

DIE CHINESISCHE REICHSPOST

VON FRIEDRICH OTTE

I. Vorbemerkung

In verschiedenen Heften der „Sinica“^a sind bereits volkswirtschaftliche Besprechungen und Aufsätze über den Verkehr in China aus der Feder des Verfassers auch des vorliegenden Aufsatzes erschienen. Diese Arbeiten bilden zusammen mit dem jetzt unterbreiteten ein zusammenhängendes Ganzes. Der Verfasser konnte auch hier vielfach an praktische Erfahrungen anknüpfen, weil die chinesische Reichspost, so sonderbar das auch klingen mag, ein Ableger der chinesischen Seezollverwaltung ist. Wie alles Chinesische, so hat jedoch auch die chinesische Reichspost einen Einschlag des urtümlich Chinesischen und trägt gewisse eigenartige Züge, die sich aus der geschichtlichen Entwicklung des letzten Jahrhunderts und aus dem Gesamtgeschehen im Fernen Osten erklären, wenn auch die äußerliche Anpassung an die Gegebenheiten des Weltverkehrs ab 1901 immer sichtbarer hervortrat. Deshalb haben wir unsere Abhandlung mit einer Einführung in die „Besonderheiten der Entwicklung“ des Postwesens in China begonnen. Die geschichtlichen Daten, die für diese Entwicklung von Wichtigkeit waren, sind: 1861 erste Anfänge; 1878 die bisherige Zollpost befördert Postsachen für die Öffentlichkeit, Verstärkung dieser Entwicklung ab 1881; im Jahre 1896 wird die Zollpost zur Kaiserlichen Reichspost, alle zugänglichen Gegenden an der Küste und an den großen Strömen des Landes haben jetzt Postämter; ab 1901 setzt die Durchdringung im Innern des Landes ein; im Jahre 1911 wird die Postverwaltung von der Seezollverwaltung getrennt und dem Verkehrsministerium unmittelbar unterstellt; ab 1930 setzt die intensivere Ausgestaltung des Postwesens ein. Parallel damit verläuft die Entwicklung von Telegraph, Telephon, Radio und Luftverkehr.

II. Besonderheiten der Entwicklung

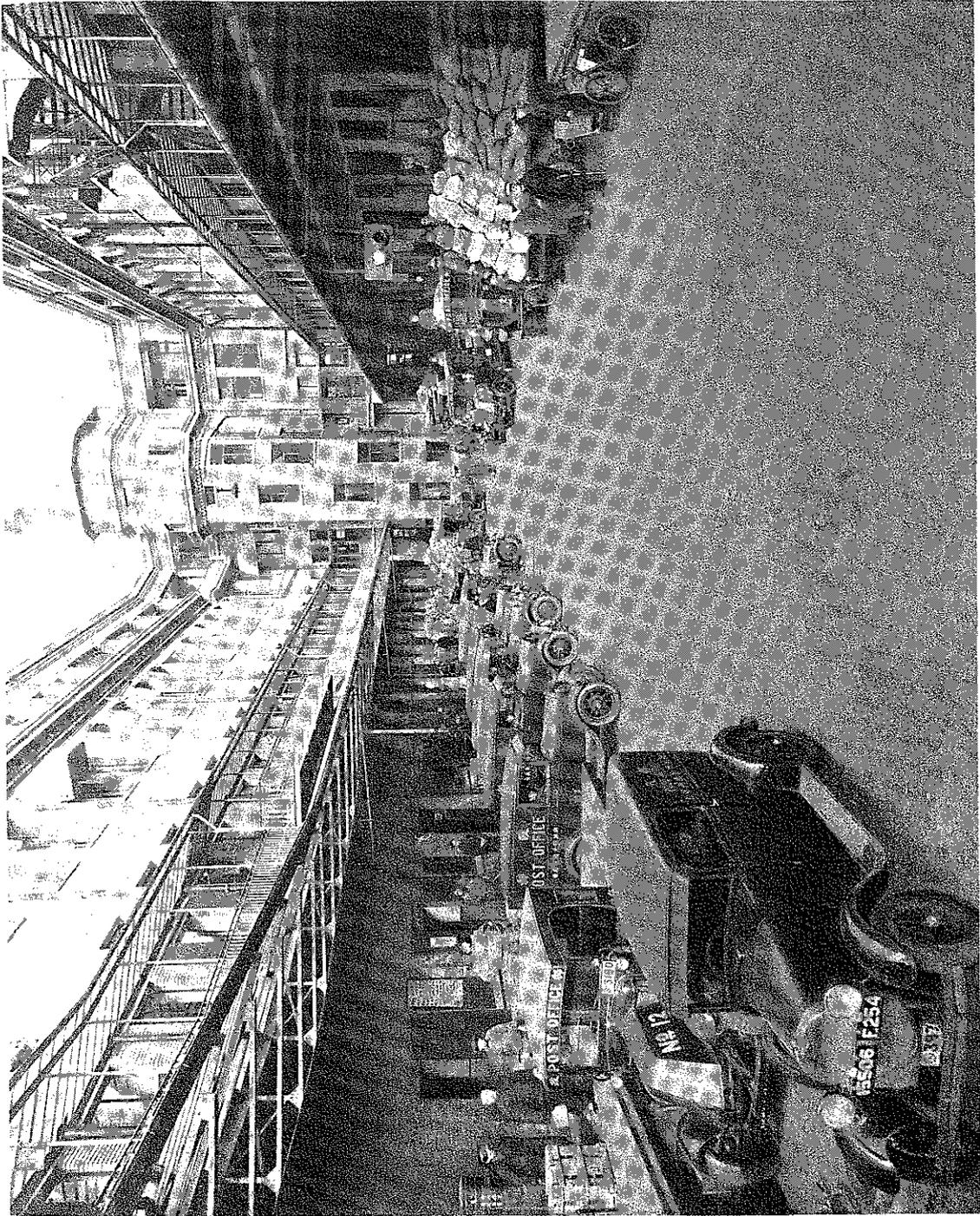
Die heutige chinesische Postverwaltung verdankt ihre Entstehung der Initiative der von Ausländern kontrollierten, damals Kaiserlich Chinesischen Seezollverwaltung. Schon das muß den europäischen Leser eigentümlich anmuten. Die Chinesen hatten ja bereits zwei oder, ab 1875, drei Arten von

^a Es sei verwiesen auf „Sinica“ XII/1937, Heft 1/2, Besprechung: „Industrialisierung Chinas“, S. 74ff., Ziffern 6 und 7; Jena, 1936. Ebendort, Heft 5/6, Besprechung: „China's Postal and other Communications Services, by Dr. Chu Chia-hua“, London, 1937. Ebendort, XIV/1939, Heft 1/2: „Schiffahrt in China“ von Friedrich Otte. Ebendort, Heft 5/6: „Der Landverkehr in China“ von Friedrich Otte.

Ferner wurden die nachstehenden Veröffentlichungen benutzt:

„Report on the Post Office“ Shanghai, Jahrgänge 1915, 1936 und 1937. „The Trade and Administration of China by H. B. Morse“, Shanghai 1913; Chapter XIII „The Post Office“, S. 392ff. Friedrich Otte: „China — Wirtschaftspolitische Landeskunde“ Gotha, Justus Perthes, 1927; C. Der Verkehr, III „Post, Telegraphie und Luftschiffahrt“. „China's Postal and other Communications Services“, wie oben. Chinesische Gesetzessammlung¹, Schanghai 1934. „The China Yearbook“, Shanghai 1928. Zeitungsausschnitte. Die persönlichen Erfahrungen des Verfassers erstrecken sich auf: Postbuchhaltung, einschließlich zentrale Verwaltung der Markenbestände und Rentabilitätsberechnungen der Ämter und Agenturen; Verwaltung, nebenamtlich, eines Grenzaustauschamtes (Hohow/Laokay²), Aufstellung internationaler Statistiken; Stellvertretung des Distriktdirektors; internationale Verhandlungen über Grenzverkehr in China/Indochina; Kurierlinien; Zollpaketkontrolle usw.

Die lautliche Wiedergabe der Ortsnamen folgt hier dem von der Chinesischen Postverwaltung dem Auslande gegenüber gebrauchten System; siehe auch Seite 278.



Postdiensten, die den Verkehr vermittelten, nämlich den Kaiserlichen Kurierdienst der Poststationen, *i-dschan*³, und die Volkspost, *min-gü*⁴ oder genauer *min-sin-gü*⁵. Der kaiserliche Kurierdienst erstreckte sich über das ganze Reich und diente politischen, bzw. bürokratischen Zwecken. Er ist uralt und geht nachweislich bereits auf die Dschou⁶-Zeit (1122—256) zurück; vermutlich ist er schon älter, denn in diesem Land der Riesenräume konnte eine zentrale Regierung ja nur bestehen, wenn ein Befehls- und Gedankenaustausch zwischen dem Hofe und den Länder-, bzw. ab etwa 200 v. Chr. Provinzial- und Kreisregierungen möglich war. Ab 1875 wurde diesem bürokratischen Postdienst ein zweiter angegliedert, der an den Strömen und Küsten den *i-dschan*-Dienst zum Teil ablöste, bzw. ergänzte. Eine echt chinesische Idee — für damalige Zeiten —, Altes nicht zu beseitigen, sondern beizubehalten und Neues hinzuzufügen, wenn es erforderlich wurde, und die weitere Entwicklung der Fügung zu überlassen. Dieser neue Dienst, genannt *wen-bau-gü*⁷, entstand, als China die ersten Gesandten in das Ausland schickte, nämlich im Jahre 1875, und sollte ursprünglich nur die aus dem Ausland bei den fremden Postämtern für die Regierung in Peking eingehenden amtlichen Schreiben von Schanghai nach Peking bringen.

Neben diesen amtlichen Einrichtungen bestand ein kaufmännisch aufgezogener, ebenfalls uralter Postdienst, die *min-gü*, die Volkspost. Die Unternehmer dieser Volkspost waren in der Regel Großkaufleute oder Bankbetriebe (die Schansi-Banken), deren Geschäftsverbindungen bis in die entferntesten Winkel des Landes reichten und das Postgeschäft als Nebenerwerb betrieben. Eine Möglichkeit, diese in sich starken, gut arbeitenden Privatbetriebe zu beseitigen, bestand in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts noch nicht, ja, sie sind, nach Dr. Chu Chia-hua (Dschu Gia-hua⁸), Verkehrsminister a. D., selbst nach 1934, als sie durch Gesetz im Innern beseitigt wurden, für den Auslandsverkehr nach Südasien hin, vermutlich aus politischen Gründen, noch beibehalten worden, um den Verkehr und die Verbindung mit den rund acht Millionen Auslandschinesen in Hinterindien und dem vorgelagerten Inselarchipel leichter aufrecht erhalten zu können.

Morse gibt eine anschauliche Schilderung dieser Volkspostbetriebe, die noch für 1912 galt. „... Diese Briefhongs⁹ haben Schnellpostlinien eingerichtet, wo es nötig war, aber dort, wo es die Sparsamkeit erforderte, arbeiteten sie langsamer; sie halten ihre Läden bis nach Mitternacht offen und lassen, was in China eine große Anziehung ausübte, den Empfänger die eine Hälfte des Portos bezahlen.“ Das bedeutet, daß die Postbetriebe die andere Hälfte nicht bekommen, wenn der Brief verloren geht. — „Einen sehr einträglichen Zweig dieser Postbetriebe bildet die Beförderung von Silber, Bankanweisungen und Paketen. Sie haben einen Posttarif, der sich im allgemeinen nach der Entfernung richtet und sich je Brief zwischen 20 Käschen (etwa 4 Pfennig) und 200 Käschen (etwa 40 Pfennig) bewegt; aber sie sind auch entgegenkommend, wenn das Gewicht um einige Gramm höher ist. Für besonders gute Kunden können die Sätze auch herabgedrückt oder in eine einmalige Jahreszahlung

umgewandelt werden, während der kleine Mann mehr bezahlen mußte, und den Empfängern immer noch etwas auferlegt wurde. Im allgemeinen hat dieses System der Öffentlichkeit auch ausgezeichnete Dienste geleistet, aber vom nationalen Standpunkt aus gesehen, wirkte es sich doch verhängnisvoll aus, insofern es verhinderte, daß ein Postdienst entstand, der nicht nur dem unmittelbaren Profit der Unternehmer diene, da die Einnahmen aus dem Betrieb der vorteilhaftesten Verbindungslinien auf diese Art in die Taschen der Privatunternehmer flossen.“

Aber auch die Beamtenschaft verdiente an den amtlichen Postbetrieben. Man muß hierbei in Betracht ziehen, daß China erst seit 1910 versuchte, ein einheitliches Reichsbudget aufzustellen, was aber auch damals noch nicht völlig glückte, und daß jedes einzelne Amt, zum mindesten aber jeder Betrieb und Dienstzweig des Reiches, auf sich selbst angewiesen war. So wurden die Hauptkosten für den Kurierdienst des Reiches von den Landräten, denen die Aufrechterhaltung des Betriebes in ihrem Kreis, dem *hiën*¹⁰, oblag, von den Kreiseinnahmen abgezogen, wobei etwas für den nach unseren Begriffen kümmerlich bezahlten Beamten abfiel. Auch war das ganze chinesische Beamtentum, bis in unser Jahrhundert hinein, mehr ein Staatsbetrieb im alten römischen Sinne als ein rein bürokratischer Betrieb, d. h. die Beamten gingen als arme oder verschuldete Leute wie Cäsar in ihre Provinzen und kehrten als reiche nach Rom zurück. Auch wird der kaiserlich chinesische Kurierdienst häufig mit dem der Römer und Perser verglichen.

Neben den beiden amtlichen Postbetrieben und den *min-gü*⁴ erwähnt Morse noch den nach dem französisch-chinesischen Kriege von 1884—1885 entstandenen Postbetrieb der Insel Formosa und nennt ihn die „einzige wirkliche staatliche Postverwaltung für das Publikum“. Der fast einheitliche Tarif wirkte sich aber hemmend aus. Übrigens wurden die Briefmarken der Verwaltung von Formosa dort auch als Eisenbahnfahrkarten benutzt, eine für den Philatelisten wunderbare Tatsache, für den Chinesen von damals aber selbstverständlich. Auf Formosa war, ebenfalls aus politischen Gründen, auch eine der ersten Eisenbahnen Chinas entstanden. Formosa wurde 1895 japanisch.

Was Morse nicht erwähnt, vermutlich weil sich das für einen Zolldirektor in chinesischen Diensten, — Morse war Amerikaner —, nicht schickte, war die Schwäche des ganzen chinesischen Volkes damals in seiner Haltung gegenüber dem verfallenden Staate. Auch in der späteren staatlichen Postverwaltung mußte, besonders bei den nur schwach beaufsichtigten Inlandämtern, dauernd der Hang bekämpft werden, neben dem Monatsgehalt oder -lohn noch etwas zu verdienen. Beispielsweise nutzten die Inlandämter die Schwankungen zwischen den unter sich in keinem festen Verhältnis stehenden Kupferkäsch-, Kupfercent-, Silberkleingeld-, Silberdollar- und Taelwährungen in der Weise aus, daß sie etwas mehr nahmen als erlaubt war, diese Mehreinnahmen aber für sich behielten, oder sie legten den Erlös aus den Briefmarken in einer Kleinbank an, verzögerten die Überweisung an das Hauptamt und erzielten einen Zinsgewinn (12 v. H. im Jahre oder mehr) von einigen Dollar im Monat,

den sie dann auch für sich behielten. Mit anderen Worten, sie betrieben Privatwirtschaft, wie sie das von den *min-gü* her gewohnt waren, für die sie früher gearbeitet hatten oder noch arbeiteten. Machte die Kleinbank am Ort, was auch geschah, ihren Laden zu, dann verschwand auch der Agent, um der Strafe zu entgehen. Kurzum, der Begriff eines Staates und eines Staatsfiskus und staatlicher Geldverwaltung mußte dem Volke erst anerzogen werden, wie schon Sun Yat-sen¹¹, der Vater der chinesischen Revolution, betont.

Zu diesen Schwierigkeiten gesellte sich noch eine andere. Die Engländer hatten ihren eigenen Postdienst in den Vertragshäfen eingerichtet. Darin sahen die Chinesen zuerst nichts Besonderes, denn nach ihren Begriffen war eben ein Postunternehmen ein Privatunternehmen. Die kleineren dieser Postämter wurden von den Konsuln, bzw. ihren Hilfskräften, nebenbei verwaltet. Die anderen Nationen taten dann desgleichen, Franzosen, Deutsche, Japaner usf. Solange die verschiedensten Arten von Postbetrieben nebeneinander bestanden, war dagegen auch wenig einzuwenden; als aber die 1861 eingerichtete Zollpost sich im Laufe der Jahrzehnte entwickelte und 1896 in eine Kaiserliche Post umgewandelt wurde und eine Monopolstellung im Reiche anstrebte, wurden gerade die ausländischen Postämter zu einem schweren Hemmschuh für den Ausbau der Posteinrichtungen in den wichtigsten Städten, denn nun wurden, zum Teil als Folge der Niederlage Chinas im japanisch-chinesischen Kriege von 1894/95, diese ausländischen Ämter nicht nur beibehalten, sondern ausgebaut. Nur die Amerikaner beteiligten sich nicht an dieser Art ausländischer Durchdringung Chinas. Um 1912 gab es, nach Morse, abgesehen von Schanghai, wo je ein britisches, französisches, deutsches, amerikanisches, japanisches und russisches Postamt seit längerem arbeitete, noch „ausländische Postämter in 25 Vertragshäfen, ohne daß die französischen Ämter in Mengtsh¹² und Chungking¹³ mitgerechnet werden, die für einen inneren, rein chinesischen Verkehr eingerichtet waren^a.“ Das hatte nun denselben Nachteil für die chinesische Post wie der Wettbewerb der *min-gü*, d. h. die Kaiserliche Post mußte die kostspieligen Kurierlinien aufrecht erhalten, und die Ausländer beschränkten sich auf die lohnenderen Betriebe in den größeren Häfen. Dabei konnte niemand der Kaiserlichen Post den Vorwurf machen, daß sie etwa schlecht arbeitete; im Gegenteil, sie arbeitete äußerst zuverlässig, schon weil die staatliche Post hier nun auch wieder an die chinesische Überlieferung, so, wie sie sich in den *min-gü* verkörperte, anknüpfen konnte, diesmal aber nach der guten Seite hin, ohne den privatwirtschaftlichen Profiteinschlag. Diese Zuverlässigkeit der Verwaltung ist auch kaum je

^a Der Verfasser vorliegender Arbeit lernte diese Verhältnisse aus der Anschauung kennen. In Mengtsh war er nebenamtlich als Buchhaltungsvorstand des Zoll- und Postdirektors tätig (1906/07), 1908 war er nebenamtlich Leiter des Postaustauschamtes an der Grenzstation Hokow¹⁴. Der Paketaustausch von Schanghai usw. nach Yünnan begegnete hier den größten Schwierigkeiten, weil die Franzosen keine Transitpakete freigaben, ehe nicht die oft weit im Innern wohnenden Empfänger die Transitgebühr durch Zoll und Post in China an Post und Zoll in Indochina entrichtet hatten; Ergebnis — es verdarb viel. Der Briefverkehr verlief normal. In Schanghai war der Verfasser noch einige Wochen mit der Reorganisation des Zollpostverkehrs, d. h. der Verzollung der mit Einfuhr-, Ausfuhrzöllen und Likin¹⁵, — für den Binnenverkehr — belegten Pakete beauftragt, bis plötzlich die Entlassung aller Deutschen aus Post und Zoll am 14ten August 1917 unter Verlust aller Pensions- und anderer Rechte erfolgte. Wie es scheint, wird beim diesmaligen Europakrieg niemand entlassen.

bestritten worden. Trotzdem waren die ausländischen Mächte nicht geneigt, ihre Rechte vorerst aufzugeben, die sie der imperialistischen Politik Großbritanniens ab 1842 verdankten, darunter die Exterritorialitätsrechte der fremden Regierung an erster Stelle. Erst 1923, nachdem die Deutschen und die Russen diese ihre Rechte mit dem Eintritt Chinas in den Weltkrieg am 14. August 1917 verloren hatten, und China sich auf die 1917 gegebenen Versprechen berufen konnte, wurden die ausländischen Postämter beseitigt, aber nicht ohne Vorbehalte (vgl. „Entstehungsgeschichte“, S. 284).

Zu den traditionellen (*min-gü*, staatlicher Kurierdienst) Schwierigkeiten, denen der Ausbau des Postwesens begegnete, kamen dann weiter rein technische. Die chinesischen Beamten mußten erst herangebildet werden, darunter solche, die auch einige, oder wenigstens eine Fremdsprache beherrschten. Hier konnte sich die Postverwaltung wieder an die Seezollverwaltung anlehnen. Gewählt wurde Englisch als Pflichtsprache. Auch die Bilderschrift der Chinesen erwies sich als Hemmnis. Die einzelnen Nationen schreiben chinesische Namen in der Regel für ihre Zwecke, — geographischen Unterricht usw. — annähernd so, wie sie sie hören; z. B. wird Kiautschou (deutsche Schreibweise) von den Franzosen geschrieben: Kiao tchéou; von den Engländern Kiaochow. Diese, von der Seezollverwaltung gebrauchte Schreibweise wurde von der Post übernommen. Die geschichtliche Entwicklung dieser amtlichen Nomenklatur war, kurz umrissen, die folgende gewesen. „Im Jahre 1882 erschien eine Liste der an der Küste gelegenen Ortschaften, die für die Schreibweise der Ortschaften maßgebend wurde. Dann, um 1906, führte die Ausdehnung der Post- und Telegraphenämter notgedrungenenerweise zur Typisierung der Namen jener Orte, wo sich Post- und Telegraphenämter befinden. Diese Listen dienen heute auch der Seezollverwaltung als Unterlage“ und „Es wäre sehr gut denkbar, daß die englische Sprache (z. B. für die Rechnungslegung der Hauptämter und den inneren bürokratischen Verkehr, Berichte u. dgl.) aus den Verwaltungszweigen, in denen Europäer (ausschließlich Deutsche seit 1917) noch tätig sind, sehr bald verbannt und die Amtssprache in Post-, Zoll- und Salzsteuerverwaltung für den inneren Betrieb rein chinesisch würde, anstatt Englisch und Chinesisch wie zur Zeit noch; diese Entwicklung ist sogar sehr wahrscheinlich und natürlich. Kaum denkbar hingegen ist, daß die — akustische — Lautschrift des Westens der — optischen — Bilderschrift des Ostens weichen wird, usf.“ (nämlich für den Welt-handelsverkehr^a).

Wir können auch diese Schwierigkeiten hier nur gerade andeuten. Hierzu kam der völlig ungenügende Ausbau des Eisenbahnnetzes und großer Verkehrsstraßen zu Lande. Das Vorhandensein großer schiffbarer Ströme und eines intensiv ausgebauten Kanalnetzes wirkte sich hingegen fördernd aus.

Eine weitere Schwierigkeit lag in dem verworrenen Währungswesen Chinas. Wie schon erwähnt, bestanden die verschiedensten Kupfer- und Silber-

^a Näheres, mit Quellenangaben vgl.: Friedrich Otte: Transkription der chinesischen geographischen Namen in „Petermanns geographische Mitteilungen“, 1927, Heft 5/6. Justus Perthes, Gotha.

währungen nebeneinander. In welcher Währung sollte verrechnet werden? Man wählte für die Post den chinesischen Silberdollar, der geschichtlich wiederum auf den mexikanischen zurückgeht. Auch diese Silbermünzen wurden in ungleicher Weise von den verschiedenen Provinzialmünzen ausgeprägt, standen sich aber wertmäßig immerhin noch viel näher als die anderen Silberschuh- (Tael) und Münzsorten. Dieser Silberdollar wurde die Verrechnungsgrundlage für Überweisungen, also Postanweisungen, und für die Buchhaltung, für den Markenvertrieb und jede andere wertmäßige Buchung. Bis 1933 hat sich diese stoffliche Geldwährung auch gut bewährt. Chinas, vom Ausland erzwungener Übergang zur Papierwährung mit einem, wie sich heute (1939/40) leider zeigt, sehr theoretischen Silber- und Devisenkern, hat nun zur Zeit ein Durcheinander in China hervorgerufen, aus dem sich auch die Post nur schwer wird herauswinden und -finden können. Die Portosätze müssen dauernd erhöht werden, ähnlich wie während der deutschen Inflation 1918—1923.

Man hat sich gewundert, daß trotzdem die Postverwaltung jedem Sturm von außen und innen standgehalten hat, ebenso wie übrigens die Seezollverwaltung bis heute, daß sie nicht zusammenbrach, wenn der Norden den Süden bekämpfte, und selbst heute einheitlich weiter arbeitet, wo China in einem mörderischen Kampf gegen Japan steht und zum ersten Male wieder seit 1640 Fremdvölker mit ihren Truppen bis in das Herz Chinas: Honan, Hunan und Hupeh vorgestoßen sind. Nun, in geschäftlichen Dingen ist der Chinese ein Vernunftmensch, was weltbekannt ist. Weder die Räuberbanden, noch die Guerillatruppen, noch das Volk oder die Beamenschaft neigen dazu, Einrichtungen, die altüberkommen sind, aus politischen Gründen zu stören, sie lassen Gilden und Wirtschaftsverbände jeder Art weiterarbeiten, und diese benötigen die Post ebenso wie um 1911—1928 die Provinzialgouverneure, die einer gegen den anderen standen, und die Japaner, die auch nicht ohne weiteres die Beamenschaft auswechseln können, nachdem sie schon in der Mandschurei 1932/33 beim Abwandern von 2600 chinesischen Postbeamten die Erfahrung hatten machen müssen, wie schwer es ist, Ersatz zu beschaffen^a. Zerstören will ja im Grunde niemand, sondern das Vorhandene für sich ausnutzen. Nur in den Jahren 1933/34 war die Post eine Zeit lang unter Zwang gestellt worden: als die Gebiete, in denen die Kommunisten festen Fuß gefaßt hatten, vornehmlich Kiangsi und die angrenzenden Gebirgsländer im Süden, abgeriegelt werden mußten, um jede Verbindung mit der Außenwelt zu unterbinden. Damals wurde jeder Verkehr abgedrosselt, und nicht nur ein Zensor eingesetzt, der nach politischen Gegnern forschte, die Wirtschaft aber in Frieden ließ.

Das wäre so eine Skizze der typischen Schwierigkeiten, denen der Ausbau einer staatlichen Postverwaltung in China begegnete, und die man in einer geschichtlichen Darstellung nicht gut hätte zusammenfassend unterbringen können, deren Kenntnis jedoch für die Entwicklung des chinesischen Postwesens wünschenswert ist.

^a Vgl. hierzu weiterhin „Chinas Stellung im Internationalen Verkehr“: keine Zahlen für die Mandschurei!

III. Die Entstehungsgeschichte der heutigen Postverwaltung

Wir gingen einleitend auf die günstigen Umweltbedingungen und die inneren und äußeren Hemmungen ein, unter denen sich ein den neuzeitlichen Anforderungen entsprechendes Postwesen in China entfalten sollte. Hier wollen wir uns nun darauf beschränken, die Tatsachen aufzuzählen, die als Merksteine für die geschichtliche Entwicklung der heutigen staatlichen Postverwaltung im neuen chinesischen Volksstaate gelten können.

Im Jahre 1878, am 16. Dezember, war in Schanghai eine Bekanntmachung erschienen, die folgenden Wortlaut hatte:

„Bekanntmachung der Zollverwaltung.

Briefmarken und Exemplare des Posttarifes sind bei der Postabteilung der Zollverwaltung, an die man sich wenden möge, zu haben.

gez. J. H. Hart

Schanghai, den 16. Dezember 1878.“

An diesem Tag wurde im förmalen Sinne die heutige chinesische Postverwaltung errichtet. Zum ersten Male wurden von chinesischer staatlicher Seite Briefmarken zur Beförderung von Postsendungen an das Publikum verkauft^a.

Dieser Winterdienst war von dem Zolldirektor Detring, einem Deutschen, im Jahre 1876 eingerichtet worden, um den Zollpostdienst, der infolge des Zufrierens der Wasserwege um Tiëntsin nicht durch Schiffe aufrecht erhalten werden konnte, mit Hilfe von Postkurieren auf dem Landwege am Kaiserkanal entlang über Chingkiang¹⁶ am Yangtse zwischen Peking und Schanghai weiterhin zu ermöglichen.

Vorausgegangen war die folgende Entwicklung:

Die ersten Anfänge reichen in das Jahr 1861 und die nachfolgenden Jahre zurück. Damals zogen die ausländischen Gesandtschaften zuerst in Peking ein, auch das Generalinspektorat der Seezollverwaltung, das in den ersten Jahren ab 1861 (erste Ernennung Robert Harts) keine feste Bleibe gehabt zu haben scheint, siedelte 1864 endgültig nach Peking über. Der hierdurch notwendig gewordene Postverkehr für die Gesandtschaften und die Seezollverwaltung wurde zuerst durch den bereits bestehenden amtlichen Kurierdienst (*i-dschar*³) unter dem Schutze des Dsung-li-ya-mon¹⁷ in Peking, des Vorläufers des heutigen Auswärtigen Amtes, besorgt. Der Dienst wurde dann der Zollverwaltung übertragen und, im Sommer auf dem Wasser-, im Winter auf dem Überlandwege, wie schon gesagt, durchgeführt. Hieraus entwickelte sich die Postverwaltung; das Merkjahr ist, wie erwähnt, 1878, als zum ersten Male neben dem chinesischen Privatpostverkehr ein der Öffentlichkeit zu-

^a Der englische Text lautete: „Customs Notification. Winter Service. Postage Stamps and copies of Postal Tariff may be obtained on application at the Customs Postal Department. (Signed) J. H. Hart. Shanghai, 16th December 1878.“

Nach Morse. Die Darstellung von Morse beruht auf den später veröffentlichten jährlichen Postberichten. J. H. Hart war der Sohn des Generalinspektors der Seezölle, Sir Robert Hart, Bart.

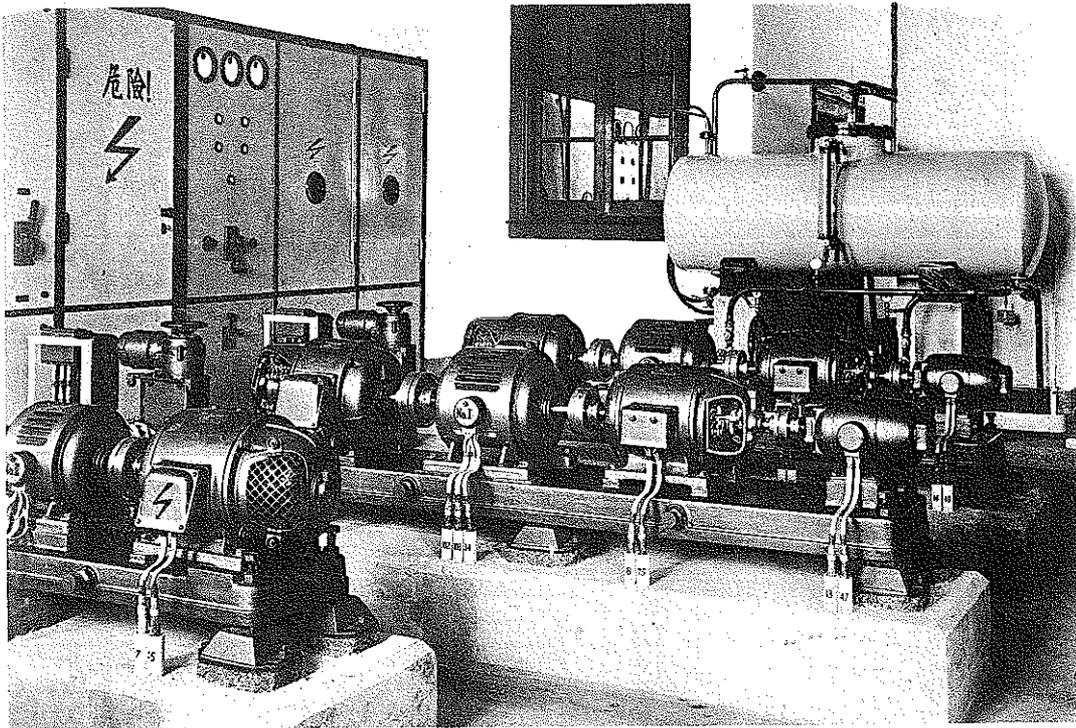
gänglicher staatlicher Dienst entstand. Die Öffentlichkeit, die hier gemeint ist, bestand wohl damals in der Hauptsache aus Ausländern; die Chinesen hielten an ihrer Volkspost fest. Bereits im Jahre 1878 wurde China aufgefordert, dem Weltpostverein beizutreten. Der Eintritt erfolgte aber erst 1914, also 36 Jahre später. Seitens der chinesischen Behörden hat man um 1870 auch wohl kaum an die Möglichkeit gedacht, daß die damalige Zollpost später einmal sämtliche anderen, seit Urzeiten bestehenden ähnlichen Verkehrseinrichtungen überschlucken würde. Im Jahre 1882 wurde die Zollpost für alle Vertragshäfen nördlich von Fukiën organisiert, und nun setzte die schrittweise Durchdringung der inneren Verkehrswege Chinas ein. Es bedurfte aber erst der Niederlage im chinesisch-japanischen Kriege, um die Da Tsing¹⁸-Dynastie der Mandschu-Regierung Chinas davon zu überzeugen, daß auch ein neuzeitliches Postwesen eines der Grunderfordernisse für einen Staat sei, der mit der Neuzeit Schritt halten wollte. Im Jahre 1896 erschien dann ein kaiserlicher Erlaß, durch den die bisherige Zollpost in eine „Kaiserlich Chinesische Postverwaltung¹⁹“ umgebildet wurde. Zugleich leitete man auch die bürokratische Loslösung von der Postverwaltung ein, die aber erst 1911 zur Durchführung kam. Im Generalinspektorat der Seezollverwaltung wurde neben den bestehenden Sekretariaten nunmehr auch ein solches für die Postverwaltung unter einem besonderen Direktor eingerichtet, dem „Postal Secretary“. Die endgültige Trennung von Zoll- und Postverwaltung fand erst im Jahre 1911 nach schrittweiser Vorbereitung ab 1904 statt, als die Postverwaltung dem Verkehrsministerium unterstellt wurde.

Diese schrittweise An- und Ausgliederung hatte besondere Gründe. Die Hauptarbeit für den Ausbau der jungen Verwaltung mußte jahrzehntelang von den Zollbeamten sozusagen ehrenamtlich nebenbei geleistet werden, d. h. ohne Bezahlung, weil für die Post zuerst keine staatlichen Mittel bereitstanden. Der Ausbau im Binnenland setzte chinesische Sprachkenntnisse und Einfühlungsvermögen in die chinesische Umwelt voraus; für einen schnelleren Ausbau hätten also zwei Erfordernisse gefehlt, nämlich Geld und ausgebildetes Personal. Die Ausländer in der chinesischen Zollverwaltung wurden deshalb mit der Oberleitung der Postverwaltung beauftragt; auch sind alle führenden Organisatoren der Postverwaltung aus der Seezollverwaltung hervorgegangen: Kopsch, Detring, van Aalst, Piry, Picard-Destelan, Tollefsen usw. Viele Zollbeamte traten dann nach 1911 endgültig zur Postverwaltung über. Unter den Deutschen ist W. v. Dewall zu erwähnen, der nach seiner zwangsweisen Entlassung 1914 Korrespondent der Frankfurter Zeitung wurde.

Diese Entwicklungstendenzen treten auch in der postalischen Gebiets-einteilung des chinesischen Raumes zutage. Wo Vertragshäfen waren, da entstand ein Postdistrikt. Nur einige wenige Sonderdistrikte unter der Leitung von Postmeistern („Postmaster“, später „Postal Commissioner“) wurden eingerichtet, in allen Fällen unter der Leitung von Ausländern. Geographisch gesehen, ging also die Entwicklung von den Siedlungsgebieten an der Küste und an den großen Strömen des Landes aus. Äußerlich zeigt sich das an der

Aufteilung des Landes in Distrikte. Es gab ebenso viele Postdistrikte wie es Seezolldistrikte gab, neben den erst später eingerichteten wenigen Sonderdistrikten im Inneren. Im Jahre 1911 war das ganze Gebiet noch in 50 Distrikte eingeteilt; Peking, Hankau, Schanghai und Kanton waren als Distrikte erster Klasse unter Postkommissaren (Postal Commissioner²⁰) bereits früher völlig selbständig geworden. Nachdem die Postverwaltung von der Zollverwaltung getrennt war, wurden die Distrikte im Jahre 1914 zusammengelegt; 21, statt, 1913 noch, 45, und der geographischen und geopolitischen Provinzialeinteilung angepaßt. 1928 z. B. zählte man 23 Distrikte oder Präsidentschaften, nämlich die den Provinzen angepaßten, dazu zwei Großstadtdistrikte, Schanghai und Peking; die Mandschurei war in zwei Distrikte aufgeteilt, Fengtiën²¹ (Mukden) und Chi-Hei²² (Kirin²³ und Heilungkiang²⁴). Bei dieser Einteilung ist es geblieben; 1937 gab es nach den amtlichen Berichten noch 23 Distrikte, wobei die beiden mandschurischen (ab 1932) fehlen. Es ergibt sich hieraus, daß das Skelett der Organisation bereits um 1914 so herangebildet war, wie es heute noch dasteht.

Wir bringen nachstehend eine Tabelle, aus der sich im Überblick der Ausbau des Postdienstes ergibt. Es ist richtig, daß die Zahlen, auf den Kopf der Bevölkerung gerechnet, noch gering erscheinen, jedoch muß man sein Augenmerk wohl mehr auf das Wachstum als solches richten. Wir wissen nicht, wie es nach fünfzig Jahren aussehen wird, aber soviel ist sicher, daß für ein Volk, dessen kulturelle Grundlagen gut sind, und das im modernen Sinne noch fast zivilisatorisches Brachgebiet ist, das sogenannte Optimum, also Höchst- oder Bestmaß, der Entwicklungsmöglichkeit noch längst nicht erreicht ist. Zugleich ist hierbei zu bedenken, daß im eigentlichen Innern, also etwa in Szetschuan, Yünnan und überhaupt in den Randprovinzen, die zivilisatorische und z. Z. auch die kulturelle Durchdringung erst letzthin einsetzte. Der Schwerpunkt für den Postbetrieb liegt, massenmäßig, dort, wo die Menschen am dichtesten siedeln, wo die Industrie sitzt und der Mittelpunkt der Kultur — gemeint ist die alte chinesische Kultur — zu finden ist, also an der Meeresküste und dort in den großen Deltagebieten der nordchinesischen Ströme, also in Tiëntsin und Peking, dann vor allem im Yangtse-Delta mit Schanghai und dem planetarisch darum lagernden Großstadtbezirk, im Westfluß²⁵-Delta und auch in den anderen kleineren Delten an der Küste, und weiterhin in den fruchtbaren Niederungen des Yangtse- und Westfluß-Beckens. Wie weit diese Zusammenballung geht, ersieht man schon daraus, daß, wie oben erwähnt, die Großstadtbezirke zuerst als selbständige Postdistrikte eingerichtet wurden. An erster Stelle steht Kiangsu. So heißt es in dem letzten veröffentlichten Bericht der Postverwaltung z. B. unter „Stadtpostsystem (Town Post System)“: „Die Gesamtzahl der örtlichen Briefbeförderung betrug (Postjahr 1936/37) über 80 Millionen, wozu Schanghai über 40 Millionen beitrug, also rund 50 v. H.“ Normalerweise entfallen übrigens auch 50 v. H. der gesamten Zolleinnahmen auf Schanghai. Weiterhin wurden für den September 1939 folgende Zahlen für den Stand der Presse in China bekanntgegeben, die mittelbar andeuten, wo das Schwergewicht auch für den Postverkehr liegt: „Nach Pressenachrichten hat



das Innenministerium letzthin folgende Zahlen für den Stand gegen Ende September 1939 im 'Freien China' bekanntgegeben: 1905 Zeitungen, 618 Nachrichtenagenturen und 1774 Zeitschriften; davon in der Provinz Kiangsu mit Schanghai allein 595 Zeitungen, 105 Presseagenturen und 839 Zeitschriften; Kiangsu bleibt also kulturell ausschlaggebend für den chinesischen Raum usf.^a Rechnet man das Tiëntsin- und Kanton-Gebiet hinzu, so strömt weit über die Hälfte des Postverkehrs dort zusammen; der Inlandbauer, der seinen Heimatbezirk nie verläßt, schreibt wenig oder überhaupt nicht.

Übersichtstabelle
über die Entwicklung des Chinesischen Postwesens nach Stichjahren.

	1901	1910	1934	1937
Hauptämter	30	49	21	22
Ämter 1., 2. und 3. Klasse und Unterämter	134	736	2296	2543
Agenturen	12	4572	40369	70125
Gewöhnliche Postsendungen in Millionen Einheiten	11	355	787	881
Kurierlinien (in Tausend km-Einheiten) . . . . .	....	153	359	437

Zusammengestellt nach folgenden Quellen: Morse (cit. oben), „Report on the Working of the Chinese Post Office for the Third Year of Chung-Hua Min-kuo²⁶⁾“, Shanghai 1915“, und „Report on the Post Office for the Twenty-fifth Fiscal Year of Chung-Hua Min-Kuo, 1st July 1936 — 30th June 1937“. Shanghai, 34th Issue.

Bei den vorstehenden Zahlen sind folgende wichtigere Fehlerquellen in Ansatz zu bringen: Bis 1923 arbeiteten die ausländischen Postämter noch in China; für den Briefverkehr im Lande sind also die Angaben von 1901 und 1910 zu niedrig, hingegen für das Wachsen des staatlich chinesischen Postbetriebes richtig. Für die Jahre 1934 und 1937 fällt die Mandchurei aus, sonst würden die Zahlen noch beträchtlich höher liegen; die Zunahme ist also, im Ganzen genommen, stärker für den Chinesisch sprechenden Raum als die Zahlen andeuten. Ferner nahm der Volkspostbetrieb (*min-gü*) ab 1901 fortschreitend ab, d. h. die Postverwaltung trat an seine Stelle. Es zeigt sich, daß der Ausbau der Kleinämter, vornehmlich im Innern des Landes, über einen langen Zeitraum, von 1901 bis 1937 gesehen, die Hauptaufgabe der Post blieb. Beispielsweise wurde Yünnan erst ab 1906—1908 erschlossen. Ähnliches gilt sogar noch für die kurze Periode von 1934 bis 1937, denn während noch im Jahre 1901 nur 12 Agenturen bestanden, waren es 1937 bereits 70125 geworden; dementsprechend nahm natürlich auch der Innenbetrieb der Hauptämter zu und wurde zum Großbetrieb, was in den Zahlen ebenfalls nicht zum Ausdruck kommt (siehe als äußeres Merkmal dafür auch das Bild vom Hauptpostamt Schanghai, Tafel 30).

Der Kurierdienst ist eine chinesische Besonderheit, hinter der sich sehr viel wilde Romantik, wenn man so will, versteckt. Ich hatte selbst 1906—1908 Gelegenheit, diese Verhältnisse als „Ex officio“-Leiter des Hokow²⁾-Postamtes zu studieren. Es ging von dort aus eine Kurierlinie nach dem Hochland von Mengtsh¹²⁾, die ich zu beaufsichtigen hatte; manch ein Kurier ist da allein schon an Malaria zugrunde gegangen. Die Hauptarbeit bestand dort in der Be-

^a Nach einem demnächst erscheinenden Aufsatz des Verfassers: „Presse und Zeitung in China“ in den „Mitteilungen der Auslandshochschule Berlin“ (bzw. „Auslandsfakultät der Universität Berlin“).

förderung der von Indochina eingehenden chinesischen und internationalen, hauptsächlich französischen, bzw. der von Yünnan ausgehenden Post. Selbst in Indien spielt der Kurierdienst keine solche Rolle wie in China, denn Indien steht ein ausgedehnteres Eisenbahnnetz zur Verfügung. „Die längste Kurierlinie der Welt geht von Tihwafu²⁷ (Urumtschi) in Chinesisch-Turkestan über Urga nach Kalgan und hat eine Länge von 6930 km. Der chinesische Postläufer bewegt sich mit einer Geschwindigkeit von 50 km am Tage. Kamele, Yaks, Maultiere, Ponies, Flöße aus aufgeblähten Rindshäuten, Karren und Schlitten, alles muß mithelfen, um die Post an ihr Ziel zu bringen. (Abb. 1—4, SS. 285/86). An den Seiten lauern Menschen und Tier auf Beute, aber es ist doch verhältnismäßig selten, daß ein Kurier ausgeraubt wird. Häufiger war es schon im Anfang, daß dieser oder jener Inlandangestellte verschwand, weil er mit dem Staatsgeld gespielt hatte^a.“ Es muß auffallen, daß sich die Zahl der Briefsendungen, wenn man sie in Vergleich zu der Zunahme der Ämter jeder Art setzt, ab 1910 bei Einschluß der ab 1932 nicht mehr einbezogenen Mandschurei nur etwa verdreifacht hat, wohingegen die Zahl der Kleinämter 17 mal so groß geworden ist: 1910 nur 4572, 1937 dahingegen 70125. Hierin äußert sich eben die Durchdringung des von der Küste und den Schlagadern des Verkehrs, den großen Strömen, abseits liegenden ungeheuren Binnenlandes, wo aber der Verkehr jeder Art, mithin auch der Postverkehr, nur langsam pulsiert.

Nach der chinesischen Revolution von 1911/12 wurde die Kaiserliche Post¹⁹ zu einer Nationalpost²⁸. Damit gewann die Forderung nach der Beseitigung der ungerechtfertigten ausländischen Privilegien auch für das Postwesen an Wucht. Wenn Morse nun 1912 sagt, daß im Jahre „1878 der Generalinspektor der chinesischen Seezölle (Robert Hart) von dem französischen Außenminister darüber befragt wurde, wie das französische Postamt in Schanghai zu schließen wäre“ und daß „mehr als einmal der Generalpostmeister von Hongkong seine Bereitschaft erklärte, die Hongkonger Postagenturen an der Küste zu schließen“, so zeigte sich später doch, daß diese Bereitschaft nicht allzu groß war, obgleich 1911 die Postverwaltung von der Zollverwaltung getrennt und einem Franzosen endgültig unterstellt wurde, ebenso wie die Seezollverwaltung von einem Engländer ausgeübt wurde und wird und nach 1911 dazu noch die Salzverwaltung. Der deutsche Anteil war, nebenbei bemerkt, bescheiden. Erst als die deutschen Ämter und die russischen ab 1914, bzw. 1917 geschlossen waren, bequemte man sich, um die Chinesen in den Krieg hineinzulocken (14. August 1917), zu Versprechungen, die dann auf amerikanischen Druck hin gehalten wurden, jedoch wiederum mit einem „Aber“ verknüpft wurden. In den Washingtoner Verträgen wurde die Beseitigung der ausländischen Postanstalten bestimmt. Es heißt da jedoch auch^b:

„1 b. Die chinesische Regierung versichert hiermit, daß sie keine Veränderungen in der Postverwaltung vorzunehmen beabsichtigt, soweit die Stellung des Beigeordneten ausländischen Direktors (Co-director) in Frage kommt.“

^a Friedrich Otte: Wirtschaftspolitische Landeskunde, op. cit., S. 93.

^b „Resolution regarding Foreign Postal Agencies in China“, vom 1. Februar 1922, 1b.



Abb. 1. Posttransport zu Pferd über einen Bach im Winter

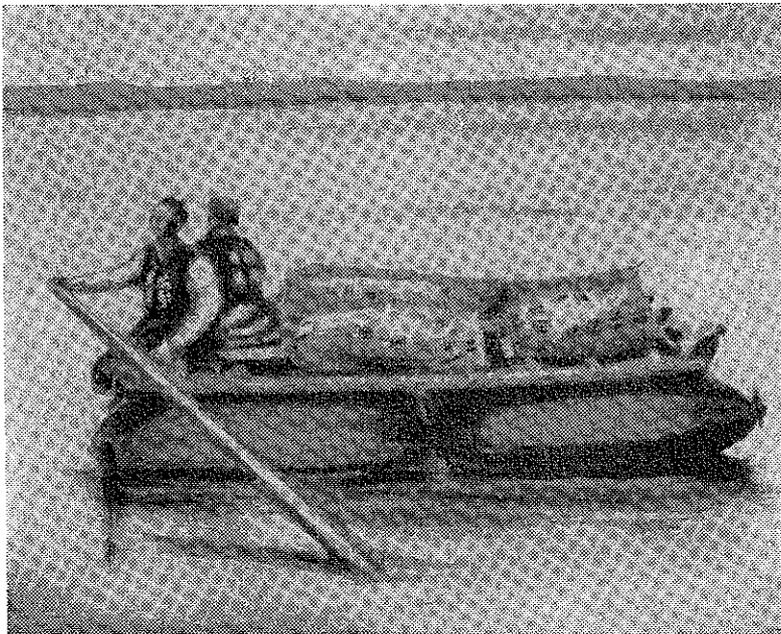


Abb. 2. Aufgeblasene Rinderhäute als Träger für Postsäcke über einen Fluß

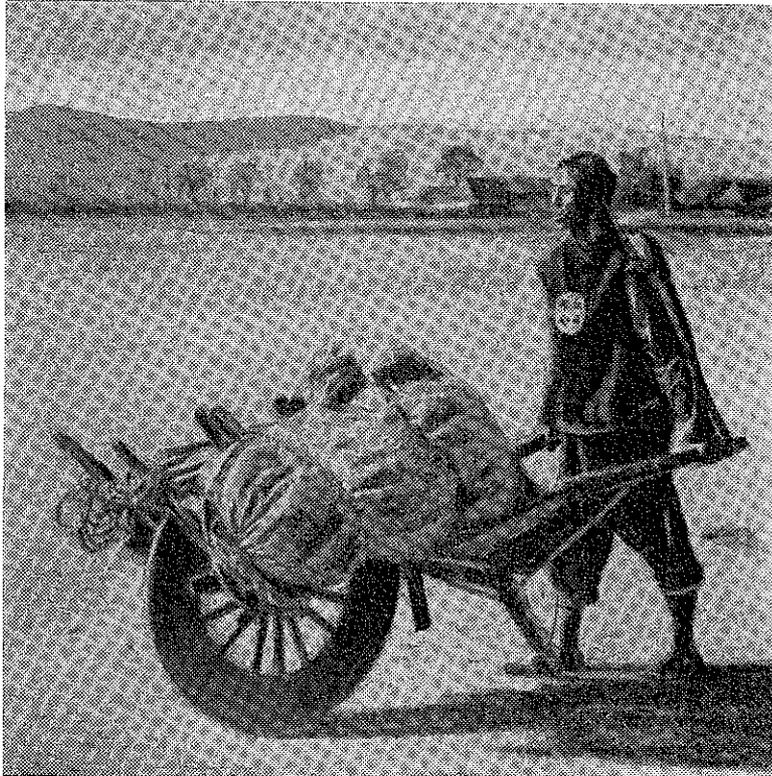


Abb. 3. Postsäcke auf der Karre

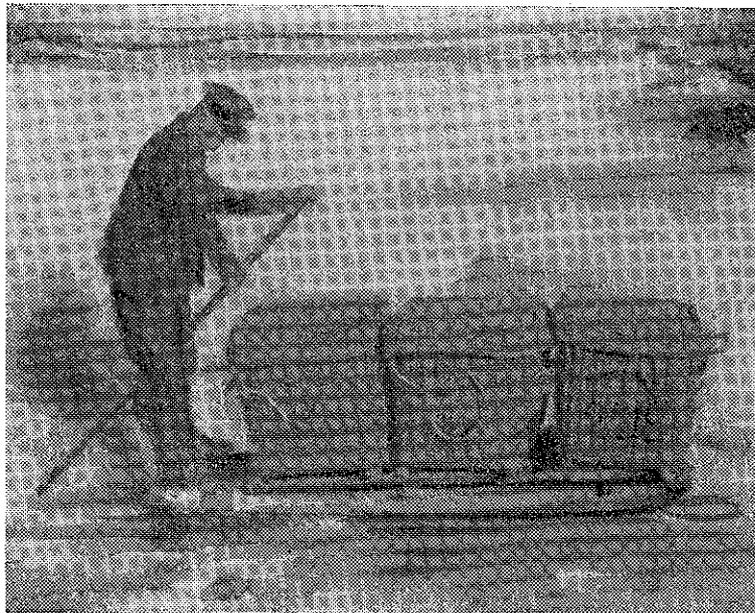


Abb. 4. Postgut in Körben auf Schlitten

Diese Bestimmung war das große „Aber“, denn der Co-director war der eigentliche Leiter der Postverwaltung, und seine Stellung durch diesen Vorbehalt eigentlich rechtlich noch stärker fundiert worden als die des Generalinspektors der Seezölle. 1927 war dann eines der Entscheidungsjahre für China geworden. Im Norden war Dschang Dso-lin²⁹, der Herr der drei mandschurischen Provinzen und damals stellvertretender Staatspräsident Chinas, nicht gewillt, sich von London und Paris aus allzuviel vorschreiben zu lassen. Er entließ Anfang 1927 den ihm unbequemen Generalinspektor der Seezölle, Sir Francis Aglen, trotz englischen Protestes, und am 14. April desselben Jahres wurde zum ersten Male ein Chinese zum Generaldirektor im Hauptamt der Postverwaltung berufen, während ab 1911 nur ein Ministerialrat im Verkehrsministerium diesen Posten nebenamtlich bekleidet hatte^a. Ab 1928 wurde dann auch schrittweise der ausländische Einfluß in der Postverwaltung, also vornehmlich der französische, beseitigt, denn im Januar 1929 wurde an die Stelle des Franzosen Picard-Destelan der Norweger Tollefsen gesetzt. Hierzu einige Zahlen: 1910 arbeiteten 120 Ausländer in der chinesischen Postverwaltung, darunter einige Deutsche, bei einer Gesamtzahl von über 14000 Beamten und Angestellten, 1932 waren es nur noch 47 Ausländer, 1937 nur mehr 34 bei einer Gesamtzahl von 40435. Im Jahre 1910 waren noch sämtliche höhere Posten von Ausländern besetzt, im Jahre 1937 hingegen 13 ausländische Präsidenten unter 21, 13 Vizepräsidenten unter 43, 8 andere Beamte unter 4982. Die Ausländer werden also schrittweise ausgemerzt. Dieser Ausmerzungsprozeß geht stillschweigend vor sich. Es ist wohl auch kaum anzunehmen, daß die „Alliierten“ diesmal (1940) fristlos entlassen werden, so wie es den Deutschen 1917 in Zoll und Post erging, ohne daß sie wieder eingestellt wurden, weil „den Alliierten nicht zugemutet werden konnte, fernerhin Seite an Seite mit Deutschen zu arbeiten“, wie es in den Äußerungen der drei ausländischen Oberherrn der Zoll-, Post- und Salzverwaltung hieß. Was wirklich im ganzen damals angestrebt war, zeigte sich übrigens nach dem „Lincheng³² Vorfall“ im Jahre 1923, einem Raubüberfall an der Tiëntsin-Fukow³³-Bahn durch chinesische Räuber, als die Hauptvertreter des englischen Kapitalismus in China ganz offen erklärten, China sei unfähig, sich selbst zu regieren und die Entwicklung seit dem Vertrag von Washington (1922) müßte zurückgebogen

^a Noch in das Jahr 1927 fällt eine in die Öffentlichkeit hinausgetragene Postfehde. Im Jahre 1927 erschien in dem „Peking Leader“ am 18. März ein Aufsatz, der sich gegen die Guo-min-dang³⁰ richtete. Es hieß da: „... According to reports from many sources the integrity of the (postal) service is being seriously interfered with by the Nationalists almost everywhere they come into control. . . . There seems no doubt that the present state of affairs will shortly attract the attention of the diplomatic body.“ Die Angriffe wurden fortgesetzt, so daß sich der neu ernannte Generaldirektor der Post, dem die Beaufsichtigung oblag, während die ausführende Gewalt weiterhin dem französischen Co-director Picard-Destelan unterstand, zu einer Entgegnung unter „Eingesandt“ („From the Leaders Readers“) gezwungen sah (16. 4. 1927). Im Auszug: „In the first place, I fail to find in any official despatch that Minister Pan Fu³¹, declared that the authority of the associate foreign director is too powerful and he consequently desires its curtailment“. Nor have I been instructed to take full charge of the Postal administration, as reported . . . Since my appointment, I have been endeavouring to ascertain the point of view of my colleague, Mr. Destelan, the Co-director General . . . It seems quite possible . . . that both the supervisory and administrative functions may be properly defined . . .“ Der Fehler der ausländischen Betrachtungsweise liegt darin, daß sie glaubt, ohne willige Mithilfe der Chinesen etwas zustande bringen oder erzwingen zu können. In der Hinsicht war Sir Robert Hart klüger; er ging nie gegen, sondern stets mit der chinesischen Regierung, ohne mit den Diplomaten zu drohen.

werden^a. Nach dem furchtbaren Boykott der Jahre 1925 und 1926 gegen alles Englische unter der Führung der Guo-min-dang³⁰ trat dann allerdings England im Dezember 1926 einen nicht gerade ehrenvollen diplomatischen Rückzug an und versprach, sich an diese 1922er Verträge zu halten. Immerhin muß zugegeben werden, daß die Europäer, darunter vor allem auch die entrechteten Deutschen, Jahrzehnte hindurch wertvolle Arbeit geleistet haben.

Es bleibt nun noch übrig, die an sich weniger wichtige, weil rein formale, Entwicklung in der Oberleitung zu skizzieren. Bis zur Errichtung eines Verkehrsministeriums waren die Postverwaltung und die Überwachung der Schifffahrt noch völlig dem Generalinspektor der Seezölle unterstellt; auch nach der Errichtung des Yu-tschuan-bu³⁴ im Jahre 1906, also des neuen Verkehrsministeriums, hat diese Zollkontrolle dem Tatbestande nach noch angedauert; für die Postverwaltung bis 1911, für die Schifffahrt und den Küstendienst scheint die Loslösung von der Seezollverwaltung auch heute noch nicht völlig durchgeführt zu sein. Im Jahre 1912 wurde die chinesische Bezeichnung für das Verkehrsministerium in Giau-tung-bu³⁵ umgewandelt. Dr. Chu Chia-hua⁸, Verkehrsminister von 1932 bis 1935, beschreibt diese Entwicklung wie folgt^b:

„Als die Nationalregierung in Nanking im April 1927 errichtet war, wurde Herr Wang Bo-gün³⁶ beauftragt, die Verkehrsangelegenheiten zu übernehmen, und als man das Verkehrsministerium zwei Monate später einrichtete, wurde er zum Reichsminister ernannt. In Ausführung des ursprünglichen Verkehrsplanes von Dr. Sun Yat-sen¹¹ wurden jedoch alle Eisenbahnangelegenheiten dem Eisenbahnministerium übergeben, das am 1. November 1928 eingerichtet wurde. In Übereinstimmung mit dem Gesetz vom 3. Februar 1930 wurde das Verkehrsministerium mit der Verwaltung, Leitung und Aufsicht des nationalen Telegraphendienstes (einschließlich Telephon), des nationalen Postdienstes (Postbeförderung, Postsparkasse, Postpakete und Postanweisungen), mit den Angelegenheiten der privaten und staatlichen Schifffahrtsgesellschaften und solchen Angelegenheiten wie Hafendarbeiten, Schiffsbau, Luftpost, Radioverbindung und privatem Luftverkehr beauftragt usf.“ Es wird hier das Wort „National“ eingefügt. Man muß dabei in Rechnung stellen, daß die Sonderrechte der demokratischen Großstaaten und Japans auf dem Gebiete der Schifffahrt usw. noch heute andauern, ebenso die Exterritorialitätsrechte dieser Staaten und verschiedener Kleinstaaten, die politisch mit ihnen gingen. Am 15. März 1930 wurden der Postüberweisungsdienst und die Postsparkasse ausgegliedert, d. h. einer besonderen Generaldirektion unter dem Verkehrsministerium unterstellt, das neben der Generaldirektion des eigentlichen Postdienstes heute noch besteht. Nach dem Postgesetz vom 12. Oktober 1921, Paragraph 4, das sich im allgemeinen mit den Postgesetzen anderer Länder deckt, war die Verbindung noch nicht völlig

^a Der Verfasser hat bereits 1926 in diesem Sinne geschrieben, vgl. „China, Wirtschaftspolitische Landeskunde“, Gotha 1927 usw.

^b „China's Postal and other Communication Services“ by Dr. Chu Chia-hua, London 1937, S. 11.

^c Bezüglich Schifffahrt vgl. unseren früheren Aufsatz: „Schifffahrt in China“ in Sinica XIV/1939, Heft 1/2.

aufgehoben, denn es heißt dort: „Die nachstehend aufgezählten Geschäfte gehören ebenfalls zum Betriebe des Postdienstes: Überweisung von Geldern, Paketbeförderung, Sparwesen, und nach der Finanzaufstellung besteht auch heute noch eine beschränkte Verbindung.“ Von gewissem Interesse ist der Par. 5 des Gesetzes, angesichts der immer noch geduldeten *min-gü*⁴, in Verbindung mit Par. 2. Der erstere lautet: „Niemand darf die unter Par. 2 aufgeführten Geschäfte betreiben . . .“; der letztere lautet: „Briefbeförderung, Postkartenbeförderung, — Empfangnahme, Beförderung und Aushändigung sind Postangelegenheiten^a.“ Dr. Chu Chia-hua bemerkt dazu^b: „Die *min-gü* sollten Ende 1930 beseitigt werden . . . Da jedoch viele *min-gü*, die in Fukien und Kwangtung arbeiten und dort als *pi-sin-gü*³⁸ (Großbriefbetriebe — clubbed mail —) bekannt sind, sich ausschließlich mit Überweisungen und Briefbeförderung von und an Chinesen in Malaya und anderen chinesischen großen Siedlungen in anderen Teilen Asiens befassen, so mußten im Interesse dieser Auswanderer andere Maßnahmen ergriffen werden, wonach alle solche Volksposteinrichtungen, soweit sie bei der Postverwaltung angemeldet sind, ihren Betrieb innerhalb der vorgeschriebenen Zeitspanne fortsetzen dürfen, während alle anderen Volksposteinrichtungen, die Briefbeförderung innerhalb der chinesischen Grenzen betreiben, Ende 1934 beseitigt sein sollten, usf. . . .“ Angesichts der Unterbrechung aller Verwaltungsreformen durch den chinesisch-japanischen Zusammenstoß ist nicht anzunehmen, daß bis heute ein Wandel eingetreten ist. Daß die Postverwaltung in ganz China sich heute noch trotz der japanischen Teilbesetzung der Nationalen Briefmarken bedient, ist bekannt, erklärt sich aber, auch von der japanischen Seite gesehen, abgesehen von Vernunftgründen, z. T. wohl aus dem japanischen Bestreben, den Sun Yat-sen¹¹-Gedanken theoretisch nicht anzutasten. Daß dieser Sun Yat-sen-Gedanke auch bei der Personalpolitik der Postverwaltung im Vordergrund steht, ist angesichts des Aufbaus des chinesischen Nationalstaates selbstverständlich. Das Personalgesetz für die Post vom 6. Juli 1931 schreibt für die Postbeamten das Abgangszeugnis einer höheren Mittelschule³⁹ vor. Außerdem werden als Examensfächer unter Par. 4 vorgeschrieben: 1. Die drei Volkslehren⁴⁰, und zwar sowohl für die oberen Beamten⁴¹ wie auch für die anderen⁴². 2. Chinesische Literatur und Sprache. 3. Ausländische Schrift und Sprache. 4. Chinesische und ausländische Erdkunde. 5. Arithmetik. 6. Allgemeines Wissen. Auch von den Hilfskräften wird eine beschränkte fremdsprachliche Bildung erwartet, aber keine außerchinesische Erdkunde, und nur Rechnen.^{c d}

^a Übertragung des Verfassers nach dem Originaltext in der Gesetzessammlung³⁷ der Commercial Press, S. 1006, Shanghai, Juli 1933.

^b Op. cit., S. 47.

^c Gesetzessammlung op. cit. S. 1320⁴³.

^d Nach dem Postbericht von 1935/36 ist für die höchsten Stellen im Postdienst akademische Bildung vorgeschrieben. Es heißt da auf S. 1: „ . . . Special regulations formulated and promulgated by the Examination Yuan⁴⁴ in July, 1935, were responsible for the division of the postal entrance examinations into four — one each for the ranks of Senior Yu-wu-yüan⁴⁵, Junior Yu-wu-yüan⁴⁶, Yu-wu-tso⁴⁷, and Postman⁴⁸. Applicants for the Senior Yu-wu-yüan examination must be Graduates from universities, institutes, or technical colleges — in China or abroad —, or be successful candidates in the provincial higher examinations, or authors of technical works.

Ein für China in seinem langen Kampfe gegen das Narkotikaübel bezeichnendes Gesetz ist die der Bekämpfung dieser Seuche dienende Verordnung vom 7. November 1931. Schon vor dieser Verordnung war am 24. September 1931 eine Sonderverordnung für die Überwachung von Postpaketen erschienen, in denen Narkotika vermutet werden^a. Die Post muß in diesem Falle, wenn kein Seezollamt am Orte ist, die Ortsstelle für die Unterdrückung des Opiumlasters benachrichtigen und gemeinsam mit ihr die Pakete untersuchen. Außerdem hat sich die Staatspartei Chinas, also die Guo-min-dang³⁰, ein sehr weitgehendes Untersuchungsrecht aller Postsendungen vorbehalten, wann und wo es nötig erscheint^b.

IV. Telegraphie, Telephon und Drahtloser Verkehr

1. Telegraphie. Die erste Telegraphenlinie wurde in China zwar bereits im Jahre 1873 zwischen Schanghai und dem Vorhafen Woosung eingerichtet, aber zu einem System wurde das Telegraphenwesen erst ab 1881, als die erste Fernlinie zwischen Schanghai und Tiëntsin dank der Initiative des fortschrittlich gesinnten Vizekönigs Li Hung-dschang⁵⁰ entstand, der auch die Einrichtung des Postverkehrs durch seinen Günstling Detring gefördert hatte. Nach dieser 1609 km langen Strecke, wurde nur wenig später die 1820 km lange Linie von Schanghai nach Kanton gebaut und 1884 die Yangtse-Linie von Schanghai nach Hankau. Damit war der Anfang eines Netzes gegeben, aber der Ausbau schritt doch nur langsam fort, denn erst 1910 wurde Hankau mit Peking direkt verbunden. Hingegen war China mit Europa bereits 1897 durch eine Linie von Peking durch die Mongolei hindurch nach Kiachta mit Anschluß an die russischen Leitungen verbunden worden. Über die Weiterentwicklung geben folgende Zahlen im Auszug Aufschluß^c:

Ausbau des Telegraphensystems.

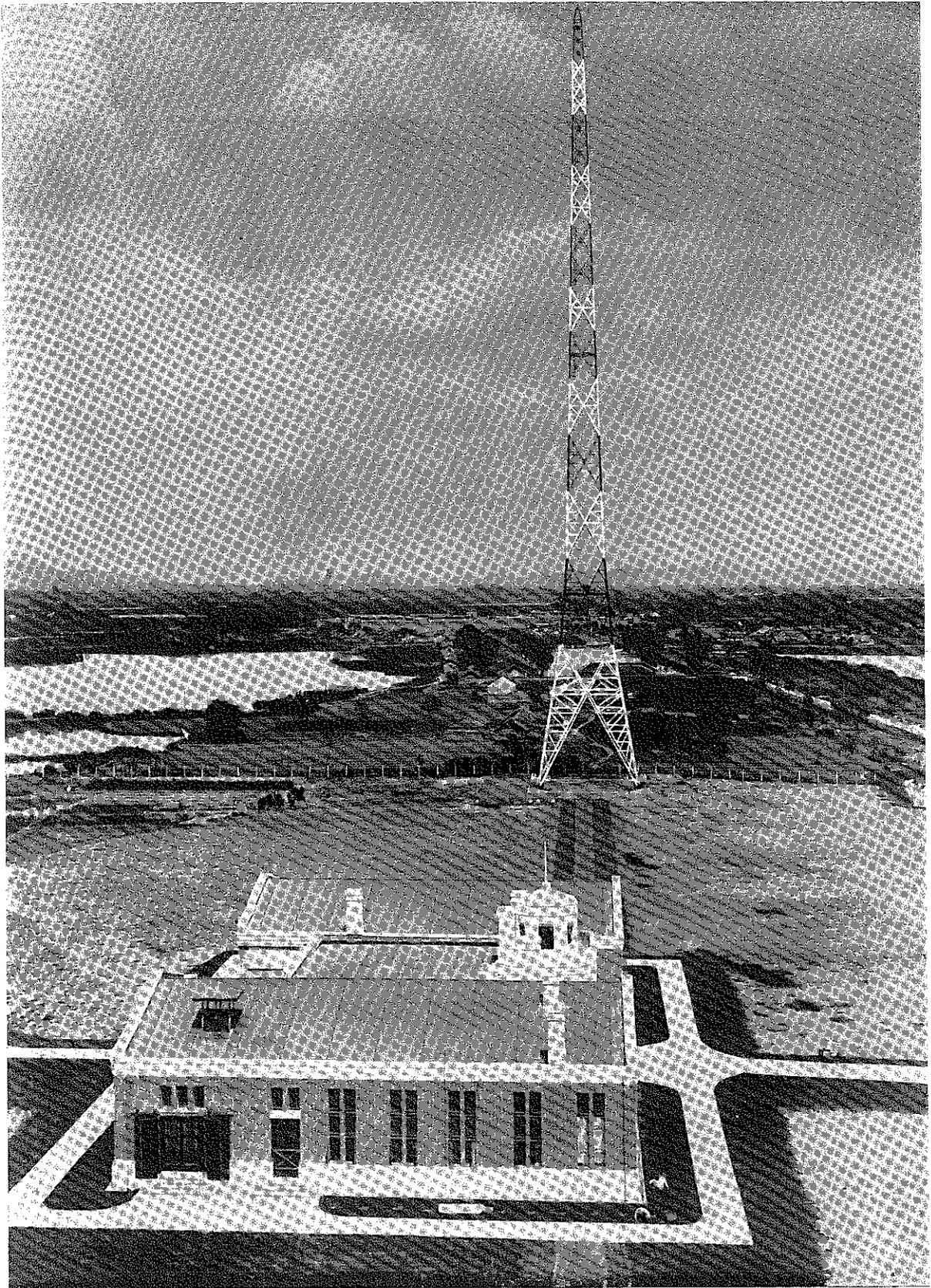
Jahr	Zahl der Ämter	Linienlänge km	Apparate
1912	565	62 523	787
1922	928	89 873	2244
1932	1094	100 003	1914
1933	1103	102 161	2069
1934	1239	96 969	1855
1935	1346	98 865	2443

Es muß hierzu bemerkt werden, daß die Entwicklung zwar ebenfalls ihren Ausgang von den Vertragshäfen nahm, aber völlig unabhängig von der Seezoll- und Postverwaltung. Von 1882 bis 1908 war das Telegraphenwesen ein Privatbetrieb in der Hand einer chinesischen Gesellschaft, die unter Regierungsaufsicht arbeitete. Seitdem ist die Verwaltung vom Verkehrsministerium übernommen worden.

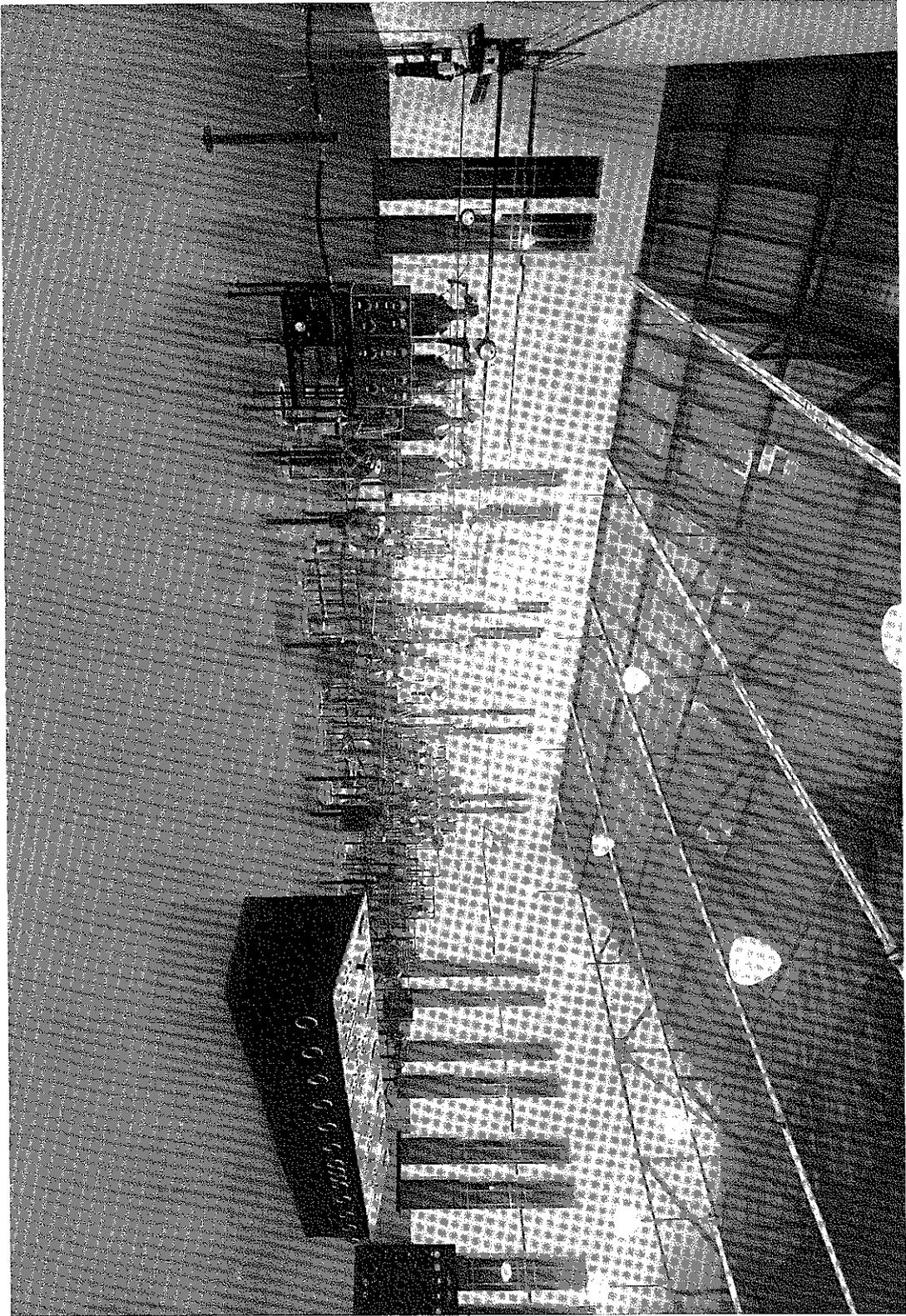
^a Gesetzessammlung op. cit. S. 396⁴⁹.

^b Diese Frage hat der Verfasser, auch im Hinblick auf die Post, ausführlicher behandelt in „Staat und Partei in China“ in „Mitteilungen der Auslandshochschule, Berlin, 1937“, S. 29.

^c Nach Dr. Chu Chia-hua's „China's Postal and other Communications Services“, an das wir uns hier und weiterhin vielfach anlehnen, S. 148 ff. Es sei hier auf die Besprechung des Werkes in den „Sinica“, XXII/1937 Heft 5/6, SS. 265/269 mit der Zahlentabelle für „Post; Nachrichtenverkehr; Flugverkehr; Schifffahrt“ verwiesen. Zahlenangaben für 1936 und 1937 vgl. weiter unten unter „Das Jahr 1937: Rückblick und Ausblick“.



Die Sendestation der Guo-min-dang in Nanking.



Schaltpult und Hochfrequenzanlage des Senders der Guo-min-tang in Nanking.

Eine direkte Verbindung zwischen Post- und Telegraphenverwaltung in beschränktem Maße scheint sich, nach dem Bericht der Postverwaltung für 1937, erst in dem Postjahr 1. Juli 1936—30. Juni 1937 angebahnt zu haben. Es heißt da:^a

„Die Telegraphen- und Postverwaltungen haben sich dahin geeinigt, daß Telegraphenämter mit geringem Betriebsumfang das Postamt des Ortes ersuchen können, Telegraphen- und Telephonwesen zugleich zu betreiben. Die Arbeit wird entweder den Postangestellten anvertraut oder von Telegraphenangestellten ausgeführt, die für diesen Dienst der Post zur Verfügung gestellt werden. Dieses Abkommen trat ab Juni 1937 in Kraft, und es waren damals über 580 Postämter für den Telegraphen- und Telephonbetrieb zugleich tätig.“

Die Schwierigkeiten, denen der Ausbau des Telegraphendienstes begegnete, beschreibt Dr. Chu Chia-hua wie folgt: „Während der Bürgerkriege und der inneren Kämpfe, die der Revolution folgten, wurde dem Telegraphenwesen unendlicher Schaden zugefügt. Linien verfielen, wo sie nicht zerstört wurden, Ämter mußten geschlossen werden, Instrumente wurden zerstört oder nicht ersetzt, wenn sie abgenutzt waren, mit dem Ergebnis, daß die Nationalregierung sich der schwierigen Aufgabe einer Neuordnung gegenüber sah, als sie die Regierung im Jahre 1927 übernahm. Während der neun Jahre, die sie im Amte ist, hat sie über 8000 km an Telegraphenlinien wiederherstellen müssen und tausende von neuen Kilometern an neuen Verbindungen gebaut, einschließlich einer etwa 1300 km langen Linie von Hankau nach Chengtu⁵¹. Gleichzeitig wurden zerstörte Ämter wiederhergestellt und zerstörte Instrumente neu beschafft, während in über 50 Bezirken moderne Apparate an die Stelle der alten traten, usf.“^b Im Jahre 1937 ist dann die Entwicklung von neuem durch den Ausbruch des japanisch-chinesischen Kampfes unterbunden worden.

Man mag die Frage stellen, weshalb die Post und die Seezollverwaltung besser arbeiten konnten. Die Erklärung dürfte darin liegen, daß diese beiden Verwaltungszweige für die Chinesen nichts Neues waren, während ein Verständnis für den neuzeitlichen Drahtverkehr nicht bestand. Das ging so weit, daß in entlegenen Gegenden, wenn die Gelegenheit günstig war, die Telephonstangen lange Zeit, ebenso wie junge Bäume der schüchtern eingerichteten Schonungen, ohne weiteres zu häuslichen Nutzzwecken verwendet wurden.

2. Telephondienst. 1937 schrieb Dr. Chu Chia-hua: „Die meisten größeren Städte haben jetzt ein städtisches Telephonnetz, das, im ganzen genommen vorzüglich, arbeitet. Besonders bemerkenswert ist die Entwicklung in Schanghai, Wuhan⁵², Tientsin und Tsingtau gewesen. In Schanghai wurde der Nansih-Chapei- (Nan-schī Dscha-be⁵³-) Automatische Austausch für 4500 Verbindungen eingeführt, der Pootung⁵⁴-Unteraustausch wurde dort im gleichen Jahre eingerichtet, usf.“^b Der städtische Telephonbetrieb in China, der 1937 von 18 städtischen und 58 privaten Unternehmungen durchgeführt wurde, lohnt sich auch Jahr für Jahr finanziell, was von zahlreichen anderen

^a Report on the Post Office, 1937, op. cit., S. 7.

^b Op. cit., SS. 148 ff. und 183 ff.

öffentlichen Unternehmungen nicht gesagt werden kann; deshalb auch das starke Hervortreten der privaten Unternehmen, die ja Fehlbeträge auf die Dauer nicht ertragen, bzw. nicht auf die Staats- und Steuerkasse im allgemeinen abwälzen können. In den sieben Jahren von 1928 bis 1934 wurden Überschüsse von \$ (Yüan⁵⁵) 1060000 im Durchschnitt jährlich erzielt. Nachstehend einige Zahlenangaben, wobei zu beachten ist, daß hier, ebenso wie bei anderen Zahlenreihen, der Ausfall der Mandschurei ab 1932 in Rechnung zu stellen ist.

Ausbau des städtischen Telephondienstes (1928 bis 1935).^a

Jahr	Anzahl und Typen der Telephone			Gesamtliniolenlänge in km	
	Magnetisch	Batterie	Automatische Scheiben		
1928	6 760	38 427	7 000	52 187	212 144
1932	7 201	41 607	17 300	56 108	240 736
1933	6 030	29 880	24 100	60 010	217 117
1935	7 225	28 500	33 250	68 975	299 820

Derartige Zahlenreihen dürfen wohl als Beweis für die unaufhaltsame Umstellung auf — und Anpassung an neuzeitliche Verhältnisse dienen. Der Ausdruck „Umwelt“ war um 1900 in China fast unbekannt, heute gebraucht ihn jeder Journalist und Schriftsteller und infolgedessen auch jedes junge Mädchen, ebenso wie das Telephon, und diese neue Umwelt ist eben in ihrem ausgesprochensten Wesen eine Umwelt der schnellen Raumüberwindung.

Ferngesprächleitungen^a. „Ehe die Nationalregierung errichtet wurde, gab es nur wenige Ferngesprächleitungen in China, die in den ersten Jahren der Republik (nach 1911) gebaut worden waren, so die Tientsin-Mukden-, Peiping-Suiyüan⁵⁶-, Chefoo⁵⁷-Weihsien⁵⁸- und Shanghai-Wusih⁵⁹-Leitungen; dazu die Tsinan-Tsingtao-Leitung (wieder übernommen von den Japanern nach 1922) und die Tangku-Peitang⁶⁰-Leitung, die von einem Dänen im Jahre 1900 erbaut worden war. Die Zeit nach der Errichtung der Nationalregierung wurde jedoch die fruchtbarste für Ferngesprächleitungen.“

Sogar Kalgan und Kweihua⁶¹ in der Südmongolei wurden im November 1934 neben zahlreichen anderen Leitungen verbunden, die die verschiedensten Teile des Landes miteinander in Verbindung setzen. Am wichtigsten ist das System der Neun Provinzen, das im September 1934 begonnen und im Februar 1936 vollendet war; es umfaßt die Provinzen Anhui, Kiangsu, Tschekiang, Kiangsi, Hupeh, Hunan, Hopeh (= Chihli), Honan und Schantung. In Zahlen stellt sich die Gesamtentwicklung wie folgt dar:

Ausbau der Ferngesprächleitungen (1928 — 1935).

Jahr	Anzahl der Stationen	Länge der Linien: km	Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben. \$ (Yüan), 000 ausgelassen
1928	—	6 564	178
1932	263	9 303	227
1933	388	14 863	292
1935	1082	38 573	—

^a China's Communication Services, op. cit., SS. 184, 186ff.

Jedes Jahr ab 1928 erbrachte einen Ertragsüberschuß, obgleich „ein Gebührentarif auf niedrigster Grundlage eingeführt wurde“.

Radio. Im Jahre 1926 schrieben wir^a: „China hat heute viele drahtlose Stationen, die meisten deutscher Herkunft, System Telefunken, aber seit kurzem, d. h. seit dem Kriege und erst am 24. August 1918, sind britische und amerikanische Stationen eingerichtet worden^b. 1917 wurde auch ein dänischer Vertrag aufgehoben, weil man dahinter Deutsche vermutete. Seitdem sind die japanische Mitsui- und die Marconi-Gesellschaft ebenfalls hervorgetreten; in dessen werden ihre angeblichen Rechte durch eine amerikanische Anleihe bedroht. Die deutschen „Telefunken“ konnten übrigens trotz des Weltkrieges und des damit verbundenen Handelskrieges nicht aus dem Felde geschlagen werden, vermutlich weil die auf die europäische Gedankenwelt eingestellte Kriegs- und Handelspropaganda der Alliierten vom ostasiatischen Standpunkte aus allzu plump und aufdringlich war, auch unklug, wie die Nachkriegsereignisse ja schlagend bewiesen haben, usf. usf.“ Das war vor fünfzehn Jahren geschrieben worden. Was seitdem geschehen ist, unterstreicht noch diese Äußerungen. Die Fernverbindung — Überseeverbindung, Kabel und Radio —, hatte mehr Interesse für die internationale Hochfinanz als der rein chinesische Inlandsverkehr. Zwar war den Chinesen durch die Washingtoner Verträge (Resolution VII. Februar 1922) das Recht zuerkannt worden, autonom über die Errichtung von Radiostationen zu entscheiden, aber mit starken Einengungen. Ausgenommen waren die Stationen im Gesandtschaftsviertel von Peking, in der japanischen Eisenbahnzone in der Mandschurei, in der französischen Konzession in Schanghai und in den Pachtgebieten. Deutschland besaß ab 1917 keine derartigen durch Exterritorialitätsvorbehalte und andere Siegerbestimmungen geschützten Rechte mehr. Von größerer Bedeutung waren jedoch nur die japanischen Stationen in der Südmandschurei. Eine neue Entwicklung bahnte sich ab 1927 an, die Mandschurei schied praktisch, wenn auch nicht völkisch, ab 1932, bzw. 1937 aus.

Im Jahre 1927 gab es in China 46 Stationen; davon 12 japanische, in der Mandschurei 9; 25 chinesische in verschiedenen Teilen des Landes; 2 britische unter Einschluß von Hongkong, die andere im Pachtgebiet von Kowloon⁶²; 3 französische, in Schanghai, dem Pachtgebiet von Kwanchouwan⁶³ und in der Provinz Yünnan; 2 amerikanische, in Peking und Schanghai für die amerikanischen Besatzungstruppen, bzw. die Marine; 1 in Urga, die den Chinesen gehörte, aber von den UdSSR. und den Mongolen (?) kontrolliert wurde^c. Diese Verteilung gewährt zugleich einen Einblick in die geopolitisch begründeten Einflußsphären der Großmächte, wobei Deutschland, wie gesagt, ab 1917 machtpolitisch, aber nicht kulturell und wirtschaftlich, ausgeschaltet war.

Die Washingtoner Verträge waren also sechs Jahre nach ihrem Entstehen noch nicht durchgeführt worden; natürlich wurde dabei sehr viel quergespielt.

^a Wirtschaftspolitische Landeskunde, op. cit., S. 94.

^b Bis hierher nach der Far Eastern Review vom Februar 1919.

^c Nach der Liste im China Yearbook von 1923. S. 368 ff.

Die Entwicklung war aber nicht aufzuhalten. 1937 schreibt dann Dr. Chu Chia-hua: „Es gibt insgesamt 92 Sendestationen im eigentlichen China, und obgleich diese Zahl gering ist, verglichen mit den fortschrittlicheren Ländern in Europa und Amerika, so ist der Fortschritt doch gewaltig, wenn man bedenkt, daß China Ende 1931 nur 18 Stationen (eigene!) besaß, während die anderen 74 seitdem eingerichtet wurden. Im Jahre 1932 wurde für die Propagandaabteilung der Zentrale der Guo-min-dang in Nanking von der deutschen Telefunken-Gesellschaft eine Station errichtet, die die größte ganz Ostasiens ist^a.“

Dank dem liebenswürdigen Entgegenkommen der eben genannten Erbauerin sind wir in der Lage, unseren Lesern rechts auf der Kunstdrucktafel die Masten dieses nationalen chinesischen Senders im Bilde vorzuführen, während die Darstellung bei Seite 295 einen Einblick in den zugehörigen imposanten Schaltraum vermittelt, von wo aus die Antennen mit der Strahlungsenergie beschickt werden.

Das obere Bild auf Tafel 31 zeigt dann das mit chinesisch stilgerechten Holzschnitzereien versehene Eingangstor zur Sendestation von Chengtu, die ebenfalls von der Telefunken-Gesellschaft errichtet worden ist. Ursprünglich als Rundfunksender ausgerüstet und betrieben, kommt gegenwärtig dieser Station für die Unternehmungen des Marschalls Tschiang Kai-schek eine hohe strategische Bedeutung zu. Der technische Aufbau dieses Senders — wir folgen hier den Angaben der Telefunken-Gesellschaft selbst —, der mit 10 kW eine 536 m-Welle über das riesige Gebiet der Provinz Szetschuan ausstrahlt, besitzt in seiner Endstufe zwei wassergekühlte Röhren, die in Gegenteil geschaltet sind. Die beiden Eisengittermaste von 100 m Höhe haben einen Abstand von 180 m und tragen eine mehrfache T-Antenne von 25,6 m Länge. Die ganzen technischen Einrichtungen und der Aufbau sind an Ort und Stelle mit chinesischen Mechanikern und Arbeitern unter deutscher Montageleitung errichtet worden, und es zeigte sich hier, daß der Chinese ein außerordentlich geschickter Monteur und Handwerker ist. Der erste Probelauf des Senders — das untere Bild auf Tafel 31 zeigt den Maschinenraum — konnte am 28. Mai 1936 vorgenommen werden, und die Übergabe fand danach am 29. Juni des gleichen Jahres vor einem Vertreter der Nationalen Nanking-Regierung statt. —

Doch wenden wir uns wieder den Ausführungen Chu Chia-hua's zu. Er sagt weiter in seinem Bericht von 1937, daß die Zahl der (22) ausländischen Radiostationen, die zur Zeit der Washingtoner Konferenz (1921/1922) vorhanden waren, „etwas abgenommen hat, während die Stationen in ausländischem Besitz ab August 1934 auch keine wirtschaftlichen Nachrichten mehr empfangen“. Die internationale Konvention hat China nur mit dem Vorbehalt ratifiziert, daß weder ausländische Staaten noch Einzelpersonen in den ausländischen Konzessionen, Niederlassungen, Pachtgebieten und Eisenbahnzonen und Gesandtschaftsgrundstücken ohne Erlaubnis der chinesischen Regierung telegraphische oder Radioapparate (Sender) einstellen dürfen. Die

^a Vgl. „Presse und Zeitung in China“, op. cit. in Bezug auf den Nachrichtendienst dieses Senders.



1 Kaiserl. Regierung
1/4 Cent, braun

2 Kaiserl. Regierung
1 Cent, gelb

3 Kaiserl. Regierung
2 Cents, karmin

4 Kaiserl. Regierung
4 Cents, orange

5 Kaiserl. Regierung
5 Cents, lila

6 Kaiserl. Regierung
10 Cents, blau

7 Kaiserl. Regierung
2 Cents, grün

8 Kaiserl. Regierung
3 Cents
mit Überdruck
aus der ersten Zeit
der Revolution,
dunkelgrün

9 Kaiserl. Marke,
Kronandenken, 2 Cents,
mit Himmelstempel,
gelb/grün

10 Kaiserl. Regierung
4 Cents
mit Überdruck
aus der ersten Zeit
der Revolution,
orange

11 Kaiserl. Regierung
5 Cents
mit Überdruck
aus der ersten Zeit
der Revolution,
violett

12 1 Cent-Marke der
Republikanischen
Regierung 1912,
mit Dschunke,
gelb

13 2 Cents-Marke der
Republikanischen
Regierung 1912,
mit Dschunke,
grün

14 4 Cents-Marke,
ausgegeben anlässlich
des Verfassungs-
gedenkens,
mit Himmelstempel,
rot

15 3 Cents-Marke der
Republikanischen
Regierung 1912,
mit Dschunke,
dunkelgrün

16 4 Cents-Marke der
Republikanischen
Regierung 1912,
mit Dschunke,
graugrün

17 15 Cents-Marke der
Republikanischen
Regierung, mit
Himmelstempel
und Bauer bei der
Arbeit, blau

18 20 Cents-Marke der
Republikanischen
Regierung, mit
Himmelstempel
und Bauer bei der
Arbeit, rotbraun

19 5 Cents-Marke,
ausgegeben anlässlich
der Nord-West-
Expedition 1927/33
unter Mitwirkung
von Sven Hedin,
hellviolett

20 30 Cents-Marke der
Republikanischen
Regierung, mit
Himmelstempel
und Bauer bei der
Arbeit, rotbraun

21 50 Cents-Marke der
Republikanischen
Regierung, mit
Himmelstempel
und Bauer bei der
Arbeit, grün

22 1/2 Cent-Marke
der Nationalen
Regierung 1928,
mit Portrait eines
Vorkämpfers,
dunkelbraun

23 8 Cents-Marke
der Nationalen
Regierung 1928,
mit Portrait
eines Vorkämpfers,
dunkelorange

24 1 Cent-Marke
zum Gedächtnis des
Reichszusammen-
schlusses der Nat.
Regierung 1928, mit
Portrait von Marschall
Tschiang Kai-schek,
gelb

25 15 Cents-Marke
der Nationalen
Regierung 1928,
mit Portrait von
Sun Yat-sen,
rot

26 30 Cents-Marke
der Nationalen
Regierung 1928,
mit Portrait eines
Vorkämpfers,
violett

27 5 Cents-Marke
der „Neuen
Lebens-Bewegung“,
dunkelgrün

28 45 Cents-Luftpostmarke,
mit der „Großen Mauer“,
lila

29 1 Yuan-Luftpostmarke,
mit der „Großen Mauer“,
hellgrün

30 20 Cents-Marke
der „Neuen
Lebens-Bewegung“,
blau

31 5 Cents-Marke,
ausgegeben zum
40-jährigen Bestehen
der Chinesischen
Reichspost, mit
Überschiffdampfer, grün

32 50 Cents-Marke,
ausgegeben zum Gedächtnis
des Chinesischen Freiheitskampfes,
mit Karte und Flagge Chinas
und Sternenhanner

33 25 Cents-Marke,
ausgegeben zum
40-jährigen Bestehen
der Chinesischen
Reichspost mit
Verkehrsmuseum
Nanking, blau



Finanzlage der Radiostationen ist nur in den Großstädten günstig. Der Kabeldienst hat, was selbstverständlich ist, auch in China viel von seiner früheren Bedeutung eingebüßt, die Entwicklung der Radiosender hat China davon unabhängig gemacht. Die erste radiophonische Verbindung mit dem Ausland geht auf das Jahr 1936, 15. Februar, zurück, als Japaner in Tōkyō sich zum ersten Male mit Chinesen in Schanghai unterhielten. Verbindung mit Europa und Amerika war für 1937 vorgesehen.

Hier sei anhangsweise auch noch ein Wort über die Briefmarken Chinas gesagt, von denen Tafel 32 eine Auswahl (sie stammen aus der Sammlung von Herrn Dr. Liao Bao-seing, der sie freundlichst zur Verfügung stellte) zeigt.

Die Marken spiegeln die Geschichte des chinesischen Staates während der letzten vierzig Jahre wieder. Von 1896 bis 1911 sieht man den Drachen als Sinnbild des Drachenthrones der Mandschu-Dynastie mit dem Aufdruck „Da Tsing-Staat — Reichspostverwaltung“⁶⁴. Die Jubiläumsmarke zu Ehren des jungen Kaisers Hsüan T'ung (Süan Tung⁶⁵) (1908—1912) trägt eine englische Aufschrift und als Zeichnung den Himmelstempel, wo der „Sohn des Himmels“ sein vornehmstes Jahresopfer dem Himmel darbrietet. Dann erscheinen nach 1912, dem Revolutionserfolgsjahr, als Aufschrift „Dschung-hua Min-guo“²⁶, Min-kuo, also Chinesischer Volksstaat, Reichspostverwaltung“ und daneben, ganz oben, allerdings auch noch der Himmelstempel als Symbol, im übrigen aber Bilder, die dem neuen Volksgedanken Ausdruck verleihen sollen, Dschunken und arbeitende Bauern. Als letztes treten ab 1928 die Köpfe der Revolutionshelden in den Vordergrund. Auf den Jubiläums- und Luftpostmarken sehen wir symbolische Bilder, wie die „Große Mauer“ oder auch Schriftzeichen, wie die vier sittlichen Grundzeichen der „Bewegung der Neuen Lebensweise“⁶⁶, nämlich *li*⁶⁷ = Anstand, *i*⁶⁸ = Gerechtigkeitssinn, *liên*⁶⁹ = Innere Reichlichkeit, *tschi*⁷⁰ = Schamgefühl (rechteckige 5 und 20-Cent-Marken). Eine 25-Cent-Marke aus dem Jahre 1936 erinnert an das 40jährige Bestehen der Reichspost. Die 5-Cent-Marke genau in der Mitte der Bildtafel gehört zu einer vier Stück umfassenden Serie, welche die Chinesische Nationale Regierung eigens aus Anlaß der von Dr. Sven Hedin geleiteten Forschungsexpeditionen 1927—1933 herstellen ließ.

V. Das Jahr 1937: Rückblick und Ausblick

Das Jahr 1937 wird in die Geschichte Chinas und alles Chinesischen als eine scharfe Zäsur eingehen, mithin auch in die des chinesischen Postwesens. Im Jahre 1937 erschien der letzte Jahresbericht der Postverwaltung bis heute. Seit Japan und China im Juli 1937 die Waffen kreuzen, ist kein Bericht mehr erschienen, also seit nunmehr drei Jahren. Es hätte sich auch nur um Teilberichte handeln können, und Gutes wäre nicht zu berichten gewesen. Obgleich die Postverwaltung geschont wurde, so ist doch vieles wieder eingerissen worden, was mühsam aufgebaut war, besonders dort, wo die Kämpfe tobten und die Städte und Dörfer in Trümmer sanken. Der Bericht von 1937 wird also geschichtliche Bedeutung erlangen. Wir geben deshalb die Einleitung in

deutscher Übersetzung wieder; die Berichte selbst erscheinen noch in doppel-sprachlicher Ausgabe, in Chinesisch und, wie es bereits bezeichnend heißt, „Übersetzung“ („Translation“). Früher war es umgekehrt: der englische Bericht erschien in chinesischer Übersetzung. Außer der Einleitung werden wir noch im Auszuge solche Fragen aus dem Bericht besprechen, die wir in anderen Teilen unserer Abhandlung etwas vernachlässigen mußten.

Bericht über das 25. Finanzjahr der Republik (1. Juli 1936 bis 30. Juni 1937). Allgemeines:

In das vorliegende Finanzjahr fiel die 40. Wiederkehr der Gründung der staatlichen Postverwaltung (1896). Während der verflossenen 40 Jahre wurden die größten Anstrengungen gemacht, das Postwesen zu stärken und seine Arbeitsweise in dem Sinne auszubauen, daß die Post der allgemeinen Öffentlichkeit alle möglichen Erleichterungen bieten konnte. Das blieb in erhöhtem Maße auch das Ziel des Jahres, für das dieser Bericht geschrieben wurde.

1. Beschleunigung der Postverbindungen in den Grenzprovinzen.

Während in der Vergangenheit keine Mühe gescheut wurde, die Arbeit in den südwestlichen Provinzen Szetschuan, Yünnan, Kuetschou und Kuangsi zu fördern, so ist der Fortschritt in jenen Landesteilen jedoch nicht so bemerkenswert wie im Südosten, wo moderne Erleichterungen im Verkehr es der Post ermöglicht haben, überaus schnell vorwärts zu schreiten. Ebenso wenig ist jener Fortschritt dem im Nordwesten gleichzustellen, wo Eisenbahnen und Landstraßen für die Postbeförderung nutzbar gemacht werden konnten. Hilfsmaßnahmen wurden deshalb im Beginn des Jahres unternommen, und eine Lastkraftwagenverbindung wurde zwischen Chungking¹³ und Chengtu⁵¹ mit Hilfe neu erworbener Lastautos eingerichtet, und dann wieder zwischen Orten in Hunan und Kuetschou. Nicht nur ist die Beförderung von Postsachen von, nach und über Szetschuan und Kuetschou hierdurch bedeutend beschleunigt worden, sondern überdies auch die Verbindung zwischen der Grenze und anderen Provinzen enger geworden, wodurch die Wiederaufbauarbeit (nach den Kommunistenkämpfen 1927 bis 1935. Verf.) wesentlich gefördert wurde.

2. Verbesserung der Transportmöglichkeit für die Beförderung von Postsachen.

Angesichts der ständigen Zunahme im Umfang der Postsendungen im oberen Yangtse-Gebiet und angesichts der Schwierigkeiten des Transportes über die Stromschnellen und andere Hemmnisse hinweg wurden neue und bessere Abkommen mit verschiedenen Schiffahrtsgesellschaften getroffen, um eine Besserung zu erzielen. Auch wurde die Postbeförderung durch Regierungs- und Privatbahnen in den Bezirken verbessert, während alle anderen Verbindungen (Kurierlinien u. dgl.) soweit beschleunigt wurden, wie es die örtlichen Verhältnisse zuließen, um so der Öffentlichkeit zu dienen.

3. Förderung des Binnenhandels. Während die Produkte von Orten an Eisenbahnen und Landstraßen nach anderen Gegenden durch Züge und Lastkraftwagen befördert werden können, müssen sich solche aus anderen Orten,

soweit nicht Dampferverbindung besteht, hauptsächlich auf Paketbeförderung verlassen. Mit Hinblick darauf wurde eine genaue Untersuchung der bestehenden Arten der Beförderung und der Frachtausgaben, die für die Post in Frage kommen, eingeleitet, mit dem Ergebnis, daß die Sätze für die Paketpost entsprechend abgeändert und die Formalitäten vereinfacht wurden. Unser Grundsatz lautet: Was durch die Paketpost geht, das muß mit möglichster Beschleunigung befördert und ausgeliefert werden, und unter keinen Umständen darf die Öffentlichkeit belästigt werden. Auf diese Weise kann die Post die sehr nötige Verbindung zwischen Stadt und Land in Handels- und Finanzsachen zuwege bringen und dadurch ihren Beitrag zur Förderung von Handel und Gewerbe mit entsprechendem Vorteil für den Wohlstand des Landes und die Steigerung seiner Produktion liefern.

4. Beförderung besonders begabter Postangestellter.

Alle Klassen der Postangestellten (bzw. Beamten, Verf.) werden in der Regel durch Wettbewerbsexamen einberufen und nach ihrer Ernennung nach den für ihre Gehaltsklassen gültigen Regeln befördert. Es gibt jedoch Fälle, in denen Postangestellte nach ihrem Eintritt in den Dienst ihre Studien aufrecht erhalten oder in der Hoffnung verstärken, dadurch in höhere Klassen zu gelangen. Deshalb sind Bestimmungen für „Beförderungsaufgaben für Postangestellte“ („Advancement tests for Postal Employés“) veröffentlicht worden, wonach Angestellte, die sich durch besondere Befähigung und Intelligenz auszeichnen, in die höheren Rangklassen versetzt werden können. Auf diese Art können begabte Angestellte nicht nur Verwendung für ihre besondere Eignung zum Nutzen der Verwaltung finden, sondern andere Mitglieder des Dienstes dadurch ermutigt werden, ihre Mußstunden für die Fortsetzung ihrer Studien auszunutzen.

Erwähnenswert ist noch die Ausgabe eines besonderen Satzes von Briefmarken und Briefmarkenheftchen zur Erinnerung an das vierzigjährige Bestehen des Postdienstes (siehe auch die Marken in den unteren Ecken von Tafel 32), der Bau von Postämtern in verschiedenen Teilen des Landes und Verbesserung des Postdienstes mit verschiedenen Ländern usw.

Soweit der Bericht für das Finanzjahr 1936/37.

Der Bau von Postämtern ist deshalb erwähnenswert, weil der Post nur geringe Mittel zur Verfügung standen. Überall in den Vertragshäfen, wo Seezollämter bestanden, waren bis 1911 und darüber hinaus die Postämter in den Seezollgebäuden untergebracht, mit Ausnahme einiger Großstädte. Als die Trennung kam, schuldete die Post der Seezollverwaltung noch einige Millionen Tael. Auch weiterhin hatte die Postverwaltung hart zu kämpfen: neben solchen des Überschusses gab es viele Fehlbetragsjahre und die letzten Verrechnungsaufstellungen deuten an, daß sich die Postverwaltung nur mit Hilfe der Postsparkasse hatte über Wasser halten können. Nachdem durch die nach 1937 einsetzende Geldentwertung, mit anderen Worten — durch Inflation, und durch Zerstörungen erneut Verluste entstanden sind, darf man annehmen, daß die Finanzlage zur Zeit (1940) nicht mehr gut ist.

Finanzen: 3 Jahre; 1934, 1. Juli, bis 1937, 30. Juni.

Bezeichnung	23. Jahr \$ Yüan 1000	24. Jahr \$ Yüan 1000	25. Jahr \$ Yüan 1000
Einnahmen:			
Ordentliche	33 760	37 303	46 756
Außerordentliche	770	753	781
Erhalten von der Überweisungs- und Sparbank für Ausgaben im Über- weisungs- und Sparkassendienst . .	104	2 012	2 123
Kassadefizit	401	...	...
Zusammen	35 035	40 068	49 660
Zahlungen:			
Ordentliche (einschließlich der Ausgaben der Post für den Überweisungs- und Spar- bankdienst)	33 354	37 132	44 998
Außerordentliche	312	240	667
Entnahmen für den Luftpostdienst .	1 369	1 609	1 408
Entnahmen für Kapitalanlagen . . .	...	1 087	2 680
Überschuß . . . . .	...	...	2 907
Gesamt	35 035	40 068	49 660

Bemerkungen: Die Finanzjahre datieren ab 1911, dem Jahre der Trennung; vordem wurden die Abrechnungen der Distrikte als Kassavorschüsse („Advances“), bzw. Ausgaben, mit der Kassabuchhaltung der Seezollverwaltung nach dem englischen Finanzsystem verrechnet.

Der Wert des \$ Yüan war 1934 RM. 0,84, 1935 RM. 0,90, 1936 RM. 0,74 im Jahresdurchschnitt nach Angaben der Seezollverwaltung umgerechnet; am 31. Dezember 1939 RM. 0,19 nach dem deutschen Steuercurs, seitdem weiter gesunken bis Mai 1940, worauf eine Erholung einsetzte.

Der Vergleich der obigen Zahlen untereinander ist schwierig. Wie in der Bemerkung zur Tabelle von uns angegeben wurde, sank der Wert des \$ Yüan bereits von 1936 bis 1937 so stark, daß eine Realwertzunahme nicht mehr vorliegt. Was sich nach dem letzten Wertsturz abspielt, kann nur angedeutet, statistisch aber nicht mehr erfaßt werden. Beispielsweise hat das keine Gültigkeit mehr, was Dr. Chu Chia-hua noch 1937 sagen durfte, nämlich, die „Postsparkasse befindet sich in einer durchaus günstigen Finanzlage“, denn die Spareinlagen waren in Anleihewerten u. dgl. angelegt worden. Die Gesamtbeträge waren allerdings noch sehr gering, nämlich nur \$ Yüan 35 Mill., also nicht einmal RM. 0,08 auf den Kopf der Bevölkerung Ende 1934. Unendlich gering ist auch der Kopfanteil an den Posteinnahmen, nach obiger Tabelle kaum \$ Yüan 0,10, also in der Hauptsache Briefmarkenumsatz in dieser Höhe. Diese geringe Intensität zeigt sich auf allen Gebieten des Land- und Geldverkehrs. Hart betroffen werden auch die kleinen Leute, die Lebensversicherungen bei der Post eingegangen sind, eine Einrichtung, die die Post von den Japanern übernommen hatte; allerdings kamen auch hier vorläufig nur ganz geringe Beträge in Frage, nämlich \$ Yüan 2 Mill. am 30. Juni 1936, verglichen mit Japans Yen 2000 Mill. bei einem Sechstel der chinesischen Bevölkerungszahl. China ist eben ein Bauernland, während Japan weitgehend industrialisiert ist. Der chinesische Bauer rechnet kaum mit Bargeld; das ist für China heute ein Glück im Unglück. Dieser Bauer ist überhaupt auf sich beschränkt, daher erklärt sich auch der Mikromaßstab auf allen Gebieten des Verkehrs.

Wir bringen nachstehend, ergänzt und weiter veranschaulicht durch das Diagramm Nr: 1 auf Seite 300, eine Aufstellung über die Verteilung der Ämter, Nebenämter und Kleinstellen über ganz China, die dem Bericht für 1937 entnommen ist und den Stand am Ende des 25. Finanzjahres (30. Juni 1937) angiebt.

Liste der Postämter und -stellen am 30. Juni 1937

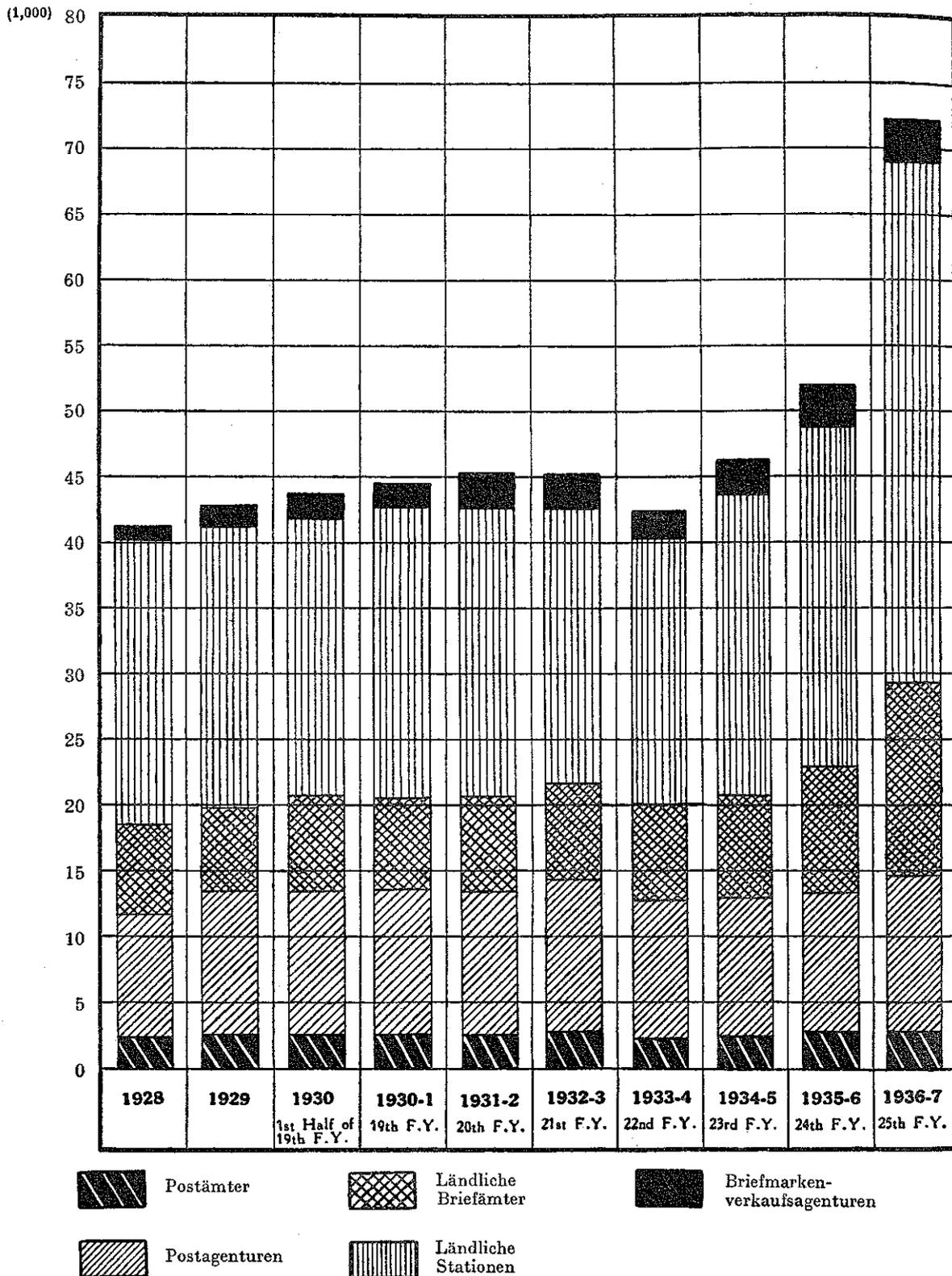
(Auszug aus der Tabelle des Berichtes 1936/37, S. 14)

Provinz	Ämter, Unterämter und größere Agenturen	Kleinere Poststellen	Bemerkung
Kiangsu mit Schanghai	1 316	3 904	Schanghai Sonderdistrikt
Anhui	842	1 527	
Tschekiang	841	3 774	
Kiangsi	516	935	
Hupeh	873	1 872	
Hunan	526	1 723	
Szetschuan	1 422	1 433	Aufgeteilt in Ost- und West- szetschuan, 2 Distrikte
Schantung	1 074	8 351	
Hopeh	849	4 600	
Peiping	1 178	18 199	Peiping, Sonderdistrikt schließt Suiyüan usw. ein.
Honan	975	3 411	
Schansi	458	1 678	
Schensi	329	195	
Kansu	216	233	
Fukiën	608	2 170	
Kuangtung	1 992	2 806	
Kuangsi	342	285	
Yünnan	317	365	
Kuëtschou	268	209	
Liaoning, Ki-Hei . . . . .	...	...	Die mandschurischen Provinzen werden noch stets eingestellt; keine Zahlen seit 1932
Sinkiang	71	7	
Gesamt 1936/37	15 013	57 677	
Verglichen mit: 1935/36	13 372	39 264	
1934/35	12 409	34 158	
1933/34	12 086	30 600	

Aus dieser Tabelle ergibt sich eines: Die Durchdringung des Innern durch Agenturen ist das Hauptziel der Postpolitik seit 1933 gewesen; sie läuft parallel mit der Erziehung der Massen zum Schrifttum auf einfachen Grundlinien der literarischen Revolution, wodurch der Schriftverkehr in kommenden Jahrzehnten ansteigen wird.

Einen tieferen Einblick in die kulturellen Verhältnisse gewinnt man, wenn man die Rohzahlen zusammenfaßt und auf Bevölkerungseinheiten umrechnet, was wir nachstehend versuchs- und andeutungsweise getan haben. (S. 301.)

Diagramm No. 1: Anzahl der Postämter und anderer Einrichtungen während der Jahre 1928—1937 (nach „China — Ministry of Communications Directorate General of Posts — Report on the Post Office“, 1st July 1936 — 30th June 1937, Seite 42).



Vergleichsweise Zusammenstellung einiger Landschaften:
Verteilung der Ämter und Agenturen nach Bevölkerungszahl

(Gruppirt nach den Einzelangaben auf S. 14 des Berichtes, Agenturen hier zusammengefaßt, d. i. größere plus kleinere)

Provinz	Ämter		Agenturen	
	Anzahl	auf 1 Amt Bewohnerzahl	Anzahl	auf 1 Poststelle Bewohnerzahl
Kiangsu mit Schanghai	315	110 000	4 905	7 000
Anhui und Tschekiang	292	150 000	6 693	6 600
Szetschuan, Ost- und West-	204	260 000	2 651	19 000
Schantung, Hopeh, Peiping, Honan	633	220 000	36 995	3 500
Kuangtung	225	163 000	4 573	8 000
Yünnan, Kuëtschou	112	200 000	1 047	21 300
Sinkiang	23	196 000	55	82 000

Bemerkung: Zur Umrechnung sind die Bevölkerungszahlen der Postverwaltung von 1926 hier eingesetzt worden; auf absolute Richtigkeit wird kein Anspruch erhoben, jedoch auf die des Index, d. i. auf ungefähre Richtigkeit. Die Berichte enthalten nur Urmaterial, und keine verbundenen Zahlendarstellungen.

Es ergibt sich hieraus, daß die Yangtse-Provinzen in Bezug auf Ämter an erster Stelle stehen; diese Ämter aber bewältigen auch den Hauptverkehr. Kiangsu ist das Kulturzentrum Chinas, Provinzen wie Yünnan, Kuëtschou, auch das nicht einbezogene Kuangsi, selbst Szetschuan hinken beträchtlich nach. An letzter Stelle kommt das auf der Landkarte so breit daliegende, aber öde Sinkiang.

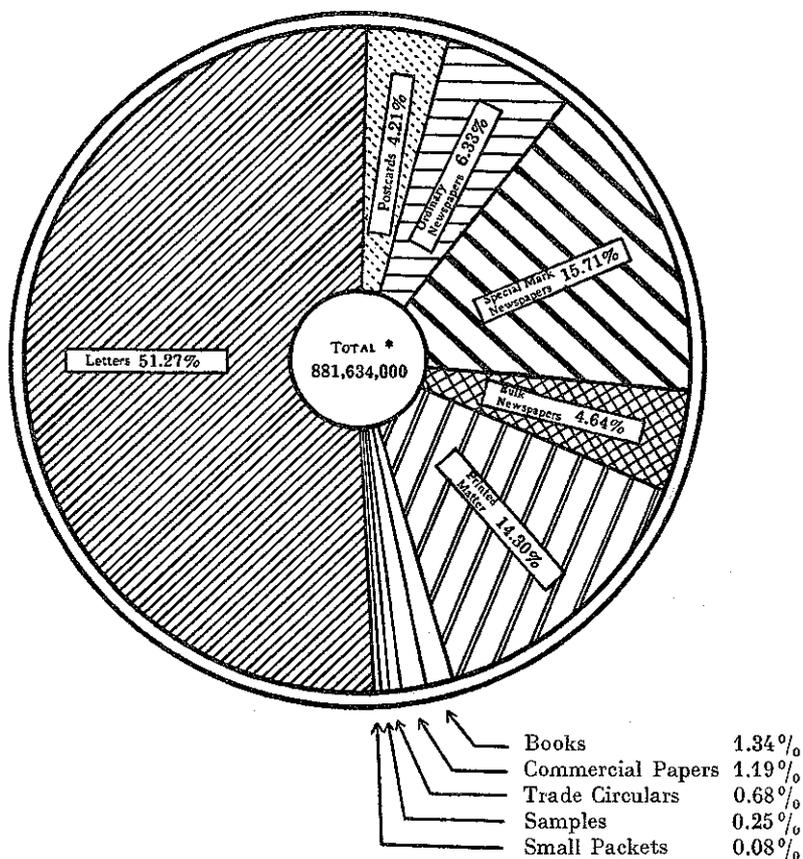
Diese Verteilung gilt in noch höherem Maße für den bewältigten Verkehr, jedoch verbietet uns der Raummangel hier diesen Verästelungen und Verzweigungen bis ins Einzelne nachzuspüren. Beschränken wir uns auf Überblicke!

An Postsendungen jeder Art: Briefe, Zeitungen, Drucksachen, Päckchen usw. wurden 1936/37 881634000 befördert^a, etwa 2 nur auf den Kopf der Bevölkerung, darunter Briefe und Postkarten 489 Mill. Hierbei steht die Provinz Kiangsu mit Schanghai mit 126 Mill. weitaus an erster Stelle. Der an Bevölkerung viermal so starke Block der drei Bezirke Schantung, Hopeh mit Peiping und Honan erreicht mit 135 Mill. Sendungen weniger als ein Drittel, auf die Kopffzahl umgerechnet. Noch stärker tritt dieser Unterschied bei den Zeitungen hervor, insgesamt 235 Mill. Sendungen, davon Kiangsu mit Schanghai allein 105 Mill. Auf die beiden Nachbarprovinzen von Kiangsu, nämlich Anhui und Tschekiang, entfallen 48 Mill. Briefsendungen, auf Kuangtung 50 Mill. Man sieht also, bis zu welchem Grade das Schwergewicht in den dicht besiedelten Küstengebieten und dort wieder in den von der Natur für Ackerbau und Kleinschiffverkehr begünstigten Deltagegenden lagert. Das Gleiche gilt von allen anderen Sendungen; von solchen mit Warenmustern, insgesamt 2,2 Mill., entfallen sogar 1,4 Mill. auf Kiangsu mit Schanghai, also weit über die Hälfte. An letzter Stelle stehen, wie immer, die entfernt liegenden räumlich größten Provinzen: Kansu mit nicht ganz 5 Mill. Sendungen jeder Art, bei 5,8 Mill. Einwohnern und dahinter noch Sinkiang mit Kokonor (Küke Nör) mit nur 635 000 Sendungen bei schätzungsweise 2,7 Mill. Einwohnern. Die Unterschiede sind also ebenso

^a Siehe auch das Diagramm No. 2 auf Seite 302.

ausgeprägt, wie — um gleiche Entfernungen anzudeuten — die zwischen dem Verkehr Holland, Belgien, Niederrhein auf der einen Seite und etwa den Uralgegenden auf der entgegengesetzten. Anders steht es aber mit den Luftpostsendungen. Hier steht damals schon das abseits liegende, aber wirtschaftlich wichtige Szetschuan mit an erster Stelle, ja sogar, nach der Kopfbzahl berechnet, das arme Kansu, nämlich: insgesamt 6563600 Sendungen, davon

Diagramm No. 2: zur Veranschaulichung der procentualen Zusammensetzung der Gesamtpostsendungen für das Rechnungsjahr 1936/37 (nach der gleichen Quelle wie Diagramm 1, Seite 47).



* Ordinary, registered, express, and insured articles combined.

Szetschuan 1,5 Mill., Kansu 0,2, Kiangsu-Schanghai 2,0, Hupeh 1,1, Kuangtung 0,6 Mill. Man sieht also hier schon, daß der Luftverkehr auch dort wirksam wird, wo bisher Berge und Einöden trennten. Zur Zeit (1940), wo der Schiffsverkehrsverkehr zeitweilig unterbunden bzw. erschwert ist, nimmt dieser Verkehr bis Europa hin noch an Bedeutung zu.

Der Paketverkehr, nach Sendungen, ist in ähnlicher Weise wie die Briefsendungen aufgegliedert. Gesamtanzahl: 9,1 Mill.; davon entfällt über die Hälfte, nämlich 5,6 Mill. auf drei Bezirke, wiederum dieselben schon erwähnten,

nämlich Kiangsu-Schanghai 3,2, Hopeh-Peiping 1,9, Kuangtung 0,5. Kuangsi, Yünnan, Kuëtschou, Sinkiang stehen an letzter Stelle.

An Stempelmarken wurden \$ (Yüan) 8,5 Mill. verkauft, davon: Schanghai-Kiangsu 2,3; Kuangtung 1,2; Schantung 0,7; Tschekiang 0,7.

Das Postnetz wird für ganz China nach dem Stand vom 30. Juni 1937 mit 584816 km angegeben^a, eine stetige Zunahme seit 1933/34 mit nur 466530 km. 1937 entfielen hiervon auf Kurierlinien 437000 km, wobei, wie selbstverständlich ist, die mit anderen Verkehrsmitteln schlecht versehenen Provinzen weitaus an erster Stelle stehen, so Szetschuan mit 56240, Hopeh-Peiping (einschließlich Suiyüan usw.) 80200, Kuangtung 22000, Yünnan 19200, Kiangsu-Schanghai aber nur 12400 km. Von 63800 km Dampferverbindungen beanspruchen die vier Küstenprovinzen Kiangsu, Tschekiang, Fukiën, Kuangtung, wie das natürlich, den Löwenanteil für sich, nicht nur, weil sie an der Küste liegen, sondern die Tore zu den großen Schlagadern des Verkehrs auf den Strömen und zum Inland allgemein sind. Am kläglichsten ist es um die Eisenbahnverbindungen bestellt, nur 11593 km für ganz China, davon in dem Block der vier Nordprovinzen Schantung-Hopeh-Honanschansi allein 6081 km, hingegen Szetschuan, Fukiën, Kuangsi, Kuëtschou, Sinkiang überhaupt keine. Deshalb mußten im Innern auch die Kurierlinien ausgebaut werden, vor allem die kleinen, deren Länge von 1933/34 bis 1936/37 um 60 v. H. auf 190000 km stieg, während sich die der Dampferverbindungen nur um 5 v. H. steigerte, die der Eisenbahnen um 23 v. H. Am bemerkenswertesten war jedoch die Zunahme des Kraftwagenverkehrs, nämlich 54500 km gegen nur 25900 km drei Jahre früher, wobei Kuangtung mit 9050 km an erster Stelle steht, danach Schantung an zweiter mit 6100 km; es folgen dann in gewissem Abstand Kiangsi, Kuangsi, Tschekiang und Hupeh. Die Luftverbindungen werden mit 18000 km für ganz China angegeben^b.

VI. Chinas Stellung im internationalen Postverkehr

Chinas Stellung ist, im ganzen genommen, beim Vergleich mit anderen Ländern in Bezug auf den Verkehr, darunter der Postverkehr, schwach. Es unterscheidet sich darin nicht von anderen großen Agrarländern. Nachstehende Tabelle läßt dies auf den ersten Blick erkennen. Je mehr sich die Bevölkerungsschichtung im Sinne der Industrialisierung verschiebt, desto stärker wird der Verkehr. Großbritannien, mit nur 9 v. H. Agrarbevölkerung steht im ganzen genommen an erster Stelle, Deutschland mit etwa 30 v. H. in Europa an zweiter, besonders wenn man außer dem Briefverkehr noch den Paket- und Nachnahmeverkehr in Rechnung stellt.

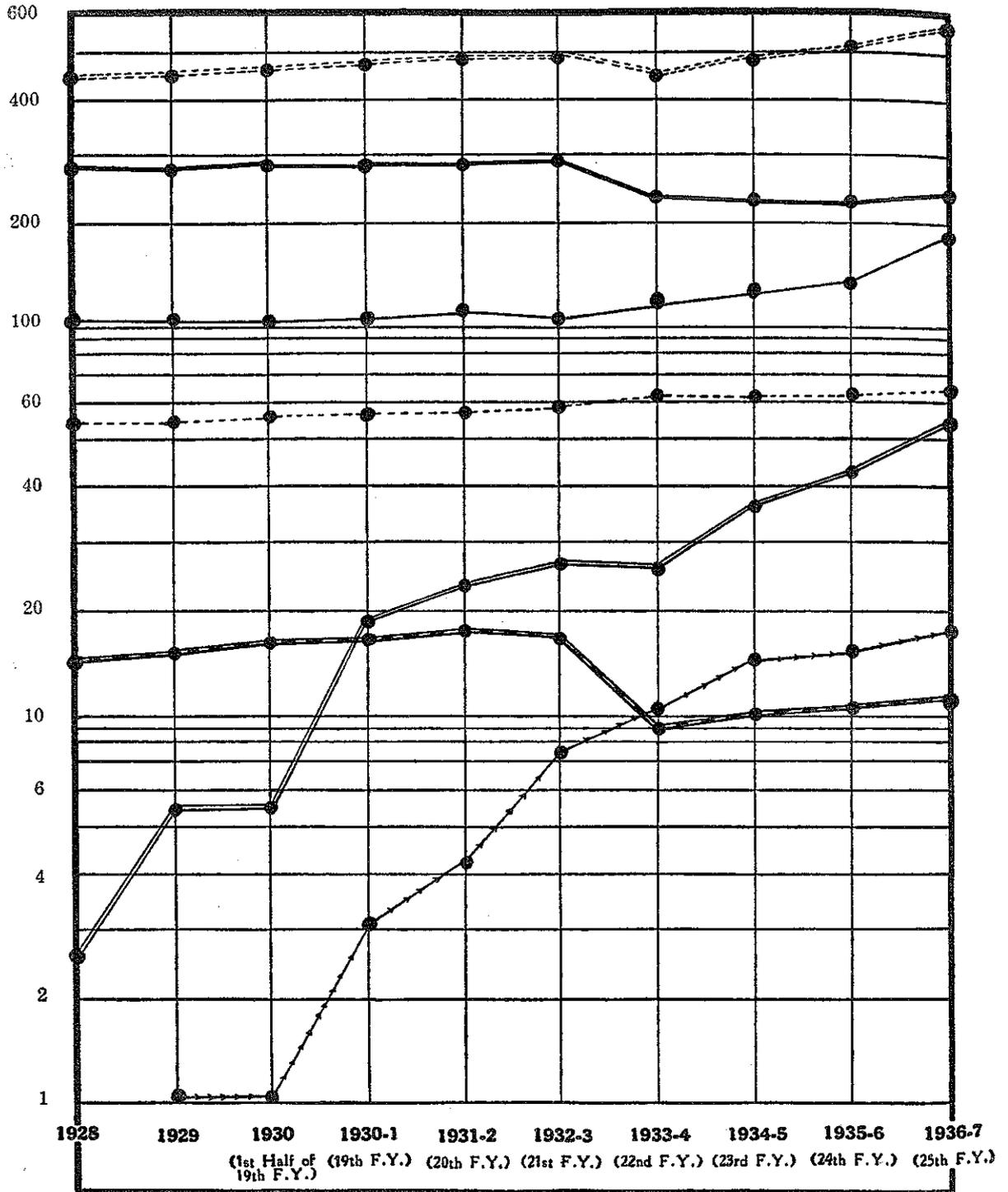
Es wäre aber grundfalsch, das gesamte China etwa mit Korea oder mit Niederländisch Indien vergleichen zu wollen. Wir haben schon des öfteren darauf hingewiesen, daß ein derartig gewaltiges Gebiet in seinen Teilen sehr

^a Vergleiche hierzu Diagramm No. 3 auf Seite 304.

^b Vgl. hierzu Karte der Luftverbindungen und weitere Angaben in „Landverkehr in China“, „Sinica“ Jhrg. XIV, S. 312ff.

Diagramm No. 3: Ausdehnung der Postlinien während der Jahre 1928—1937
(nach der gleichen Quelle wie Diagramm 1, Seite 43).

(Per 1,000 kilometres)



- Gesamtlänge der Postlinien
- Größere Kurierlinien
- Kleinere Kurierlinien
- Dampfer- und Bootslinien
- Eisenbahnlinien
- ==== Omnibuslinien
- Luftpostlinien

stark gegliedert ist. Man muß dann so vorgehen, daß man einzelne Teile, etwa die Provinz Kiangsu oder Kuangtung oder das Gebiet Peking-Tientsin, in Vergleiche zu ähnlich gelagerten und vom Meere her zugänglichen, etwa gleich stark bevölkerten Ländern setzt, so wie wir es im Falle der Provinz Kiangsu getan haben. Ganze Riesengebiete Chinas kommen dann weit vor ähnlich großen Gebieten Asiens zu stehen. Wenn Kiangsu aber z. B. trotz Schanghai noch hinter Korea rangiert, so auch nur deshalb, weil der Norden von Kiangsu im Charakter der Landschaft mehr dem mittleren Schantung entspricht und agrar ist.

Es wird auch immer wieder darauf verwiesen, daß die Schriftunkenntnis eine Hauptursache des geringen Briefverkehrs sei. Rechnet man aber nur 10 v. H. Schriftkundige für China — und das wäre heute wohl zu wenig — so könnte China den Vergleich mit Japan, Frankreich usw. immer noch nicht aushalten. Wichtiger als die Schriftunkenntnis dürfte die große Armut der Bevölkerung sein und die Selbsthaftigkeit der 75 v. H. Bauern, die selten in die Lage kommen, Briefe zu schreiben.

Postsendungen in verschiedenen Ländern.

(Im Inlandverkehr, nach und von dem Ausland und im Durchgang befördert.)

Angaben in 1000 Stück.

Land und Jahr	Briefsendungen usw. ^a	Pakete, einschl. Wertpakete	Postanweisungen	Nachnahmesendungen	Bevölkerung in Mill.	Briefsendungen usw. ^a je Kopf
Asien:						
China 1936	941 032	7 062	7 154	510	437	2,1
Japan 1936	5 126 457	76 184	50 476	9 541	69	74
Chosen (Korea) . . 1936	444 074	4 349	3 010	1 821	23	19
Niederl. Indien . . 1936	96 909	389	3 619	241	61	1,6
Provinz Kiangsu mit Schanghai . . 1936/37	302 741	3 208	...	401	35	9
Europa						
Deutsches Reich 1936/37	6 437 079	298 311	68 034	109 026	66	98
UdSSR. 1935/36	1 281 839	24 785	60 105	...	147	9
Italien 1935/36	2 630 214	13 501	28 373	3 334	43	61
Frankreich . . . 1936	6 191 871	37 828	120 416	8 142	42	147
Großbritannien . 1936/37	7 957 900	174 591	353 506	2 893	46	173

Bemerkung: Die obigen Zahlen sind dem „Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1938, entnommen und beruhen auf der „Statistique générale du Service Postal, Bern“. Für 1939 liegt kein Statistisches Jahrbuch mehr vor. Mandschukuo erscheint nicht in den Tabellen des Jahrbuches, die Vereinigten Staaten von Amerika nur mit dem Auslandsverkehr.

^a Briefsendungen usw. bedeutet: Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere, Warenproben, Päckchen einschließlich Einschreibsendungen, aber keine Wertsendungen. Diese Gesamtzahlen in der ersten Spalte sind in der letzten in Beziehung zu der Bevölkerung gesetzt. Für die Provinz Kiangsu sind von uns die Zahlen nach den Originalangaben in dem „Report on the Post Office 1936/37“ zusammengestellt und eingesetzt worden; die Zahlen decken sich nicht mit denen in anderen Tabellen unserer Arbeit, da sie nach den Grundsätzen der Angaben im Statistischen Jahrbuch errechnet wurden.