, von denen 828 Dampfer mit mehr als 700 000 Tons Raumgehalt und 38 Segelschiffe im Jahre 1897 ein- und ausklariert wurden, nehmen auch hier chinesische Dschunken am Ein- und Ausfuhrhandel teil; ihrer kamen zu Anfang des laufenden Jahrzehnts in einem Jahre noch 400 von Schanghai, 140 von Ningpo, 60 von Futschou, 250 von Schantung und 800 von Tientsin an. Früher war dieser nördlichste dem Fremdhandel bisher erschlossene Hafen Chinas der Ein- und Ausfuhrhafen nicht nur für die ungeheueren Gebiete der Mandschurei, sondern auch für das benachbarte Halbinsel-Königreich Korea. Solange dieses nur durch das Kaulimönn, d. h.

1) Vielleicht geschieht das, wie auf der Insel Hainan, wo der eigentliche Sitz des Fremdhandels Hoihou ist, doch amtlich stets die Hauptstadt Kiungtschou als Vertragshafen genannt wird, auch hier, um ein Recht auf Zollfreiheit der fremden Waren bis zum weiter im Inland gelegenen Platz zu behaupten.

2) Decennial Reports, p. 28.

das Thor von Korea in der Südostecke der Provinz Schöngking dreimal im Jahre mit dem Ausland in erlaubten Verkehr treten durfte, ging ein großer Teil des koreanischen Außenhandels über den Hafenplatz an der Liaumündung, den einzigen, an der Nord- und Westküste des Gelben Meeres, der Dampfern zugänglich war. Seitdem im Jahre 1882 die starre Abschließung dieses merkwürdigen Ländchens aufgehört hat, ist dieser Verkehr natürlich auf koreanische Häfen, insbesondere auf Tschemulpo, dem Hafen der Hauptstadt Söul, übergegangen.

Für diesen Verlust hat Niutschwang neuerdings aber gleichsam einen Ersatz erhalten. Es hat sich nämlich von ihm aus, insbesondere seit seiner Besetzung durch die Japaner im Jahre 1895, ein in außerordentlich lebhafter Steigerung begriffener Handel mit Japan entwickelt. Während im Jahre 1890 die Ausfuhr Niutschwangs dorthin noch 179 000 Haikwan Tael betrug, hat sie im Jahre 1897 den Wert von 5 Mill. Haikwan Tael oder 15 Mill. M. überschritten. Diese Ausfuhr besteht fast ganz aus dem großen Stapelartikel dieses nördlichen Gebietes, aus Bohnen und Bohnenkuchen; von beiden wurden rund je eine Million Metercentner im letzten Jahre nach Japan verschifft. Das ist eine Entwicklung, die für China aber keineswegs nur erfreuliche Seiten aufweist. Das dicht bevölkerte, seinen Boden stark ausnutzende südliche China bedarf der Hülsenfrüchte des Nordens ebenso sehr zur Ernährung seiner Bevölkerung, wie der Bohnenkuchen zur Düngung seines Ackers, insbesondere seiner Zuckerplantagen. Dadurch, daß Japan im letzten Jahre zur Deckung seines Reisdeficits einerseits und zum Ersatz für Fischdung andererseits von beiden fast ebenso viel abgenommen hat, wie ganz China, verteuert es beides den Chinesen erheblich; Bohnen z. B. hatten in Niutschwang im Jahre 1887 noch eine Notierung von 2,50 Tael, erreichten dagegen im vorigen Jahre 5,65 Tael. Das kann auf die Dauer natürlich nicht ohne Einfluß auf elementare wirtschaftliche Verhältnisse des Landes sein.

Bohnen und die aus ihnen gewonnenen Produkte nehmen nicht nur in der Ausfuhr nach Japan, sondern überhaupt in der Ausfuhr Niutschwangs, wenigstens soweit sie unter die Kontrolle der Seezollbehörde fällt, einen so bedeutenden Platz ein, daß dagegen alle anderen Artikel zurücktreten. Sie machten in den letzten Jahren mehr als 80 Proz. dieser Gesamtausfuhr auf Schiffen europäischer Bauart aus. Daneben kommt noch wilde Seide in Betracht, die im Jahre 1897 mit 9291 Pikul im Werte von 1 374 400 Haikwan Tael oder etwa 4 Mill. M. auf ungefähr weitere 10 Proz. sich bezifferte. Der kleine Rest verteilt sich auf eine große Menge sehr verschiedenartiger Artikel, unter denen dem Werte nach die erwähnte Ginsengwurzel (1897: 175 337 Haikw. Tls.), eine Reihe von Fellen (1897: 123 387 Haikw. Tls.), chinesische Medizinen, zu denen auch Rehhörner gehören (1897: 140 010 Haikw. Tls.), Melonenkerne (1897: 83 611 Haikw. Tls.) und der Samschu genannte Brantwein (1897: 61 534

Haikw. Tls.) obenan stehen. Ueber die Entwicklung der Ausfuhr in den drei Hauptartikeln in Pikul innerhalb des laufenden Jahrzehnts giebt die folgende Tabelle Aufschluß:

	Bohnen	Bohnen- kuchen	Bohnenöl
1890	2 811 345	2 623 719	32 286
1891	4 157 538	3 063 860	93 011
1892	4 169 989	2 818 804	120 962
1893	3 339 826	2 327 215	89 086
1894	3 736 141	2 660 241	73 208
1895 ¹⁾	—	—	—
1896	3 835 860	2 724 020	88 403
1897	3 872 841	3 306 851	75 118

Die Einfuhr Niutschwangs, die sich außer der üblichen Verschiedenartigkeit der Fremdwaren aus südchinesischen Erzeugnissen, wie insbesondere Seidengeweben, Baumwollzeug, Zucker, Papier, auch Rohbaumwolle und Thee zusammensetzt, steht im Gegensatz zu manchem anderen chinesischen Vertragshafen mit seiner Ausfuhr ziemlich im Gleichgewicht, wie die folgende Tabelle für das laufende Jahrzehnt zeigt:

	Ausfuhr in Haikwan	fremde Einfuhr Taels, die im Jahre 1897 von 3,03 M. hatten	einheim. Einfuhr	Ausfuhr u. Einfuhr einen Wert
1890	7 197 816	4 458 568	2 805 508	14 461 892
1891	8 069 746	6 071 412	2 942 186	17 083 344
1892	9 065 658	5 197 851	2 147 612	16 411 121
1893	9 310 424	5 561 647	2 807 355	17 679 426
1894	8 532 443	5 446 145	2 600 313	16 578 901
1895	—	—	—	—
1896	11 277 287	8 157 651	3 394 774	22 829 712
1897	13 808 612	9 058 651	3 569 777	26 437 040

Dieses weitgehende Gleichgewicht zwischen Einfuhr und Ausfuhr erklärt sich dadurch, daß die Einfuhr hier mehr als anderswo unmittelbar abhängig ist von der Ausfuhr, die wieder durch die Ernte, insbesondere die Ernte an Hülsenfrüchten, bedingt wird. Das zeigt sich vielfach im einzelnen; im großen ganzen freilich verschwindet es mehr, weil das Niutschwang bedienende Gebiet so groß ist, daß es niemals in allen Teilen zugleich von einer Mißernte betroffen wird und weil diese Abhängigkeit, zum Teil wegen der großen Entfernungen, zum Teil infolge der durch die Oelfabrikation verursachten Verzögerung, vielfach eine solche von der vorletzten Ernte ist. Dieser Ausgleich wird verstärkt durch die im Gange befind-

1) Für das Jahr 1895, in dem Niutschwang von den Japanern besetzt war, liegt keine Statistik vor.

liche Kolonisation, vermindert durch jede Verbesserung des Verkehrswesens und des Fabrikationsprozesses. Aber von den kleinen Schwankungen, insbesondere durch den Ernteaussfall, abgesehen, geht Niutschwang voraussichtlich in naher Zukunft einer stärkeren Entwicklung seines Handels, als die meisten anderen Vertragshäfen Chinas entgegen.

Das hängt allerdings zum wesentlichen Teil davon ab, inwieweit an der Küste Konkurrenzhäfen sich entwickeln werden, was sich noch nicht genau absehen läßt. An der flachen Küste, die sich im Westen nach Schanhaikwan hinzieht, ist bekanntlich im Jahre 1898 der neue Vertragshafen Tschingwangtau eröffnet worden. Es ist der Ort, wo bisher die Post für Peking ausgeladen zu werden pflegte, wenn Tientsin bereits eingefroren war. Er hat daher jedenfalls vor Niutschwang, das meist vier Monate lang zufriert, den Vorzug, weniger lang durch Eis verschlossen zu sein; aber, wie die ganze Küste, leidet auch Tschingwangtau, das an einer Bucht liegt, die auf den englischen Admiralitätskarten als „Shallow Bay“ bezeichnet wird, an ungenügender Wassertiefe; sie soll eine halbe englische Meile von der Küste 2 Faden und erst in einer Entfernung von 2 englischen Meilen $4\frac{1}{2}$ Faden aufweisen¹⁾. Jedenfalls dürfte dieser Hafen Niutschwang keinen großen Abbruch thun, da er ihm nur einen kleinen Teil seines westlichen Bezugsgebietes streitig machen könnte.

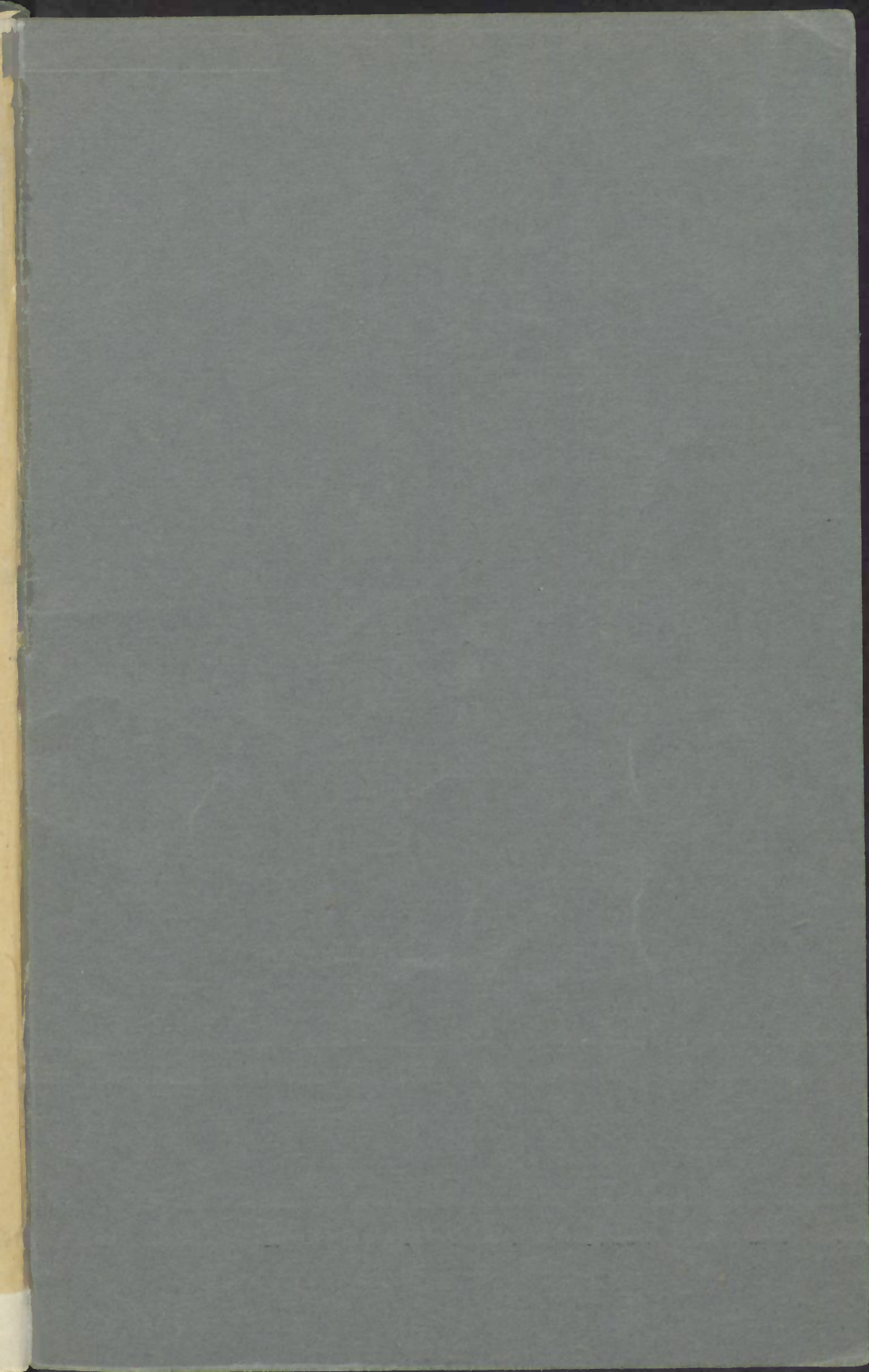
Auch nach Osten zu fällt die meist bergige hohe Küste in ein seichtes Meer ab und bietet nur an dem Regent's Sword genannten äußersten Ausläufern der Liautunghalbinsel zwei Buchten mit tiefem Wasser dar; es sind das die Buchten der noch vor drei Jahrzehnten völlig bedeutungslosen und unbekannten Plätze Port Arthur und Talienwan. Es ist noch nicht abzusehen, aber zum mindesten fraglich, ob diese beiden neuen Plätze zu gefährlichen Konkurrenten für den Hafen an der Liaumündung heranwachsen werden. Sie haben allerdings auch den Vorzug, weniger lange als Niutschwang durch Frost verschlossen zu werden, wenn auch ihre vielgerühmte völlige Eisfreiheit neuerdings von englischer Seite bestritten wird²⁾; aber abgesehen davon, daß es keineswegs unmöglich ist, daß die billigen, einem Verderb nicht ausgesetzten Massengüter, die hauptsächlich zur Ausfuhr gelangen, eine Lagerung auf höchstens 3 bis 4 Monate im eisverschlossenen, doch auf einer Wasserstraße billig zu erreichenden Niutschwang einer Verteuerung durch den weiteren, schwierigen Transport zum länger eisfreien Talienwan unter gewöhnlichen Umständen vorziehen werden, scheint das Gebirgsland der Liautunghalbinsel, das einzelne nicht zu umgehende „schwierige

1) American Consular Reports, Vol. 57, No. 214, p. 373.

2) Die Daily News behaupten z. B., daß die Bucht von Port Arthur regelmäßig zwei Monate im Jahre vereist sei.

Pässe“ aufweisen soll¹⁾, die Verbindung der beiden neuen Hafenplätze mit dem mandschurischen Hinterlande sehr zu erschweren und zu verteuern. Auf alle Fälle wird der alte Vertragshafen an der Liaumündung eine wichtige Stellung im Wirtschaftsleben Nordchinas behaupten, zumal wenn Eisenbahnen die schwer zugänglichen Teile seines fast unbegrenzten Hinterlandes ihm näherrücken.

1) v. Richthofen, Der Friede von Schimonosecki in seinen geographischen Beziehungen. Geographische Zeitschrift, 1895, Heft 1.





206\$04219600