DER LANDVERKEHR IN CHINA

VOM SCHUBKARREN ZUR EISENBAHN, AUTO UND FLUGZEUG

VON FRIEDRICH OTTE

Vorbemerkung

Wir beabsichtigen nicht, im einzelnen das zu wiederholen, was wir in den ausführlichen Besprechungen der nachstehenden Arbeiten in den „Sinica" bereits an Grundsätzlichem und an Zahlenmaterial geboten haben. Auch Wirtschaftspolitik schalten wir bewußt aus. Vergleiche:

1. „Industrialisierung Chinas" (Sammelband, Kiel, Weltwirtschaftliches Institut 1937, besprochen in „Sinica" XII, 1937, Heft 1/2, SS. 74—81).
2. „China: Postwesen und andere Verkehrsdienstzweige" von Dr. Chu Chia-hua, vordem Verkehrsminister, London 1937 (besprochen in „Sinica" XII, 1937, Heft 5/6, SS. 265—269).

Hingegen wollen wir, tiefer schürfend, auf die Wechselwirkung zwischen untergelagertem Volkstum und produktiver Nährwirtschaft einerseits und übergelagerter Verkehrswirtschaft andrerseits eingehen, mithin weiter ausholen. Dieser unserer Aufgabe entspricht die stilmäßig unterhaltendere, lebhaftere Umweltschilderung als Erstes und die trockenere Analyse mit Zahlenmaterial für das Ausmessen dieser Umwelt als Zweites in unserer Darstellungsform.

1. Der Verkehr in China: Geist und Stoff

Wir lesen und lernen als Volkswirte für unsere Examina: „Ein trefflicher Sachkenner, Fitger, hat den Ausspruch getan, daß das 19. Jahrhundert tiefgreifendere Umgestaltungen in der Seeschiffahrt gesehen hat, als dritthalb Jahrtausende vor ihm" und „Wenn man die Entwicklung der Verkehrsmittel bis zur Verwendung des Dampfes als Motor in Eisenbahnen und Dampfschiffen, also bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts, verfolgt, so findet man . . . nur einen erstaunlich geringen Fortschritt auf dem Lande sowohl wie auf dem Wasser. Die Straßen sind erst zu Beginn des Jahrhunderts wieder so geworden, wie sie zu Zeiten der Römer waren, die Schiffahrt hat keine wesentliche Beschleunigung der Raumüberwindung zustande gebracht." . . . „Daher pflegt man die ganze Zeit vor dem 19. Jahrhundert in zwei Perioden zu zerlegen, deren erste bis 1493, deren zweite vom Zeitalter der Entdeckungen bis in die Gegenwart reicht. Aber da das, was die Verkehrsmittel leisten, auch in der zweiten Periode nicht größer ist als in der ersten, kann man mit Recht die Verkehrsmittel der Gegenwart jenen der Vergangenheit gegenüberstellen. Sie eröffnen eine neue Epoche. Äußerlich ist ihr Beginn durch den Eintritt der Eisenbahnen, der Dampfschiffe, des Telegraphen und des Telephons in die Reihe der Verkehrsmittel gekennzeichnet, und es wären daher die Jahre 1819 (erste Ozeandampfschiffahrt) und 1825 (erste Eisenbahn von Stokton nach Darlington in England) als ihre Geburtsjahre zu bezeichnen, usf. . . ." Und: „Fußgänger, Träger, Läufer sind die ersten Verkehrsmittel. Ihnen folgen dann Reit- und Saumtiere. Sie brauchen noch keine künstlich instandgehaltenen

Wege [doch! in den Gebirgen, an Schluchten. F. O.], sie treten in steter Wiederholung selbst den Pfad in die Wildnis. In Afrika, im südlichen China, in Persien sind die meisten Wege Fußgängerpfade oder Saumwege . . .[a]"

Max Weber sagt: „Zu Lande ist der Händler bis tief in das Mittelalter auf folgende Transportmöglichkeiten angewiesen: den eigenen Rücken, das Saumtier oder einen zweirädigen Karren, der mit einem, höchstens zwei Tieren bespannt ist, wobei der Kaufmann sich auf die Benutzung von Verkehrswegen angewiesen sieht, die Straßen in unserem Sinne nicht genannt werden können". Er verweist dann auf Karawanen, Sklaventräger, Esel, Maultier, später erst das Kamel, und sagt: „Noch später . . . taucht das Pferd auf, das ursprünglich nur im Krieg, erst in jüngerer Zeit auch als Transportmittel Verwendung findet . . .[b]"

Das ist nun der Zustand in China großenteils noch heute[c], wobei der eigene Rücken des männlichen Chinesen (s. unten) eine noch viel größere Rolle für sein Land spielt als etwa der des deutschen Bauern selbst im Mittelalter, da dieser Bauer auch schon Gäule zum Pflügen besaß.

Ein Chinese, Professor Peng-Chun Chang[1], Ph. D., verweist, ebenso wie viele andere zeitgenössische Schriftsteller Chinas, darauf, daß China im 13. Jahrhundert Europa voraus war, und beruft sich dabei auf den berühmten italienischen Weltreisenden Marco Polo; so: „Die westliche Gedankenrichtung über die Natur und die Wichtigkeit politischer Einigung ist noch sehr jung [im Gegensatz zu China, wie ausgeführt wird. F. O.] . . . Bis zum 19. Jahrhundert hat China ein ebenso schnelles Verkehrs- und Transportwesen gehabt wie irgend ein anderes Land[d]." Hiergegen kann, im großen und ganzen gesehen, von uns kein Widerspruch erhoben werden.

Was sich aber seit 1800 in China, mehr noch ab etwa 1880, abgespielt hat, bedarf einer besonderen Beleuchtung. Anscheinend ist nämlich ein Hauptunterschied in der Entwicklung stets übersehen worden: die mechanische Übernahme der Verkehrsmittel ab etwa 1870, zuerst durch Japan, ist etwas ganz anderes als die wirtschaftliche Entwicklung in Europa. Diese war lediglich die Folge einer vorausgehenden geistigen Revolution, die in einer sich stetig verstärkenden Abwendung vom humanistischen Denken, verbunden mit einer ganz neuen und tieferen Ergründung der Naturkräfte, bestand.

---

[a] Nach Philippovich: „Grundriß der Politischen Ökonomie", Tübingen 1920, Band II, Teil 2, SS. 17, 14, 5. Wir werden auch später noch auf das Werk verweisen.

[b] Max Weber: „Wirtschaftsgeschichte", München und Leipzig 1924, S. 178.

[c] Über die Grundlagen der chinesischen Wirtschaft überhaupt, die den Verkehr beengenden geringen Einkommensverhältnisse und andere Hemmungen schrieben wir in: Friedrich Otte: „Die Wirtschaft als Umwelts- und Sozialproblem in China; Problemstellung: I. Wirtschaft und Wissen, II. Die Wechselwirkung von Landwirtschaft und Bevölkerungsdruck (Allgemeines, Beruf, Stadt und Land, Altersschichtung, Schulbildung, Geschlechtsverteilung, Arbeitslosigkeit, Eigentumsverhältnisse, Einkommensverhältnisse), Kapital und Zins (Sprachphilosophisches, Kapital in China, der Zins in China, Volkspsychologische Betrachtungen), Schlußbetrachtung", in den „Mitteilungen des Seminars für Orientalische Sprachen zu Berlin" (heute Auslandshochschule), Berlin 1934.

Über den Verkehr allgemein vgl. von der volkswirtschaftlichen Seite: Friedrich Otte: „Wirtschaftspolitische Landeskunde", Justus Perthes, Gotha 1927, SS. 79—105. Dies führt bis 1927. Ferner bis 1921: Strewe in „China", unter „Das Verkehrswesen in China", herausgegeben von Joseph Hellauer, nach Vorträgen gehalten an der Handelshochschule zu Berlin, 1921.

[d] Peng-Chun Chang: „China at the Crossroads", London 1936/37, S. 119ff.

Kopernikus (1473—1543), Galilei (1564—1642), Kepler (1571—1630), Descartes (1596—1650), Newton (1643—1727), Leibniz (1646—1716), Kant (1724—1804) sind einige jener Feldherrn, die in einem dreihundertjährigen Kampfe auf natur-geistigem Gebiete die siegreichen Schlachten schlugen, bevor die Chemiker, Maschinen-, Dampfer- und Kanonenbauer mit ihren Erfindungen an die Reihe kamen, mit deren Hilfe dann Feldherrn und Admiräle Schlachten gewinnen oder verlieren und Bankiers und Wirtschaftsgrößen ihre Kapitalswirtschaft begründen konnten. Es ist richtig, daß die letzteren immer sehr stolz auf sich selbst waren und die ersteren kaum noch kannten, den chinesischen Kritikern der „materiellen Zivilisation" also vormachten, wie man nicht denken und urteilen soll. Man darf beinahe sagen, daß chinesische Schriftsteller immer wieder das Endergebnis als etwas Selbstverständliches hinstellen und die Vorarbeit nur nebenher oder überhaupt nicht erwähnen. Die Denker waren aber meist Diener ihrer Idee und keine großen Herren der „materiellen Zivilisation", geschweige denn Imperialisten.

In Europa lief die geistige Revolution, die Abwendung vom statisch Gegebenen, der materiellen vorauf, während sie im Fernen Osten hinterher hinkt. Gerade die Verkehrsmittel wurden rein mechanisch übernommen. Dso Dsung-tang[2] unterdrückte zwar mit Hilfe seiner in Europa gekauften Kanonen die Mohammedaneraufstände in Kansu[3] (1875), aber weder er noch seine Nachfolger begriffen scheinbar, daß hinter den Kanonen und Kriegsschiffen Gedankenwelten lagerten. Diese gedankenweltliche Revolution setzte in China eigentlich erst nach 1894/95 ein und ist erst jetzt im Schulunterricht, in der „Bewegung der Neuen Lebensweise[4]" und in den Bemühungen um neue Ausdrucks- und Schriftformen in der Literatur in vollen Gang gekommen und soll nun nicht mehr durch die recht bequemen Hinweise auf die alte Kultur hintangehalten werden. Der chinesische Humanismus soll sich der neuen gedanklichen und mechanischen Verkehrsordnung unterordnen!

Das wäre also das Eine. Vor allem auch im Verkehrswesen wurden dessen moderne Mittel gebraucht, bevor das geistige Rüstzeug übernommen, also rezipiert wurde. Nicht einmal die Fachausdrücke einfacher Art waren vorhanden. Man dozierte noch um 1926 an den Hochschulen in Fremdsprachen, d. h. die chinesischen Professoren taten das, weil die Ausdrucksmittel in der eigenen Sprache noch zu mangelhaft waren. Die Übernahme nicht handlich greifbarer, sondern rein geistiger Endergebnisse einer langsamen europäischen Entwicklung — Evolution — scheint sich also schwieriger zu gestalten als die rein mechanische Aneignung der Früchte der späteren „materiellen" Revolution, eben weil diese geistigen Werte kein Teil der ostasiatischen Kultur waren, sondern es nun erst auf dem Wege eines sehr langsamen geistigen Umstellungsvorganges werden sollen.

Den Gegenpol zu der obigen Haltung gegenüber der materiellen Zivilisation bildet der ebenfalls nicht voll berechtigte tiefe Pessimismus chinesischer junger Volkswirte (vgl. die Besprechung von „Industrialisierung Chinas"). Volkswirte sind auch in Europa oft Pessimisten.

Als auf ein Zweites sei kurz darauf verwiesen, daß sich für den Fernen Osten, und da mehr noch für China als für Japan, die Notwendigkeit ergibt, in einer zusammengedrängten Zeitspanne von wenigen Jahrzehnten sich jene neuen Verkehrsmittel, bezw. die Bewegungskräfte der Natur, zunutze zu machen, die der Europäer seit 1819 erfand. Zu dem Zweck mußte eine mindestens teilweise Umschulung der Handwerkergewohnheiten eintreten, d. h. Handwerker mußten in Arbeiter der Faust (Fabrik) und der Stirn (Ingenieure, Chemiker usw.) aufgespalten werden. Der Handwerker im Fernen Osten ist in China großenteils ungespaltene wirtschaftliche Einzelzelle geblieben. An Handfertigkeit und Geschicklichkeit fehlt es nicht. Auch diese Umschaltung ist ein Leidensvorgang, der sich über Jahrzehnte hinziehen wird, und zwar wegen der ohne anschauliches Eindringen an Ort und Stelle kaum vorstellbaren engmaschigen Statik des wirtschaftlichen Unterbaues, einschließlich des Verkehrslebens; eine Engmaschigkeit, wie sie sonst vielleicht nur noch in Teilen Indiens und im Nildelta (dort 420 Einwohner je qkm) vorkommt.

Mit dieser Statik und ihrer Auswirkung auf das Verkehrsleben müssen wir uns nunmehr befassen.

2. Natur, Mensch und Verkehr

Wir wollen uns hier zunächst mit dem chinesischen Raum beschäftigen, d. h. mit dem Gebiete, in dem der Chinese sich trotz vielfacher Rückschläge als wirtschaftender Mensch immer wieder während der Höhepunkte chinesischer Machtentfaltung (Han[5], Tang[6], Ming[7], Mandschu[8]) durchsetzen konnte, also mit dem Raum zwischen Tibet—Tiën-schan[9]—Altai—Amur—koreanische Grenze—Meeresgrenze—Nordgrenze von Tongking[10]-Birma, unter Ausschluß der reinen Tributstaaten Korea, Tongking und Birma. Wichtig für unsere Betrachtung bleibt dann zuguterletzt aber doch nur das China der dichten menschlichen Siedlung und der wirtschaftlichen Wucht innerhalb der großen Mauer; die riesigen, großen, aber dünn besiedelten Gebiete mit 7 (Hei-lung-kiang[11]) oder gar 2 (Sinkiang[12]) Einwohnern je qkm, in denen Chinesen gemischt mit anderen leben, scheiden dann aus.

Man kann sich vom Standpunkte des Verkehrs aus kaum einen größeren Gegensatz denken als den zwischen den eng und den dünn besiedelten Gebieten des chinesischen Raumes. Beschleunigung und Erleichterung des Verkehrs dienen der Raumüberwindung, der Zeitersparnis beim Personen- und Güterverkehr, beim Nachrichtenaustausch und allem, was dazu gehört. Deshalb benutzte der Mongole stets Pferde für den Personenverkehr, Kamele für Güterbeförderung, auch der Chinese im nördlichen Gebiet (Tafel 43). Er mußte in seinen Steppen und Wüsten große Entfernungen schnell überwinden, denn es galt, sein Vieh von Weide zu Weide treiben. Er, bezw. seine Vorgänger unter anderen Namen, war Jahrtausende lang der schnellste, wenn man so will, Bewohner des eurasischen Kontinents, aber nicht intensiv in der schöpferischen Arbeit, wenn auch ein guter Stratege und Krieger. Umgekehrt war der Kulturchinese der fruchtbaren Täler und Deltaebenen mehr an die

Scholle gebunden als irgendein Bewohner des nördlichen eurasischen Festlandes. Der Mongole und der ihm eng verwandte Mandschu hingen am Pferde, lebten und kämpften mit und auf dem Pferde, wie die Hunnen und die tungusischen Urstämme vor ihnen.

Wir lesen, daß Kaiser Wu Di[13], einer der ganz Großen der chinesischen Geschichte, sich erst eine Reiterei beschaffen mußte: „Im Kriege von 119 v. Chr. schnitten die Chinesen dank ihrer neu geschaffenen leichten Kavallerie den Hunnen 70000 Köpfe ab, doch kamen von ihren 140000 Reitern nur 30000 zurück. Darauf machte man den Versuch, die Grenze durch Militärkolonien zu sichern, und siedelte 700000 im Reiche zusammengelesene Bettler als wehrpflichtige Bauern dort an."[a] Man denkt dabei vielleicht an die germanische Leibgarde Cäsars, „deren Ungestüm die Gallier nicht widerstehen konnten" (quorum impetus Galli resistere non potuerunt). Aber der Gegensatz war und ist viel ausgeprägter in Ostasien als in Europa, denn Vercingetorix hatte auch seine Reiterei in Alesia. Übrigens waren die Chinesen die einzigen, die mit den Hunnen so fertig werden konnten, was nachdenklich stimmen sollte; auch die Mongolen wurden in ihrer Hoch-Zeit mit den Chinesen sehr viel langsamer fertig — erst 1280 n. Chr. endgültig — als mit allen anderen Völkern Asiens und Europas. Die Mandschu waren gefährlich durch ihre Reiterei, die Wu San-guë's[14] Sieg über Li Dsï-tscheng[15] möglich machte. Der aufgestörte Chinese kann also gefährlich werden, auch wenn er sonst seine gemütliche Schläfrigkeit, sein „*an*[16]", vorzieht. Der reiche Chinese läßt sich lieber in Sänften sanft dahintragen, als daß er sich auf den Rücken eines Pferdes schwingt. Wenn er schon reiten muß, dann auch am liebsten im behaglichsten und doch schnellen Paßgang, nicht im Trab, damit er möglichst wenig durchrüttelt wird. Zu Fuß überwindet kein Chinese gern große Entfernungen, nur wenn er muß; Ausflüge zu Fuß, Bergsteigen kannte und kennt er nicht; auf die Jagd geht er, um sich etwas zum Essen zu holen. Der Mandschu übte sich dagegen früher ständig.

Am stärksten tritt diese Abwehrstellung gegen den Raum bei der weiblichen Hälfte des Volkes zu Tage. Die Frauen im Norden hatten bis 1911 — zum Teil bis heute noch in der älteren Generation — eingebundene Füße, anscheinend seit der Zeit der südlichen Tang, 923—936 n. Chr., also ein Jahrtausend lang —; damit war dort fast die Hälfte der Bevölkerung „bewegungstechnisch" gehemmt. Hüpfende, tanzende Mädchen, die über Stock und Steine sprangen, sich im Reigen schwangen, frohe Lieder sangen, mit den Männern jauchzend sich im Tanze drehen, fest und sicher auf den Beinen stehen, — die gab es nicht! Alledem hätte überdies der konfuzianische Begriff der Sittlichkeit widersprochen, der einerseits die Trennung der Geschlechter vorschreibt, andrerseits aber — sagen wir wieder bewegungstechnisch — die Vorschrift der Langsamkeit in sich schließt. Deshalb sah man in Nordchina

[a] Nach Erich Hauer: „Chinas Werden im Spiegel der Geschichte", Leipzig 1928, S. 86. Chinesische Bettler dieser Art sind meist überschüssige und abgestoßene Bauernbevölkerung, durch Unruhen oder Katastrophen entwurzelte Landleute u. dgl.; die Zahl der Berufsfaulenzer ist in China nicht groß; der Chinese arbeitet gern, wenn auch nach festem Zeitmaß und selten schnell.

keine Frauen, die mit Kiepen auf dem Rücken wie in Nordeuropa oder mit Milchgefäßen oder Fruchtkörben auf dem Kopf, weit ausschreitend[a], nach dem Marktflecken zogen, um ihre Ware dort abzusetzen. Markt- und Fischweiber wären dazu in China unfein! Die Frauen hockten, wenn sie reisten, am einfachsten etwa auf der einen Seite des einrädrigen Schubkarrens, den ein Mann, nie ein Weib, schob, sei es Vater, Sohn, Neffe oder, seltener, ein Knecht. Es ging zwar nicht schnell, dafür aber sehr bedächtig langsam mit vielen Ruhepausen. Oder aber, die Frauen kauerten mit den Männern unter dem blauen Zeltdach des kleinen zweirädrigen Karren (siehe Tafel 44), der über holprige Wege — gezogen vom Ochsen, Esel oder Maultier — langsam, recht langsam zur Verwandtschaft, zum Tempelfest, zum Marktflecken hinschlich. Ein jagendes Weib auf einem Zelter! Ein Ritterweib! An sich äußerst unbeliebt! außer in Räuberzeiten als Jungfrau von Orléans hie und da einmal. Ein Weib hinterm Pflug, mit der Peitsche in der Hand, — sieht man nicht, gibt es nicht, eher ziehen sie den kleinen Pflug zu zweit schon selbst, aber nicht dort, wo der Stöckelfuß die Schnelligkeit zu einer körperlichen und die Strenge sie zu einer gesellschaftlichen Unmöglichkeit machte. So dämpfte im Norden eine verrückte Volkssitte für die eine Hälfte der chinesischen Menschheit das natürliche Bewegungstempo auf mindestens die Hälfte herunter. Der Mann paßte sich dem an; er mußte es schon aus vorgeschriebener Achtung vor Großmutter, Mutter und Tante und aus mechanischem Zwang. Die Mandschu- und die Mongolenfrau waren allerdings nicht so gebunden. Wie war es im Süden, wo die Frau sich im Reisfeld der mühsamen Arbeit des Einpflanzens der Sämlinge aus dem Saatbeet in das sumpfige Land unterziehen muß, den halben Tag lang gebückt im Wasser stehend? Hier wirkten zwar keine Stöckelfüße, dafür aber der härtere Arbeitszwang, die größere Trägheit der Männer für solche Arbeit und dazu die noch engeren Raumverhältnisse in den Gefilden und Ortschaften dämpfend auf das Bewegungstempo. Der verkrüppelte Stöckelfuß wäre im Reisfeld unmöglich gewesen; es verblieb gerade nur soviel Raum für Weg und Steg, wie von dem kostbaren Gelände abgespart werden konnte; der Magen war wichtiger als der Verkehr. Der Feldweg im Deltareisland mißt $^1/_2$ bis 1 m, der Verkehrsweg das Doppelte, selten mehr. Die Hügel sind abgeholzt und unbewohnt. Wege wären dort überflüssig gewesen. Wer sich im Westfluß[17]- oder im Swatou[18]-Delta oder in einem der anderen Delten bis zum Yangtse[19] hinauf aus Berufsgründen herumfinden mußte, der weiß Bescheid! Engste Gassen in den Marktflecken und ein Ameisenhaufen von Menschen darin, die sich rücksichtsvoll aneinander vorbeiwinden; Träger, die allen bekannte Warnrufe ausstoßen und immer wieder stehen bleiben; Zeitverlust rechnet nicht; dazwischen noch hie und da Sänften. Dazu durchziehen Boot- und Bewässerungskanäle alle diese fruchtbarsten Reisgegenden vom Yangtse-Tal bis nach Kuangtung[20] hinab. Die Bootsbeförderung geht langsam vor sich, selbst heute, wo die Dampfbarkasse die größeren Verkehrsboote schleppt. Man hat Zeit: wer sich übereilt, kommt zu früh und muß

[a] Lafontaine: „Perrette, sur sa tête ayant un pot au lait . . . allait à grands pas . . .“

warten. Jeder Träger, Bootsmann, Handwerker hält dies von Verkehrsmittel, Werkzeug, Muskelkraft und durch die weitere Umwelt aufgezwungene Arbeitstempo ein, sonst paßt er als Rädchen nicht länger in das Uhrwerk seiner Umwelt hinein.

In Annam[21] gar gewinnt man den Eindruck, daß das Südklima die Männer noch schlapper macht als die Frauen, was in Südchina nicht so bemerkbar wird, wohl aber in abgelegenen Provinzen wie Yünnan[22] und Kuetschou[23]; die männliche Hälfte der Bevölkerung ist fauler und träger als die weibliche, nach Norden und Osten hin nimmt das gradweise ab. Das Opiumlaster, das sich nach 1842 einschlich und gerade im Westen die meisten Opfer fordert, hat diesen Hang verstärkt.

Überall im eigentlichen China der 450 Millionen ergibt sich aber dasselbe Bild, einerlei, ob im nördlichen Lande der Schubkarren, des zweirädrigen Ochsen- oder Pferdekarrens, der Esel, Maultiere und Kamele oder im südlichen China der Kanäle und engsten Wege und Straßen; das Zeitmaß für Bewegung und schöpferische Arbeit ist gleichmäßig langsam. Und das ist trotz der spärlichen Eisenbahnen, der Rikscha, Fahrräder und Autos, oder auch der Straßenbahnen in den wenigen Großstädten, für die Masse der Bauern- und Handwerkerbevölkerung noch so geblieben: „Chi va piano, va sano!" „Eile mit Weile!"[a] Dieses Tempo dürfte auch trotz der Betriebsamkeit der Chinesen immer schon geringer gewesen sein als es in Europa war, — schon wegen der sich dort zusammendrängenden einmaligen Ernteergebnisse —, wenn auch ein Vergleich mit dem heutigen Europa oder gar mit Amerika völlig unangebracht wäre. Die Betriebsamkeit des Chinesen ist nicht extensiv, sie äußert sich nicht in Raumüberwindung und Pferdesport, also im Raumverkehr, sondern sie ist intensiv und kommt in Klein- und Feinarbeit, bei den Männern in höchster Form als Schnitzwerk und Einlegearbeit (Cloisonné), bei den Frauen als Stickerei und Nadelfertigkeit, also Geduldsarbeit, oder in einer ungeheuren Zeitverschwendung für das Zusammenlesen und Aufbewahren von kleinsten Rohstoffmengen zur Geltung. „Kampf dem Verderb!" im rohstoffarmen Deutschland ist noch Verschwendung dagegen. Dazu kommt die Erschwerung des Verkehrs von Mensch zu Mensch durch eine Fülle von ungeschriebenen Vorschriften, denen jeder gehorchen muß, der geachtet sein will! Wer würde in Europa daran denken, einen toten Vater über ein Jahr oder länger hinweg aufzubewahren, bis der Sohn aus der Südsee, aus Sinkiang oder der Mandschurei zurückkommt, damit „du ihn auf den Hügel hinaufgeleiten kannst", wie eine alte Mutter im neuesten, freien Briefstil an ihren fernen Sohn auch heute noch schreibt.

Gewiß, die Humpelfüße und die zeitraubende Zopftracht der Mandschu sind verschwunden, selbst der Mädchensport hält seinen Einzug, die „Bewegung der Neuen Lebensweise" reißt Mauer um Mauer ein im menschlichen Verkehr; das Landleben selbst war schon gelockert, als Hu Schï[25] klagend schrieb:

---

a Die Chinesen haben ein ähnliches Sprichwort[24]: „Wer eilt, übereilt sich; wer bedächtig geht, kommt rasch vorwärts."

„Unsere Dorfwirtschaft stirbt dahin.“ Die Neuzeit marschiert. Aber derselbe Hu Schï spricht auch, unter dem Eindruck des Zusammenpralls zweier Welten, wie er ihn in Harbin gewann, von der „Rikschakultur des Fernen Ostens“. Und diese wird größtenteils beibehalten werden müssen; sie ist dem Fernen Osten angepaßt, den Grundbedingungen des Lebens, dem Menschenüberfluß überall, dem kleineren, leichteren Menschentyp, dem Reis- und sonstigen Körnerbau und allem anderen. Der große, schwerbeladene Erntewagen des nordeuropäischen Bauern, das Zwei- oder gar Dreigespann, die Troika des Russen und nun gar der sausende Schlitten, die sind dort unbekannt. Wie die Menschen, so sind auch die Tiere von kleinerem Schlag: Esel, Maultier, Pferd und ihre Gefährte: Wagen, Karren. Gewiß, der Büffel ist groß, aber er ist langsam und ein Zugtier nur beim Pflügen, kein Überwinder des Raumes; schwere Kavallerie, Kürassiere gibt es nicht, auch keine belgischen Gäule für breite Frachtwagen.

In dieses engstens in sich gebundene Leben fauchte dann der „neue Wind[26]“ des Westens hinein, so daß die Herzen erbebten und die Häuser und Hütten erzitterten.

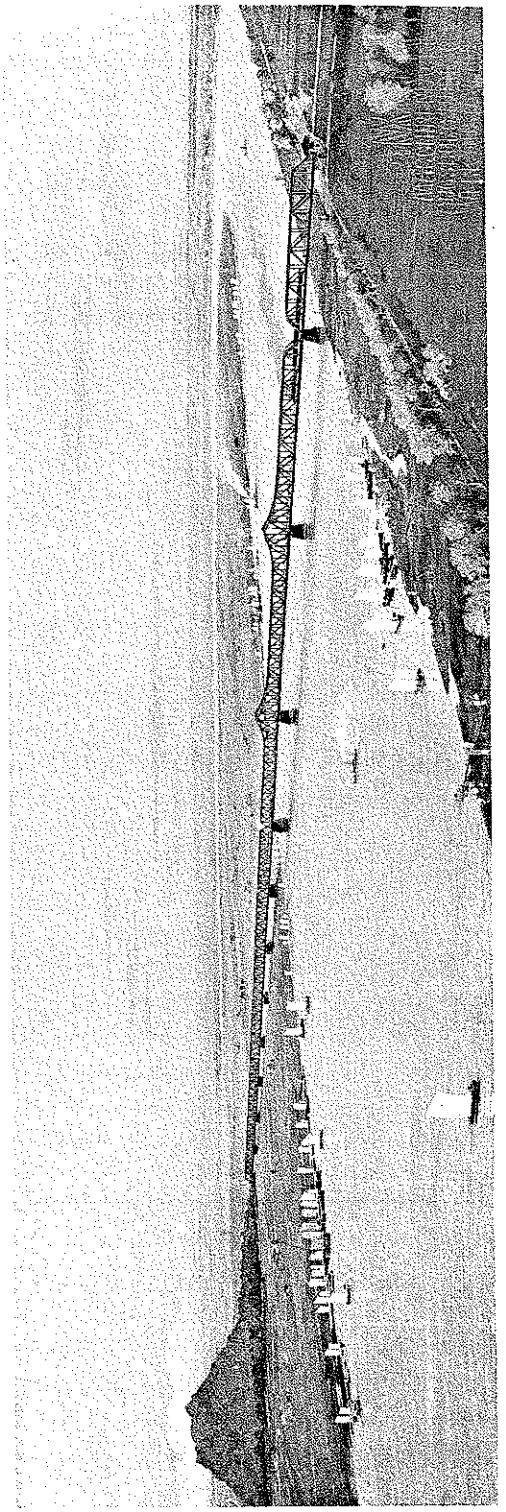
Schon vor fünfundzwanzig Jahren galt bei vielen Chinesen und Europäern das neue Zeitmaß des „Neuwindtempos“ als allzu gewaltig, so, wie es von der Seeseite her zuerst als neuer Gedanke in der Abstraktion und als etwas handlich Greifbares, Konkretes in der Form neuer Verkehrsmittel in die Küsten- und Flußebenen hineingetragen wurde.

Liang Ki-tschau[27] überlegt, kurz nach dem Ausbruch der großen Revolution 1911, unter dem Eindruck eines verworrenen Parlamentarismus:

„Es kommt soweit, daß die Quellen des Lebens täglich schwächer fließen und zuletzt eintrocknen. Familien- und Sippenleben verfällt, und weder Familien noch Sippen bilden sich hinfort . . . Wie kann das alles in einem Wort zusammengefaßt werden? Die Kräfte des Hinwegstrebens (Zentrifugalkraft) werden im ganzen Lande wirksam; sie sind zu heftig und die Hinstrebekräfte (Zentripetalkraft) halten ihnen nicht mehr die Wage[a].“

„Gut, er war Chinese“, wenn auch ein Stürmer und Dränger und fortschrittlicher Wortbildner, der sprachliche Neubegriffe ins Volk hineintrug, wird man sagen. Aber auch ein deutscher Volkswirt, Dr. von Kries, der die Jahre 1906 bis 1917 in Mittel- und Nordchina verbracht hat, schrieb 1916: „Das Tempo der Eisenbahn ist dem Chinesen noch weniger zuträglich wie dem Europäer. Die Entwicklung . . . kann, wenn überstürzt durchgeführt, genau das Gegenteil des beabsichtigten Erfolges erzielen.“ Dazu allerdings etwas im Gegensatz: „Sollen die in den vorausgegangenen Ausführungen umrissenen Ziele [Umstellung von Bauer, Arbeiter, Staat, Finanz, Handel. F. O.] verwirklicht werden, dann ist die Neugestaltung des chinesischen Verkehrs-

[a] Nach „Yung-yen-bau“[28], Tiëntsin, Bd. 1, Nr. 1. Eingereiht von uns in unserem Werk „Translations from Modern Chinese“, zum ersten Male 1915, Schanghai 1916. In der 5. Auflage, Schanghai 1935, sind diese Aufsätze ausgelassen worden. Herr Liang machte mir in Peking 1924 das Kompliment, daß ich als erster dem Ausländer durch analytische Übersetzung seine Essays nahe gebracht hätte [mit chinesischem Text, als Einführung in die Schriftsprache].



wesens eine unerläßliche Bedingung dazu[a]." Nun, das nahm ja jeder damals an, und viele wiederum wurden von der Furcht davor gepackt.

Nun, und heute? 1939? Das Neuwindtempo ist Sturmwindtempo geworden, wenigstens obenhin, das doppelte von früher oder mehr, selbst in China, zum mindesten in der Nähe der Küste und Großstädte. Ungeheures Leiden für viele und doch kein Sterben, der Menschen werden mehr! Das Tempo des Auseinanderreißens, der Zentrifugalkraft, wird durch neue, bindende zentripetale Kräfte ausgeglichen, ein neuer Lebenswille, der sich in einem seiner selbst bewußt werdenden Nationalismus gegen zersetzende Kräfte wehrt und, vielleicht auf Um- und Fehlwegen, nach Rückschlägen und bitteren Erfahrungen, doch erhärten wird. Leiden heißt noch nicht sterben! Die neuen bindenden Kräfte entdecken einen neuen Seelenkompaß, heute nicht nur in der Eisenbahn wie 1916, sondern sogar mit Hilfe von Eisenbahn, Auto, Flugzeug, Schnelldruckpresse, Radio. In welchem Sinne? Nun, entschieden gesprochen, nicht im Sinne einer absterbenden Gedankenwelt des 19. Jahrhunderts. Dieses Jahrhundert hat ja auch nach China soviel Fehldenken, und zwar amerikanisch-europäisches, hineingetragen, daß Gedankenwirrnisse nicht ausbleiben konnten. Nüchtern gesprochen: es handelt sich um den Grad, bis zu dem — die Form, in welcher — und die Stelle, wo das Verkehrsleben umgestaltet werden muß; davon nun mehr.

Obiges war eine Tuschenskizze der Verkehrsumwelt Chinas; wir müssen nun leider zu einer trockeneren Stilart übergehen, zu trockeneren Gedankengängen, die „fröhliche Wissenschaft" (Nietzsche) verlassen und das Problem des Verkehrs von der trockenen Seite her anpacken.

3. Verteilung menschlicher, tierischer und mechanischer Kräfte in China

Ein Blick auf die unten stehende Tabelle genügt, um sich zu überzeugen, daß das Zug- und Lasttier in China in seiner Wirtschaft gegenüber dem Menschen — übrigens auch das Nahrungstier — eine im Vergleich zu Europa durchaus unbedeutende Stellung einnimmt. Es ergeben sich hier zwei Gruppen: die ostasiatische einerseits und die westasiatische und europäische andrerseits. Ist das eine Rasseeigentümlichkeit? Diese Frage möchte ich nicht beantworten, wenn ich sie auch aufwerfe. Was nun die Zuverlässigkeit der Zahlen anlangt, so dürfte hier folgendes gelten: die Zahlen für Japan und Deutschland sind zuverlässig; jene für Britisch Indien werden von indischen Kritikern als nicht ganz einwandfrei hingestellt; die Fehler dürften aber nicht bedeutend sein; die für China angegebenen wurden als nicht sehr zuverlässig hingestellt. Sie dürften im allgemeinen aber doch richtig sein, denn sie entsprechen auch im einzelnen den für Japan aufgezeigten Besonderheiten; so sind in den Reisprovinzen z. B. die wenigsten Pferde: Tschekiang[29] hat nur 15000, Fukiën[30] 20000, Kuangtung[20] 38000, Kiangsu[31], dessen Nordteil

[a] Wilhelm von Kries in „Über Volks- und Staatshaushalt Chinas". Schanghai, Max Noeßler, 1916 (auch Leipzig), SS. 116, 110.

zu Nordchina neigt, hat schon 122000, Honan[32] am meisten mit 383000; hingegen hat das Reisland Szetschuan[33] 2303000 Wasserbüffel als Höchstzahl, Kuangtung 995000[a]. Tschekiang und Fukiën sind in jeder Hinsicht tierarm, auch verhältnismäßig so, verglichen mit anderen Provinzen. Der Vergleich mit Deutschland ergibt, daß auf je 1000 Einwohner im deutschen Altreich etwa 340 Tiere kommen, die zur Arbeit Verwendung finden können, gegen 80 in China; beim Pferd, das nur als Arbeitstier benutzt wird, ergibt der Vergleich ein Verhältnis von gar nur 60 zu 5 zu Ungunsten Chinas. Das Pferd ist der beste und schnellste Raumüberwinder; dabei ist das deutsche Pferd kein kleiner Pony; seine Arbeitsleistung dürfte sich wohl auf das doppelte, bei großen Schlägen sogar auf das dreifache oder gar mehr belaufen; das Großpferd wird aus Australien in geringer Zahl in die Großstädte eingeführt, paßt aber nicht in die Landschaft hinein.

ARBEITSTIERE

(unter Ausschluß solcher, die als Arbeitstiere nicht verwendet werden. Zahlen gelten für 19 chinesische Provinzen). Angaben in 1000 Stück.

	Pferde	Maultiere und Esel	Rinder (Kühe, Ochsen)	Büffel	Insgesamt: auf 1000 Einwohner
Deutsches Reich (1927)	3810	30	18011	—	340
Rußland, UdSSR (1927)	31258	—	67835	—	680
Japan (1925)	1553	—	1460	—	50
Britisch Indien (1926)	2174	1840	149174	37913	600
China (1936?)	2447	8956	15913	7350	80
Mandschurei (1936?)	1809	1094	1277	—	131

Quellen: Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reiches. 1928. Für China: Ostasiatische Rundschau, 1. Januar 1937; für die Mandschurei: Mandschukuo, Führer durch die mandschurische Wirtschaft, von Dr. Hiyoshi Kato, Osteuropa-Verlag, Königsberg 1937. Die chinesische Schätzung erstreckt sich über 19 Provinzen; nur Bauernbetriebe sind erfaßt. Bei Deutschland sind die Militärpferde ausgeschlossen, damals wenige. Für Mandschukuo heißt es: „Die bisherigen Bestände der mandschurischen Viehzucht sind verhältnismäßig gering und rassisch wie wirtschaftlich wenig wertvoll" (dasselbe gilt für die chinesischen und russischen. Die UdSSR. versuchen, durch Einfuhr kanadischer usw. Tiere die Rasse zu verbessern, gehen aber schlecht damit um. F. O.). Auf 1000 Einwohner entfallen Pferde: Deutsches Reich 60, Rußland 214, Japan 26, Britisch Indien 7, China 5, Mandschurei 60.

Für Europa galt, was Philippovich anführt: „Man hat wohl nicht mit Unrecht die Verteilung der Märkte und Städte über das Land in Entfernungen von 20 bis 35 Kilometern darauf zurückgeführt, daß ein Fuhrwerk von der Grenze des Marktbezirkes die Hin- und Rückreise an einem Tage zurücklegen konnte. In den Städten verkauften die Landbewohner regelmäßig ihre Erzeugnisse, von hier bezogen sie ihre gewerblichen Bedarfsgegenstände. Von außen kamen nur Kolonialwaren und Manufakturwaren, deren lokale Erzeugung unmöglich war. Es ist daher auch die Gesamtmasse der Waren, die

[a] Nach „Ostasiatische Rundschau", 1. Januar 1937. Es heißt dort, die Angaben seien nur Schätzungen des Nationalen Landwirtschaftlichen Forschungsbüros und unvollständig. Die Statistik ist jedoch nicht falsch; die Ergebnisse entsprechen den jedem Beobachter bekannten Tatsachen.

zwischen den Staaten (Kleinstaaten wohl. F. O.) versandt werden, gering"[a]. In China wird aber nur 15 bis 18 v. H. der Bodenfläche landwirtschaftlich ausgenutzt (im Westen geringer, Yünnan z. B. um 5 v. H. herum), im deutschen Altreich über 60 v. H., Wiesen eingeschlossen. In der kleinen Nutzfläche Chinas liegt nun Siedlung an Siedlung; eng gedrängt, wohnen trotz der ungeheuren Weite des Landes die Menschen beieinander. Für das Yangtse-Delta nimmt man stellenweise, unter Einschluß der Städte, das Sechsfache der deutschen Siedlungsdichte an, und für alle fruchtbaren Gegenden der Küste gilt Ähnliches, auch für Mittel- und Südjapan, jedoch tritt die Großstadt im Lande der 75 v. H. Bauern weit hinter Kleinstadt und Marktflecken zurück. Nimmt man den Maßstab einer Reise zum Marktflecken und zurück an, so dürfte die Entfernung etwa halb so groß sein. In den Deltagegenden schrumpft sie noch mehr zusammen.

Man begreift nun, weshalb der chinesische Bauer keine Traber benötigt, sondern mit dem langsamen Ruderboot, mit Schubkarren, einem zweirädrigen Ochsengespann, Maultier und Esel auskommt (siehe Abb. 1). Wie lebt die chinesische Bäuerin? Sie füttert kein Vieh, sie melkt keine Kühe; die Hühner und oft genug die Schweine suchen sich ihre eigene Nahrung. Der nordeuropäische Bauer muß sein Vieh bedienen, hin- und herrennen, die leicht verderbende Milch sofort wegschaffen; er füttert seine Schweine, und die Bäuerin hilft mit. Der chinesische Bauer hat nur 190 volle Arbeitstage (Buck), der mittlere deutsche Bauer mit 4 Pferden und 14 Milchkühen könnte 400 Tage und vier Beine gebrauchen; er, die Bäuerin und die Kinder müssen ständig hin- und herlaufen. Der menschliche Träger Chinas bedient sich selbst, kein Vieh erwartet dort vom Herrn anstrengende Dienerarbeit. So ist der Unterbau des Arbeits- und Verkehrstempos unendlich verschieden in Ostasien, auch in Korea und Japan, und nach einem wirtschaftlichen Gesetz der Wechselwirkung kann das so bald für das Ganze des Wirtschaftskörpers nicht viel anders werden. Das gilt auch für die mechanischen Kräfte, ja, man versteht die unendlich geringfügige Verwendung mechanischer Kräfte erst, wenn man das Ganze von unten her sieht.

Am besten kommt die Verwendung mechanischer Kraft für den Verkehr immer noch in den Eisenbahnstatistiken zum Ausdruck, und zwar, wenn man sie in Beziehung zur Bevölkerung setzt. Es zeigt sich da, daß Persien, im ganzen ein Nomadenland, 1927 noch an letzter Stelle mit 0,2 km Bahnlänge für je zehntausend Einwohner stand; dann kommt schon China mit 0,3, nächstdem Abessinien mit 0,7 km. Abgesehen davon wurden im Jahre 1928 von 118 aufgezählten Ländern nur noch Niederländisch Indien, das aber in

[a] Philippovich, op. cit., S. 3. Wir selbst haben in „China, Wirtschaftspolitische Landeskunde", Gotha 1927, bereits gesagt: „Nur dauerhafte, teure und seltene Güter bildeten den Gegenstand des Großhandels, der Güter auf große Entfernungen hin transportierte. Dieser Art muß auch der an Umfang geringe Handel gewesen sein, den die Chinesen unter der Han-Dynastie (202 v. Chr. bis 220 n. Chr.) mit dem römisch-syrischen Westen, oder die syrischen Kaufleute auf dem Seewege mit China bis zum Zerfall des römischen Ostreiches, oder nach dem Zerfall wiederum die Chinesen in ihren Dschunken bis zur Euphratmündung, um 450 nach Chr., und dann, als das Araberreich sich konsolidiert hatte, die Araber, die bis nach Schantung[34] gekommen sind und in China ihre Niederlassungen und Moscheen hatten." Handel war damals und bis 1840 eben nur Luxushandel, sonst lohnte er sich nicht. S. 96.

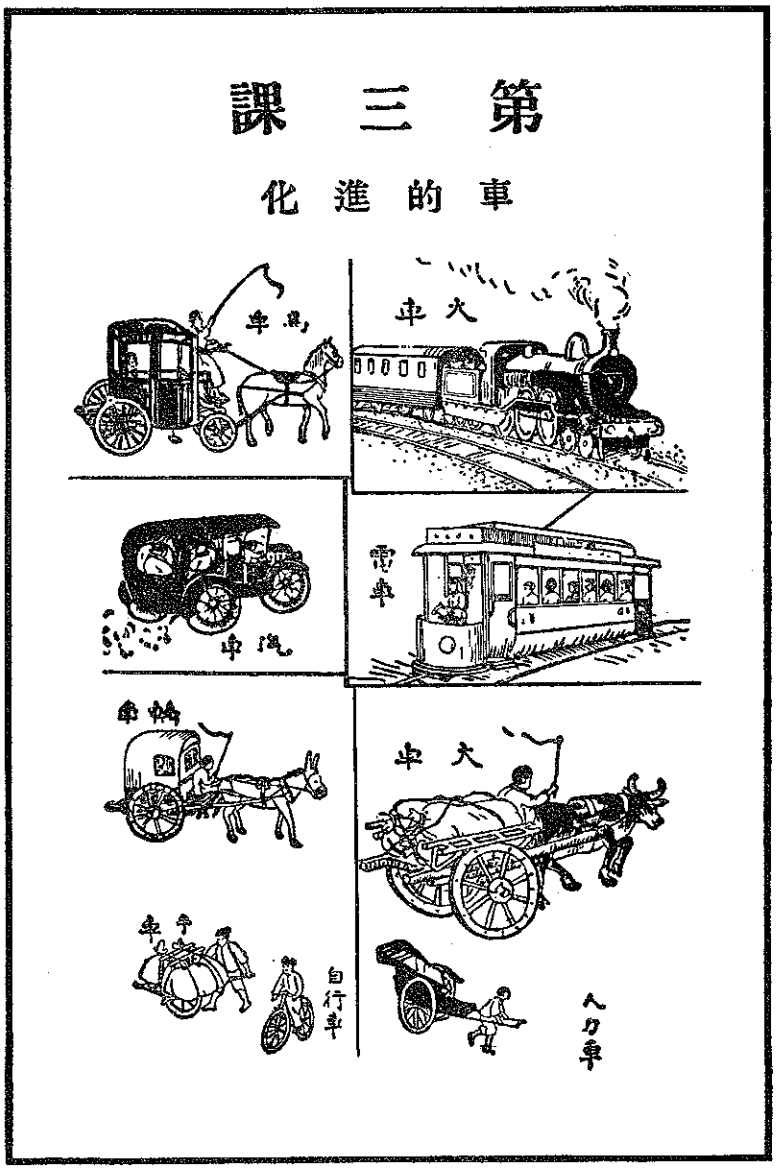


Abb. 1.
Chinas Verkehrsmittel zu Lande
(nach einem Schulbuch, Schanghai 1928)

Inseln aufgegliedert ist — daher Haeckel's „Insulinde" — und Nigeria in Afrika mit je 1 km aufgeführt; alle anderen Angaben lagen darüber[a].

Im Kraftwagenverkehr hinkte aber China, 1927, noch mehr hinterher, denn von Personen- und Lastkraftwagen entfällt nur einer auf 23369 Einwohner; dabei ist hier noch überall der chinesische Raum erfaßt, einschließlich der Mandschurei. Britisch Indien steht grade vor China mit 3890; das wäre aber schon das Sechsfache. Es folgt dann Siam mit 2228 (Japan 1300, Deutsches Altreich 171, USA 5). Nehmen wir auf Grund der Einfuhrzahlen und unter milder Beurteilung des an sich bei den schlechten Straßen großen Verschleißes das Vierfache des damaligen Bestandes (18529, davon 1858 Lastkraftwagen) für das Jahr 1939 und das eigentliche China etwa 100000 Wagen an, so bliebe es unter 53 Ländern immer noch an letzter Stelle, davon eine Rubrik für „Sonstige Länder".

Wir müssen hier berichtigend wieder darauf verweisen, daß China im Verkehr überhaupt nicht an letzter Stelle steht, etwa gar hinter Abessinien. Denn, erstens ist das chinesische Kanalnetz das dichteste und bestausgebaute der Welt, mithin wohl der Kleinbootverkehr, und zweitens spielt der Lastenträger eine große Rolle im Gesamtverkehr. Wir verweisen deshalb ausdrücklich auf den in Heft 1/2 der „Sinica" 1939, SS. 52ff. erschienenen Aufsatz, „Schiffahrt in China", der neben dem Gesagten das Gesamtbild ergänzt. Auch wird der Autoverkehr, bezw. Bau der Autostraßen gerade durch das Vorhandensein der Reisflächen mit ihren unzähligen engen Pfaden, Kanälen und Wasserbedarf, mithin Rinnsalen, ungemein erschwert. Der Chinese ist betriebsamer als der Inder oder Insulinder; wo er mit ihnen zusammentrifft (Hinterindien), schlägt er sie in der Arbeit, auch den Russen (Priamur-Gebiet). Er regt sich mehr, aber mit den Beinen und Händen unter kleinsten Raumverhältnissen, und das ist es, was wir bei unserem Vergleich von menschlicher, tierischer und mechanischer Energie herausstellen wollten, nämlich, daß in China der Mensch mit seiner Körperenergie noch viel mehr im Mittelpunkt jeglichen Verkehres steht als vielleicht in irgendeinem anderen Lande der Erde.

Wird das so bleiben? Doch wohl, solange Reisanbau, Wasserwirtschaft und Kanalverkehr so überwiegend im Vordergrunde stehen wie jetzt, und an dieser Nahrungsgrundlage dürfte schwerlich in plötzlicher Weise zu rütteln sein. Die Erschütterungen, die von außen kommen, müßten schon zu Erdbeben werden, um diesen Unterbau wankend zu machen; vorläufig lockern sie ihn nur hie und da gradweise langsam auf, und das ist gut so. Es sei darauf verwiesen, daß auch Japan an dieses Schwergewicht eines Jahrtausende alten Sozialkörpers und der damit verbundenen Nahrungsversorgung gebunden ist; ich möchte bestimmt nicht sagen: — leidet, denn Statik hat auch ihren Wert; die langsame Arbeit am Boden ist vielleicht wichtiger als der schweifende

[a] Vergleichszahlen mit 0,3 v. H. für China bringt noch Fellner nach dem „Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich" in „Communications in the Far East", London 1934, wo er auf S. 116 per 10000 Einwohner gegenüberstellt: „China 0,3, Belgium 14, Sweden 27,4, Hungary 11,2, Great Britain 7,5, USA. nearly 40 kilometres". Natürlich ist ein Vergleich Ungarn zu China an sich unzulässig. Die Zahlen haben sich seit 1927/28 für Eisenbahnen nur wenig verschoben, außer in China, Mandschurei.

Zigeunerwagen oder die wandernde Viehherde des Nomaden. Ob die Überdynamik der USA (s. oben) nun gerade für alle das Richtige ist? Es gibt ja auch ein Innenleben für Volk und Einzelmensch, nicht nur überhastende Wechselbeziehung. Daß die Wolkenkratzer- und Autozivilisation der Weisheit letzter Schluß bleibt, das möchten wir mit vielen Jungchinesen auch nicht glauben. Aber wir wollen diese Zivilisation deshalb nicht als „materielle Zivilisation" verhöhnen; sie war und ist in ihrer Art erforderlich, um leere Räume zu füllen oder zu überwinden. Zu füllen braucht Ostasien ungleich Amerika — heute noch Südamerika — seine Räume aber nicht. Langsames Anpassen bei sorgfältiger Auswahl des Passenden dürfte das Gegebene sein. An Überdynamik, wie Liang Ki-tschau[27] und andere mit ihm vor einem Vierteljahrhundert fürchteten, leidet der Ferne Osten jedoch auch heute noch nirgends. Der Bevölkerungsdruck gehört einem anderen Gebiet an, spielt aber in diese mitwirkend, und zwar bremsend, hinein.

4. Raum-, Verkehrs- und Kostenrechnung

Wir sind nun soweit im Bilde, daß es auch dem Leser, der unbewußt in der Anschauung von den Verkehrsbedingungen seiner engeren Umwelt ausgeht, möglich sein wird, sich in das im Unterbau so ganz anders geartete Verkehrsleben in China und dem Fernen Osten überhaupt hineinzudenken. Im Oberbau ist diese Verkehrswelt, wie wir zuletzt sahen, nur erst leicht von modernen Verkehrsmitteln überdeckt worden; im Unterbau lebt, kriecht oder wirbelt sie in vielen kleinen Kreisen durcheinander, so wie in Urzeiten, nur daß der Druck nach innen hin in den fruchtbaren Gegenden durch die Zunahme der Bevölkerung von Jahrhundert zu Jahrhundert stärker geworden ist.

Nehmen wir einen extremen Fall, etwa 5 Dörfer in Südchina, in denen 500 Familien mit rund 2500 Köpfen ihren gartenartigen Reis- und Gemüsebau auf einer Fläche von 500 Hektar betreiben, also 1 Hektar je Betrieb (angenommener Durchschnitt für ganz China 1,4 Hektar), so entspricht das einer Fläche von $2^1/_3$ Kilometer im Geviert. Für Südchina liegt die Größe der Grundstücke oft unter 1 Hektar. Für Deutschland könnte man bei gleicher Betriebsanzahl und Bevölkerung auf ein landwirtschaftliches Geviert von 11,2 Kilometer und 12500 Hektar Fläche schließen.

In China wird nun auf diesem kleinsten Raum das ganze Jahr hindurch zweimal Reis und Gemüse oder Obst zwischendurch gesät, gepflanzt, umgepflanzt und geerntet. Der Bewegungsraum ist eng; die Strecken, die der Einzelne durchmißt, sind ein Fünftel dessen, was der deutsche Bauer zurückzulegen hat; die ganzen Raum- und Verkehrsverhältnisse sind bei stark autarker Grundlage der Versorgung intensiv nach innen gerichtet.

Dies ist, mehr oder weniger, der räumliche Unterbau, dessen begrenzte Verkehrsmöglichkeit rund der Hälfte der Bauernbevölkerung in China — und ähnlich überall im Fernen Osten — ein geringes Maß an Bewegungstempo aufzwingt. Was macht es aus, daß rund herum weite Räume kahler Hügel lagern, auf deren Abhängen im besten Falle Gras und magere Sträucher

gedeihen, die man für Brennzwecke ausrupft. Der weibliche Teil kommt selten dahin, denn überdies weben und wirken dort Geister und Dämonen zur Nachtzeit, und die Mädchen warnt man vor Räubern. Für die andere Hälfte der Bauernbevölkerung, im Norden des weiten Landes, sind die Maschen zwar weiter, im besten Falle für den oberen Durchschnitt (oberes Quartil), jedoch auch wohl nur das Vierfache, also 2000 Hektar bei 4,4 Kilometer im Geviert für 500 Bauernfamilien mit 2500 Köpfen oder etwas mehr[a].

Vergleichsweise sei hier darauf verwiesen, daß in Deutschland die Betriebsgrößen der Bauerngüter im Altreich von 5 bis 20 Hektar mit rund 10 Millionen Hektar Gesamtnutzfläche an erster, von 20 bis 50 Hektar an zweiter Stelle stehen; diese beiden Gruppen nehmen ungefähr 45 v. H. der gesamten Nutzfläche für sich in Anspruch. Die deutsche Bauernfamilie muß sich also anderen Raumverhältnissen anpassen, die amerikanische noch weiteren. Für das Arbeitstier ist deshalb in China viel weniger Verwendungsmöglichkeit als in anderen Ländern, für Dampfpflüge und Traktoren noch weniger. Unsere Bauern müssen schneller und weiter laufen, fahren oder reiten als die chinesischen. Jener erntet einmal und fährt auf dem Leiterwagen ein, dieser schleppt die Ernte auf dem Buckel oder Schiebekarren oder Büffelrücken ein. Dafür ist der Raubbau der riesengroßen Carnegie-Güter und Kolchose in China unbekannt.

Dem Oberbau des Verkehrslebens, dem Entfernungsverkehr, dient nur ein Teil des restlichen Viertels der Gesamtbevölkerung der 450 bis 500 Millionen, denn von diesem restlichen Viertel hocken, oft noch beengter als der Kleinbauer, wiederum die meisten in Werkstätten oder heute in Fabriken und genießen noch weniger Bewegungsfreiheit als der Kleinbauer.

Man halte nun in Gedanken daran fest, daß der Unterbau im Verkehrsleben überall eingerechnet werden muß und dem Verkehrsleben von unten her, vom Dorfe aus (Tafel 45, oben), für absehbare Zeit der Stempel aufgedrückt wird, und auch, daß diese Kleinwelt noch reichlich selbstgenügsam ist. Die Weite des chinesischen Raumes, das Denken der Chinesen in großen Räumen und langen Zeitläuften steht nicht im Widerspruch hiermit, sondern es bildet nur einen für unsere Anschauungswelt schwer erfaßbaren Gegenpol oder Gegensatz zu dem betriebsamen Mikrokosmos des „kleinen Mannes", wie ihn schon Menzius[35] wörtlich nennt[b], des Bauern nämlich, im Gegensatz zum Staatsmann seiner Zeit, der den Überblick hat und an alles denken soll, wenn dieser Staatsmann in seiner Weise dasselbe tun soll wie der Bauer (Rede gegen den Agrarkommunismus seiner Zeit).

Das Kleben an der Scholle, das „glebae adscriptus", wenn auch ohne Leibeigenschaft oder Sklaverei, sondern nur unter dem Druck einer engmaschigen Umwelt, das gilt für die Masse, Großverkehr in weiten Räumen — für die wenigen, und zwar einerseits für die unterste Schicht, die Landlosen als

---

a Vgl. Angaben in den statistischen Jahrbüchern des Deutschen Reiches. Die Verschiebungen für Vieh und Landverteilung sind über wenige Jahre hinweg gering, wie selbstverständlich ist.

b Menzius, Buch II. Teil 1, Abschnitt IV, 6[36].

dienenden Teil, und für die ganz geringe oberste Schicht in Handel und Wandel und im Staatsbetrieb, so wie es ähnlich in Europa bis 1800 war — ähnlich, aber nicht gleich! —, wie wir aufzeigten. Damit nehmen wir Abschied von der „chinesischen Arbeits-Ameise" (ein chinesischer Vergleich!) und gehen zum Bewegungsmenschen über[a].

Wie vollzieht sich nun dieser eigenartige Verkehr?

Wenn man nichts anderes hat, benutzt man als Träger oder Läufer den Menschen, der im Überfluß da ist. China dürfte in der Verwendung des Menschen als Verkehrsmittel, wie schon betont wurde, heute für große und dichtbevölkerte Gebiete noch an erster Stelle stehen. Die instinktive Abneigung der älteren Generation gegen moderne Verkehrsmittel beruhte auf der Erwägung, daß z. B. die Eisenbahnen Träger und Kanalschiffer ausschalten könnten. Sie hat damit Recht behalten, aber die Überlegung war trotzdem kurzsichtig eingestellt. Dabei ist nun der Mensch das teuerste Verkehrsmittel, auch in China, denn er ist kein Grasfresser, wie Esel, chinesisches Mongolenpferd oder Rind, die nebenbei verwendet werden. Aber andrerseits läuft und schleppt der Träger allein, er braucht nicht geführt zu werden und bedarf nicht dauernder Aufsicht, verursacht also weniger Arbeit als das Tier. Deshalb wird der Mensch also doch verwendet.

Engel berechnete, „daß, wenn man die Betriebskosten einer Lokomotive per Pferdestärke mit 300 Mk. pro Jahr, die Kosten der Erhaltung eines Pferdes mit 650 Mk., die eines Arbeiters mit 400 Mk. und ferner 300 Arbeitstage im Jahre annimmt, bei horizontaler Lastenbewegung eine Jahresleistung herauskäme, der gemäß die Kosten der Beförderung einer Tonne über einen Kilometer bei der Lokomotive 0,445, beim Pferde 11,25, beim Menschen 52,64 Pfennig[b] betragen".

Das wäre eine noch bei Europa für 1914 anerkannte Meßart. Also der Mensch wäre demnach das teuerste Verkehrsmittel.

Im Gegensatz dazu setzt von Kries die Kosten des Arbeitstieres für China sicher zu hoch ein, wenn er sagt: „Daß der Karrenverkehr, der übrigens nur in Nordchina größere Bedeutung besitzt, bei dem vorsündflutlichen Wegenetz Chinas keine großen Leistungen aufzuweisen hat, braucht nicht weiter betont zu werden. Die Maultierfracht beträgt im Norden Chinas im Durchschnitt 33 Pfennig pro Tonnenkilometer, die Karrenfracht 44 Pfennig, und infolgedessen können gewisse Güter überhaupt nicht befördert werden, weil der Transport sie zu kostspielig macht[c]."

---

a Es hängt hiermit zusammen, daß die theoretischen Konstruktionen der Dorfwirtschaft, die auf einer Entfernungs- und Verkehrslehre beruhen, für China nicht gelten können. Garten ist in China in den Feldern überall, Wald fast nirgends bei den Dörfern. Also etwa Max Weber, op. cit., S. 21: Schematische Darstellung eines deutschen Dorfes nach Kreisringen: das Dorf als Knoten, darum herum zuerst Gartenland (Hausgärten), dann in immer weiterem Abstand: Ackerland, Weide (Almende), Wald. Oder die berühmten Thünen'schen Kreise für Städte: 1. Großstadt, 2. Gartenwirtschaft (Gemüse usw.), Milch und Mast mit Stallfütterung, Kartoffeln, Kohl, Rüben; Dungwirtschaft; Forstwirtschaft. 3. Getreidebau, a) intensiv, Fruchtwechsel, b) mittel, Koppel und Feldgraswirtschaft, c) extensiv, Dreifelderwirtschaft mit Brache. 4. Viehzucht ohne Stallfütterung.

b Nach Philippovich, op. cit., S. 17.

c von Kries, op. cit., S. 171/2. Hier scheint ein Fehler vorzuliegen. Unsere Feldwege, wo die Pferde oder Rinder bei uns die Hauptarbeit verrichten, sind nicht leichter befahrbar als die chinesischen. Weiter: die Tiere in China

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NURNBERG A.G. WERK GUSTAVSBURG.

Ein Postläufer würde um 1916 etwa 0,50 bis 0,70 Pfennig gekostet haben, je nachdem, wo. Für Schnellbeförderung zieht man den leichtbeschwingten, aber nicht schwer beladenen Läufer oder Reiter natürlich vor (Kurierlinien der Post).

Weiter! Philippovich erzählt uns[a]: „Auf den römischen Straßen verkehrten größtenteils vierrädrige Wagen und man konnte außerhalb der Bergstrecken 40 bis 50 Kilometer täglich zurücklegen. . . . Erst durch die verbesserte Straßenbautechnik Mac Adams (1755 bis 1836) gelang es, fest fundamentierte Kunststraßen von dem gleichen Werte wie die römischen zu bauen und im 19. Jahrhundert wird ein großer Fortschritt erzielt sowohl in der Qualität der Landstraßen, wie in ihrer Ausdehnung." Damit hätten wir einen Anhaltepunkt für Geschwindigkeit, dem man noch die Marschleistung preußischer Truppen, mit Gepäck, gegenüberstellen könnte, gelegentlich und nicht zu häufig 50 km. Was leistet der Chinese, der nun als Läufer den vierrädrigen Karren und alles mögliche andere ersetzen muß? Die Kuriere verrichten wundervolle Arbeit; es gibt bescheidene Diener der chinesischen Post in Szetschuan, die zu Fuß das ganze Jahr hindurch im Durchschnitt 120 Li[38] (= etwa 55 km) zurücklegen; es gibt andere in der gleichen Provinz, die bei 40 lb (= rund 18 kg) Gewicht an Briefpost 180 Li (90 bis 100 km?)[b] hintereinander zurücklegen, ohne Ruhepausen, außer zum Essen . . . Kamele, Yak. Maulesel, Ponies, Flöße aus aufgeblähten Häuten . . . werden verwendet . . , und angesichts von Räubern, widerspenstigen Soldaten, wilden Tieren und sogar Mord widmen sich die Kuriere klagelos ihrer täglichen Berufsarbeit"[b]. So ist es überall im Westen. Als gutes Einkommen galten damals etwa 12 Silberdollar im Monat zu Mk. 1,80 = 70 Pfennig täglich oder weniger. Anderswo ist es nicht viel besser; in den Großstädten sind die Einkommen höher (vgl. Einkommen: Standard Silber Dollar 180 jährlich für eine 5- bis 6-köpfige Bauernfamilie in Kulturgegenden = St. $ 15 monatlich).

Angesichts der starken Verwendung des Menschen als Verkehrsmittel bleiben im Oberbau dieses Tempo und die dadurch bedingte Verkehrsleistung bei verhältnismäßig hohen Kosten noch ungemein wichtig für China. Bei uns ist fast nur noch der Briefbote als Postträger übriggeblieben. Allerdings drückt dies alles auch auf den Lebensstandard, der sich bei dieser Statik nicht

---

werden nicht gepflegt, fressen keinen Hafer. Außerdem würden die Chinesen bei ihrer großen Kleinkunst im Rechnen das Tier noch weiter ausschalten, als sie es tun, wenn es bei Pferd und Maultier dreimal so kostspielig sein würde, als Engel es berechnet. Pferde halten, ist in China auch für Ausländer, denen der „Ma-fu"[37], Pferdeknecht, doppelt ankreidet, verglichen mit Deutschland, lächerlich billig, wie jeder ausländische Ponyreiter im Innern weiß. Beispiel: dieser Reiter wiegt 70 kg schon bei nur 20 km täglich über 30 Monatstage = 42 Tonnenkilometer bei 33 Pfennig = 13,86 Mark. Dafür füttert der Chinese aber zwei oder gar drei Pferde. Und der Kaufpreis beträgt etwa 80 Mark gegen mindestens 500 in Deutschland.

a Philippovich, op. cit., S. 6.

b „The Working of the Chinese Post Office" nach „The Far Eastern Review", Shanghai, February 1919. Sondernummer für Verkehr. Die für Szetschuan geschilderten Verhältnisse haben wir auch in Yünnan als „ex officio Postal District Accountant" 1906 kennengelernt und im Kurierdienst von Ho-kou[39] — Lau-kai[40] nach dem Hochland von Yünnan als Leiter des dortigen Grenzaustausch-Amtes im Nebenamt 1907/8. Der Li ist offiziell, 3 Li = 1 mile = 1609 m. Die Chinesen scheinen vielfach im Volke unter „Li" ein Zeitmaß verstanden zu haben; demnach wäre ein Gebirgs-Li räumlich kürzer als ein Li in der Ebene. Allzu kritisch soll man hierbei nicht sein. Wir zitieren, um einen, amtlich berechneten, Anhaltepunkt zu finden.

ausweiten kann. Streike der unteren Postbeamten in Peking, Schanghai usw. haben nur dazu geführt, daß die Postverwaltung in Gefahr geriet, aus einem Überschußbetrieb ein Zuschußbetrieb zu werden.

5. Chinesische Verkehrsbetriebe

Wir wollen nun in eine kurze Erörterung der zur Zeit vorhandenen, unter staatlicher Aufsicht stehenden öffentlichen Verkehrsbetriebe eintreten, möglichst unter Einschluß der Mandschurei, was gegebenenfalls Vergleiche nach rückwärts erleichtern dürfte. Die Schiffahrt, die in China für das Postwesen z. B. eine ungemein wichtige Rolle spielt, wird dabei außer acht gelassen. Abgesehen davon, ist zu berücksichtigen, daß derNutzwert der zuerst gebauten Eisenbahnstrecken größer ist als der der später angegliederten Nebenlinien (Gesetz vom abnehmenden Nutzen), und heute außerdem durch den Autoverkehr eine neue Lage gegenüber der Zeit gleich nach 1900 geschaffen wurde. Das soll heißen: für die Erschließung eines Landes, für Ausfuhr- und Einfuhrsteigerung leisten die Hauptlinien zuerst mehr, als noch später hinzukommt. In Niederländisch Indien ist man deshalb von dem ursprünglich beabsichtigten weitern Ausbau der Eisenbahnen abgekommen und mehr zum Ausbau des billigeren Autostraßennetzes in Ergänzung der Eisenbahnen übergegangen; dieselbe Entwicklung hat sich in China angedeutet, übrigens auch in Ländern, die bereits über ein dichtes Eisenbahnnetz verfügen, wie Deutschland. Infolge dieser neuen Entwicklung mußte auch das ursprüngliche Programm Sun Yat-sen's[41] weitgehend eingeschränkt werden, bezw. wird es umgestellt werden müssen. Sein Denken und Planen konnte noch nicht durch die neuesten Fortschritte im Autoverkehr beeinflußt werden. Verglichen mit den Ländern des Westens, bleibt nun das Maß der Verkehrsdichte auf allen Gebieten des Verkehrsoberbaues, wie wir ihn nannten, ein Mikromaßstab. Wir verwiesen bereits darauf, daß China zusammen mit Persien in bezug auf den Eisenbahnverkehr auf der untersten Stufe der statistischen Leiter steht. Dasselbe gilt auch für alle anderen öffentlichen Verkehrsbetriebe. Auch für Japan ist der Maßstab nicht hoch: beispielsweise verhält sich seine Eisenbahnstreckenlänge mit Korea zu der Deutschlands wie 40 zu 100, auf Personen berechnet gar wie 30 zu 100. Dasselbe gilt für alle anderen öffentlichen Betriebe, aber nicht für die Großschiffahrt und entschieden nicht für den Binnenschiffahrtsverkehr an den Küsten, auf Flüssen und Kanälen, wo das Umgekehrte gilt.

a) Eisenbahnen. Im Jahre 1937 hatte die Regierung einen Fünfjahresplan veröffentlicht, wonach 8477 Kilometer in 5 Jahren hätten fertiggestellt werden sollen. Der Krieg ab Juli 1937 hat die Ausführung dieses Planes unmöglich gemacht. Der Verkehrsminister Chang Chia-ao (= Dschang Gia-au[42]) schreibt dazu: „Schwere Materialverluste auf den Eisenbahnstrecken Peiping[43]—Mukden (= chinesisch: Scheng-ging[44]) und Peiping—Sui-yüan[45] haben durch die harten und plötzlichen Folgen des Zwischenfalles von Lu-gou-kiau[46] im Jahre 1937 nicht vermieden werden können, dagegen waren diejenigen an rollendem Material der sieben anderen nationalen Eisenbahnnetze: Schang-

hai[47]—Nanking[48], Schanghai—Hang-tschau[49], Tiëntsin[50]—Pu-kou[51], Lung-hai[52], Peiping—Hankau[53], Kiautschou[54]—Tsinan[55] und Kanton[20]—Hankau ziemlich schwach. Von insgesamt 826 Lokomotiven, die das Zugmaterial der vorerwähnten sieben Linien ausmachten, sind nur 148 durch den Krieg verlorengegangen; 154 Personenwagen von 1407 und 2495 Güterwagen von 9645 wurden hinter den feindlichen Linien aufgegeben, sei es infolge Verkehrsbruches, sei es durch freiwillige Zerstörung. Der größte Teil der beweglichen Ausrüstung und der Maschinen in den Reparaturwerkstätten der Linien Kiautschou—Tsinan, Schanghai—Nanking und Tiëntsin—Pu-kou ist rechtzeitig nach dem Innern verlegt worden und wurde dadurch gerettet[a]." Hiermit erhalten wir also einen Einblick in den Bestand an rollendem Material auf den sieben Hauptstrecken. Allgemein gesprochen, war das rollende Material ab 1914 von Jahr zu Jahr schlechter geworden, die Klagen verstummten nie; erst ab 1929 ging man daran, die Schäden wieder gutzumachen. Die Hauptarbeit bestand in einer Zusammenfassung der verschiedenartigsten Organisationssysteme der Einzelstrecken unter einer Oberleitung. 1927 schrieben wir[b]:

„Tatsache ist, daß seit 1911 sehr wenig ausgebaut worden ist; als große Hauptlinie wird nur die Lung-hai-Bahn nach der Meeresküste südlich von Tsingtau[57] gebaut. Abgesehen davon ist das Rollmaterial nicht genügend geschont und ersetzt worden, und die dauernden Bürgerkriege haben das finanzielle Fundament, das infolge der dichten Bevölkerung und des gewaltigen Personenverkehrs ausgezeichnet sein sollte und späterhin wieder sein wird, vorübergehend beträchtlich erschüttert. Trotzdem sind organisatorisch ganz bedeutende Fortschritte gemacht worden, wenn man bedenkt, daß die einzelnen Länder ursprünglich auf die einzelnen Linien, die sie erbauten, ihre Sprache, ihre Buchführungssysteme, ihre Bezeichnungen für Waren, ihr Tarifsystem usw. einführten. Seit 1913, als die ersten Konferenzen einerseits der Betriebsleiter, andrerseits der Rechnungsvorstände stattfanden, ist viel geleistet worden in bezug auf Typisierung, Durchgangsverkehr für Personen, Güter (1921), Nachnahme, Wagenaustausch (1920), einheitliche Benennungen u. dgl."

Nach dieser Richtung hin konnte dann ab 1928 stetig unter der Nationalen Regierung weiter gearbeitet werden:

Die Bahnlänge beträgt:

China 1936	9793 km	Davon bis 1916 6074 km; ab 1929 2404 km; ein grobmaschiges Netz nur im Nordosten.
dazu bis 1937	350 km	(geschätzt)
Zusammen	10143 km	Fünfjahresplan unterbrochen.
Mandschurei 1931 . .	6252 km	
dazu bis Mitte 1937 .	3277 km	
Zusammen	9529 km	Fünfjahresplan ab 1937 sah Steigerung bis auf 12000 km vor.

[a] Aus „Das Neue China", Berlin, Februar 1939, S. 35ff.

[b] Otte: „China, Wirtschaftspolitische Landeskunde", op. cit., S. 88. Vgl. Vorbemerkung, bezw. Chu Chia-hia's[56] „Postal and other Communications Services", wo auf ähnliche Schwierigkeiten in anderen Betrieben verwiesen wird.

Für den gesamten

Raum 1937 . . . . . 19672 km [a] Zum Vergleich: Italien allein 22000 km.
gegen 1925 . . . . . 12020 km

Als wichtigstes Ereignis gilt die Vollendung der Hankau—Kanton-Bahn ab 1. September 1936. An dieser Bahn wurde seit 1898 gebaut. Die letzte Teilstrecke, Lo-tschang[58]—Tschu-dschou[59], konnte nun erst nach einem Verzug von fast 30 Jahren in Betrieb genommen werden. Die Natur bot keine unüberwindlichen Schwierigkeiten. Die größten natürlichen Hindernisse in China bildeten im Norden die Überbrückung des Huang-ho[60] an der deutschen Teilstrecke der Tiëntsin—Pu-kou-Bahn wegen der grundlosen Tiefe der Lößablagerungen im Flußbett. Die Brücke wurde bereits 1912 dem Verkehr übergeben —: „Das größte und bedeutendste Brückenbauwerk des Fernen Ostens" (Borkowetz) (siehe Tafel 46 und 47). Ein Vorschlag, den Yangtse-kiang[19] bei Hankau durch eine Brücke zu überspannen, wurde fallen gelassen[b]".

Im Süden war es die Hai-phong[61]—Lau-kai[40]—Ho-kou[39]—Yün-nan-fu[62] (Kun-ming[63])-Bahn, deren Bau infolge des Klimas und der Geländeschwierigkeiten unendlich kostspielig wurde. Die Arbeiter aus dem Norden starben wie die Fliegen im Namti-Tale (Nan-chi[64]) dahin. Auf chinesischem Gebiete mußten angelegt werden: 90 Tunnel von 20 bis 100 m Länge, 42 von 100 bis 200, 23 von 222 bis 500 m bei nur 464 km Länge auf chinesischem Gebiet[c]. Dabei ist die Bahn auch heute noch während der Regenzeit infolge von Erdrutschen oft wochenlang nicht benutzbar (Decennial Reports). Der Bau der schon seit Jahrzehnten geplanten Bahn von Birma—Mandalai — nach der 1800 m hohen Hochebene von Yünnan dürfte sich jetzt nicht weniger schwierig gestalten. Sie wird ein Teil der neuen Verbindungsstrecke Chungking (= Dschung-ging[65]) —Kun-ming—Rangoon sein (Luftlinie etwa 1600 km, Fahrtlänge 3000 km?), die heute bereits als improvisierte Verkehrsstraße für Autos in Betrieb genommen worden ist; letzthin wurde viel über diesen neuen Verbindungsweg geschrieben[d].

b) Autostraßen. Der Bau von Autostraßen ist durch den japanisch-chinesischen Konflikt nicht unterbrochen, sondern eher noch gefördert worden, besonders im Westen des Reiches. Diese Unternehmungen sind für China vermutlich das Gegebene. Eisenbahnbau ist kostspielig, zumal in Gebirgsgegenden, der Unterbau sowohl wie das Material und der Brückenbau. Der Bau von Eisenbahnen ist für China aus vielen Gründen eine Finanztragödie ohne Ende gewesen. Hingegen sind Erdarbeiter in China überall billig, ja, die Bauern haben für den Arbeitsdienst über 100 freie Tage im Jahre zur Verfügung. Werke, die durch den Zusammenschluß von Hunderttausenden von Men-

[a] Die neuen Zahlen für die Mandschurei sind entnommen aus: Hiyoshi Kato: Mandschukuo. Osteuropa-Verlag, Königsberg (Pr.) 1937. Ebenso alle folgenden.
[b] Trade Reports 1936.
[c] Die Zahlen entstammen dem China Yearbook 1928, S. 321. Den Bau haben wir von 1905 bis 1908 miterlebt.
[d] Näheres vgl. Ostasiatische Rundschau, Januar 1939, S. 5 u. a. O.

schen zustande kamen, sind Zeugen dieses in der chinesischen Seele schlummernden gewaltigen Arbeitswillens, so die Große, die „10000 Li-Mauer[66]“[a], der Kaiserkanal oder die Riesendeiche des Huang-ho nebst den unzähligen Kanälen im Yangtse-Becken. Mag die geglättete Autostraße auch noch selten sein, die Herstellung befahrbarer Straßen an sich ist leicht möglich. Die Schwierigkeiten, zumal in den Reisgegenden, liegen auf anderem Gebiet. Die Bauern geben sehr ungern Land her, die Gemarkung selbst und vor allem die Wasserzufuhr nach jedem Felde muß in Ansatz gebracht werden. Der Bauer ist nicht immer willig. Der Aberglaube, der sich gegen die Verwundung der natürlichen Erdbeschaffenheit richtete, die Abneigung gegen die Verlegung der Ahnengräber, also die geomantische Gemütsverfassung des Chinesen, hat sich allerdings seit 1880 infolge des Eisenbahnbaus stark abgeschwächt. Man weiß, die Bergdrachen sind nicht so schlimm, auch wenn man ihnen beim Bohren eines Tunnels etwa den großen Zeh verletzt und das weiße Blut an den Tunnelwänden herabsickert!

Die Straßenlänge betrug:

China	1921	1185 km	1921 begann die „Bewegung für gute Straßen“.
	31. Dez. 1936 .	109749 km	Davon sind 24259 makadamisiert.
	seitdem	1600 km	geschätzt.
Mandschurei:			
	31. Dez. 1935 .	14629 km	befahrbare Linien, davon 7354 km Staatsstraßen, dazu 4656 im Bau, bezw. projektiert.

Ein Vergleich mit anderen Ländern ist unmöglich, da anderswo sogenannte „befahrbare Straßen“, also breite Wege für vierrädrige Wagen, längst vorhanden waren, die auch zum großen Teile für Lastwagen befahrbar sind (Chausseen), im Lande der Lastträger, Lasttiere, Schubkarren und Zweiräderkarren aber nicht! Deshalb also überhaupt keine Wege und Straßen für Autos, in den Gebirgen schon gar nicht. Man konnte aber bereits vor einigen Jahren mit dem Auto von Schanghai bis Kanton gelangen, allerdings werden die Wagen überall unheimlich strapaziert, vor allem die Lastautos im nördlichsten Steppen- und Wüstengebiet, auch weil der Löß die Getriebe und Räder dort schädigt. Vermutlich werden die Chinesen für sich später Wagen bauen, die einem um 20 bis 30 v. H. leichteren Körpergewicht der Menschen entsprechen. Bei der Armut der Bevölkerung sind der Autobus, ebenso wie Fahrrad und Straßenbahn übrigens ein ideales Beförderungsmittel (Tafel 45, unten); sie machen dem Rikscha-Mann Konkurrenz, wobei erwähnt sei, daß die Rikscha — der Stuhlwagen — (siehe Tafel 48) meist als Dung-yang-tschê[67] bezeichnet wird, also als „japanischer Wagen“, was seine Herkunft anzeigt. Nachstehende verkürzte Tabelle gewährt einen ergänzenden Einblick in die Verkehrswirtschaft. Die Industrie beschränkt sich, soweit uns bekannt ist, vorläufig nur auf Montage und Reparatur. Ausfuhr gibt es natürlich nicht.

[a] Die wirkliche Länge ist rund 4500 Li, etwa 2400 km, nach chinesischen Angaben.

EINFUHR VON KRAFTFAHRZEUGEN, TRETRÄDERN u. dgl.

Wert in 1000 St. $ (1 St. $ für 1935/37 = RM. 1,37.)

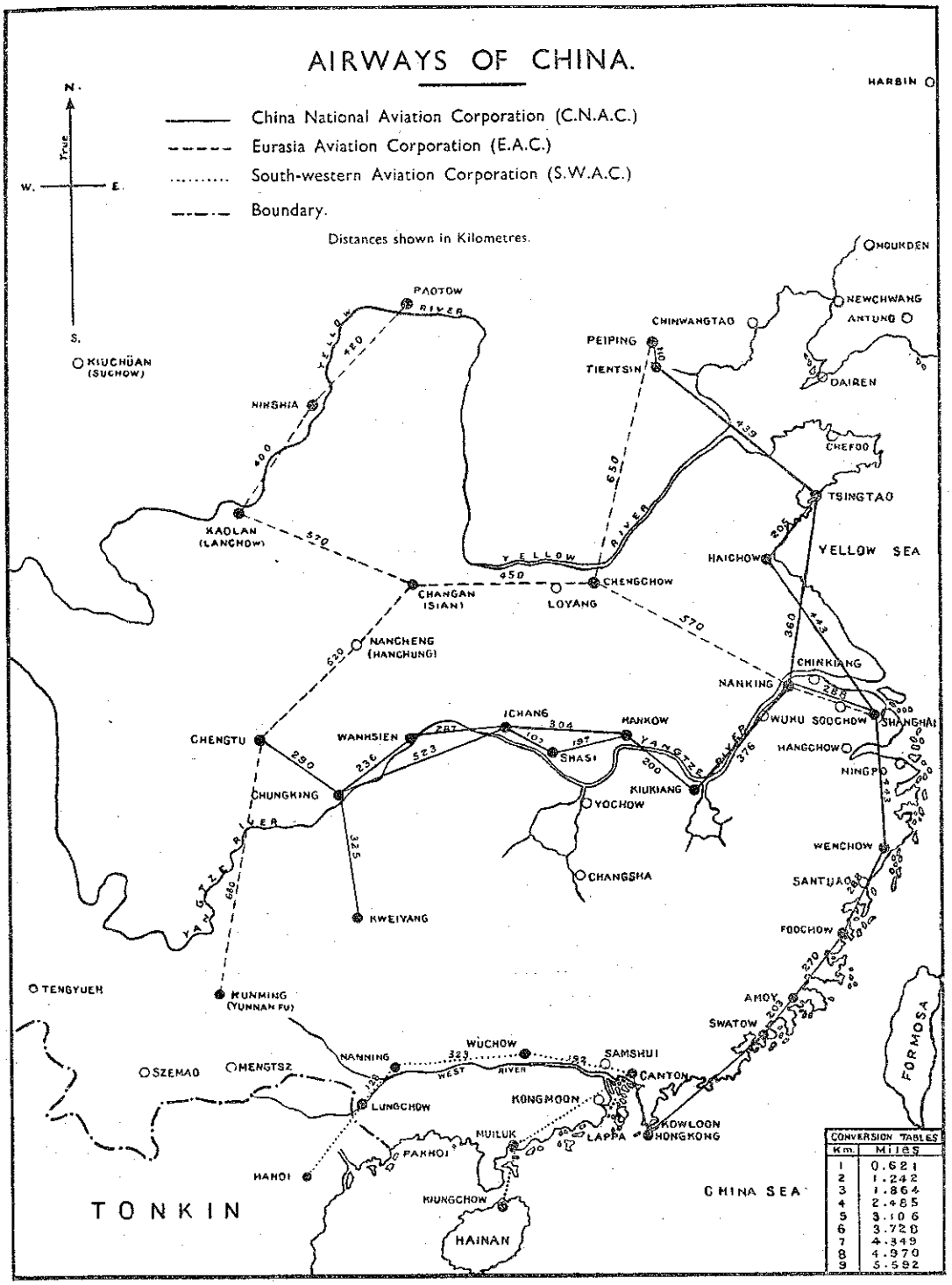
	1935		1936		1937	
	Stück	Wert	Stück	Wert	Stück	Wert
Insgesamt:		22075		24989		31575
Davon Hauptpositionen:						
Lastwagen (über 1 cbm Tragmaß)	385	677	253	572	262	955
Chassis für Lastwagen (über 1 cbm)	2536	4282	2930	6353	4027	10359
Automobile	2692	5165	1766	3932	1696	3637[a]
Treträder	53727	903	60546	942	60864	1128[b]
Treträder, Teile		3545		4310		4753
Gummireifen jed. Art	918000	3547	686000	3873	687000	4722
Eisenbahnmaterial jeder Art		26691		49625		32502[c]

Quelle: Trade Report 1937. Obige Positionen für Kraftfahrzeuge, ohne Eisenbahnmaterial, erfassen $^2/_3$ des Gesamtwertes, die übrigen, darunter Traktoren, Schlepper usw., im ganzen noch 15 Positionen, $^1/_3$.

c) Luftverkehr. Der Handelsbericht (Trade Report) der Chinesischen Seezollverwaltung von 1936 enthält eine amtliche Karte der Fluglinien (siehe Seite 313). Danach bediente die „Eurasia Aviation Corporation", — unter deutscher Beteiligung (1930) den Norden und Westen bis Yün-nan-fu[62] (Kun-ming[63]). Das Ziel war die, bis heute nicht erreichte, direkte Flugverbindung mit Berlin. Die „China National Aviation Corporation" unter USA-Beteiligung bedient das Yangtse-Tal und die gesamte Küste von Peiping—Tiëntsin bis Hongkong[68]. Die „Southwestern Aviation Corporation" befliegt den Südteil bis Hainan[69] und Hanoi[70] (1936). Ab 1938 hat sich alles dies beträchtlich verschoben, und die Neuentwicklung ist vorläufig nicht abzuschätzen. Auch hat es die Fluggesellschaft der Regierung nicht an geeigneter Propaganda fehlen lassen, wie die Wiedergabe des Werbeplakats (Abb. 2, S. 315) zeigt.

Die letzten Nachrichten lassen nach der „Chinese Economic and Statistical Review" vom März 1939 auf eine Verstärkung der Flugtätigkeit nach Westen hin schließen. „Nach dem Abschluß eines Übereinkommens zwischen China und den British Imperial Airways wurde ein Versuchsflug zwischen Chungking—Szetschuan und Rangoon—Birma am 22. Februar ausgeführt, dessen

[a] 1924 Stückzahl 2025; 1925 . . . 3169 usf.
[b] 1924 Stückzahl 22502; 1925.....11270. Das Tretrad setzt sich also durch.
[c] Die Einfuhr von Eisenbahnmaterial schwankt stark; hier spielt die Regierungspolitik stärker hinein, beim Tretrad wohl ausschließlich der natürliche Hang des Einzelnen und die Billigkeit; 1937 Preis eines Autos = 117 Fahrräder. Die Zahlen für 1938 liegen weit unter denen für 1937.



Nach einer Veröffentlichung des Marine Department, Chinese Maritime Customs, 1936.

Ergebnisse zufriedenstellend waren. Man rechnet für später mit einem wöchentlichen Verkehr für Post und Fahrgäste zwischen London und Chung-king. Am 20. März sollte ein Versuchsflug auf dem Chung-king—Hami (Westmongolei)-Abschnitt der neuen Sino-Sovjetlinie stattfinden."

Die Netzlänge betrug 1936:

China 1936	11423 km	bei 31 Landungsstellen, bis Hongkong und Hanoi einschließlich.
Mandschurei 1936 . .	8365 km	
Der gesamte Raum .	19788 km[a]	

Vergleichsweise sei erwähnt, daß im deutschen Altreich die von Berlin allein austrahlenden Linien mit 20 Endpunkten (Stockholm, London usf.) rund 11000 km betrugen. Der Zusammenprall im Fernen Osten dürfte auch für die zivile Luftfahrt aufwühlend wirken; vorläufig sind die bisherigen Verbindungen durchschnitten und die vielversprechende Entwicklung unterbunden worden.

d) Postwesen und Nebendienste, Telegraphie, Telephon, Radio.

Nachrichtenaustausch ist eine Begleiterscheinung des Personen- und Güterverkehrs: ohne Raumverlagerung der Menschen und Dinge wird er überflüssig. Die Post nimmt dabei eine Mittelstellung ein, insofern sie auch Kleingüterverkehr vermittelt, aber mit Hilfe der oben beschriebenen Verkehrsmittel. Zu unserem eigentlichen Thema gehört die Darstellung dieser Verkehrsnetze nicht mehr. Begnügen wir uns also mit einigen Hinweisen. Der staatliche Postdienst in China hat sich ab 1876 langsam, aber stetig entwickelt; verglichen damit, wirkten sich die neu eingeführten Verkehrsmittel auch im Nachrichtendienst ab 1919 und besonders noch ab 1929 mehr sprunghaft ansteigend aus (für Zahlenmaterial vgl. „Vorbemerkung"). Auf eine Eigentümlichkeit sei jedoch verwiesen: Trotz des Kriegszustandes in weiten Teilen des chinesischen Raumes arbeitet die Post, wie früher während der Bürgerkriege, noch verbindend, ebenso wie nach Nachrichten der chinesischen Presse auf Grund von Erklärungen amtlicher Stellen auch die Seezollbehörde noch die Aufsicht in ihrem Bereich führt, obgleich die Schiffahrt vielfach weitgehend unterbunden ist, so auf den Hauptströmen des Landes.

Auf Grund internationalen Zahlenmaterials darf man schlußfolgern, daß die Dichte des Nachrichten- und Paketverkehrs in China auf allen Gebieten weiterhin die geringste unter allen größeren Ländern bleibt. Beispielsweise liegen allein schon die absoluten Zahlen für Briefe und Postkarten im Falle von Britisch Indien fast doppelt so hoch wie die chinesischen, die für Japan mit Korea 5—6mal; auf Einwohner berechnet, ergibt sich etwa das 25-fache für Japan mit Korea, für das deutsche Altreich das 50-fache. Ähnliches gilt für andere Gebiete des Nachrichtenverkehrs. Das Analphabetentum allein ist hier nicht die Ursache; man gibt nicht gern für das Porto eines Briefes den

[a] Die Zahlen für China sind von uns nach den Einzelangaben auf der Karte in dem „Trade Report" 1936 errechnet worden, die für die Mandschurei entstammen der früher angegebenen Quelle.

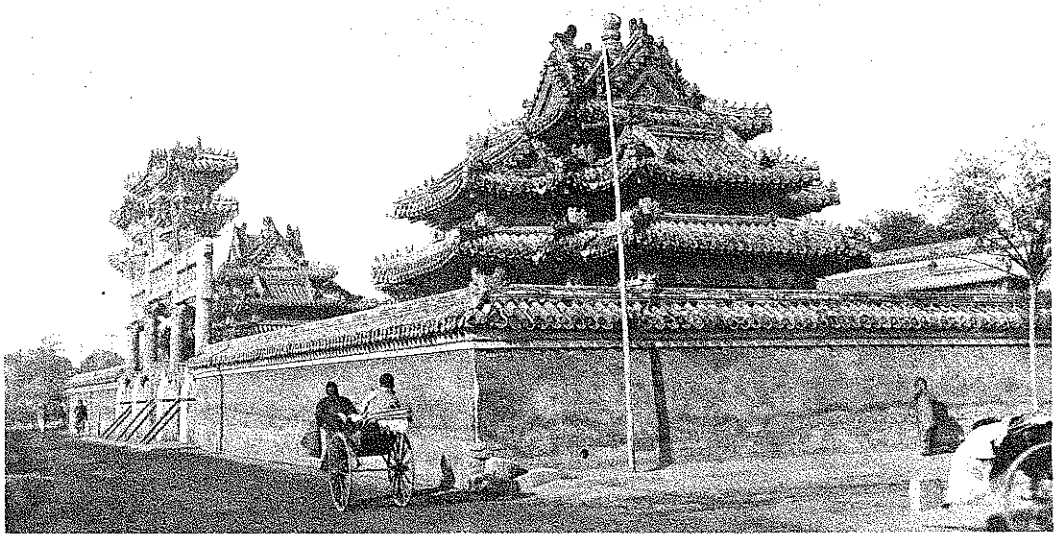


Abb. 2. Werbeplakat der Chinesischen Regierung für ihre Flugverkehrsgesellschaft.

zehnten Teil eines Tageseinkommens aus; so wenigstens rechnet der arme Familienvater in China; überdies spielt sich sein Verkehr im Bereich der allernächsten Umgebung ab, Verbindungen nach außen hin sind im Innern äußerst selten.

Unter den gegenwärtigen Bedingungen in Ostasien hat diese geringe Verkehrsdichte allerdings noch einen Vorteil für China. Wo wenig ist, da ist wenig zu vernichten; der materielle Wiederaufbau kann sich schnell vollziehen in einem Lande, in dem Überfluß an betriebsamen Menschen ist, aber wenig Kapital auf den Kopf. Inzwischen werden die stürmischen Ereignisse dazu dienen, die geistige Umstellung zu beschleunigen und die Bevölkerung auch in den entlegensten Teilen des chinesischen Raumes dazu zu erziehen, den Blick über die stille und stete Dorfgemeinde hinaus auf die unstete und unstille Umwelt zu lenken.

BÜCHERBESPRECHUNGEN

Sven Hedin: Fünfzig Jahre Deutschland. Mit 21 Abbildungen (auf Tafeln). Leipzig, F. A. Brockhaus, 1938. 256 SS. in 8⁰. Preis geheftet RM. 5.—, in Leinen RM. 6.—.

Obgleich das vorliegende Buch, von seinem Verlag in der uns bei ihm gewohnten Weise druck- und bildtechnisch gleich mustergiltig ausgestattet, dem Titel nach nicht vermuten läßt, daß zwischen seinem Inhalt, wenn auch nur in Einzelheiten, und der Chinakunde und Chinaforschung irgendwelche — und seien es auch nur lose — Beziehungen bestehen könnten, so genügt doch schon der bloße Gedanke an den Werdegang und die vorzüglichste und erfolgreichste Lebensarbeit seines Verfassers, Sven Hedins, der in diesen Tagen — am 19. Februar 1940 — seinen 75jährigen Geburtstag begehen darf, uns daran zu erinnern, daß in jeder seiner so überaus zahlreichen literarischen Schöpfungen auch China, Wege, die zu ihm und von ihm führen, und Belange, die mit ihm in dem einen oder anderen Zusammenhang, gleichviel in welcher Hinsicht, stehen, eine gewisse Rolle spielen müssen. Das ist denn auch in diesem Buche der Fall, und zwar sind es hier bis zu einem gewissen Grade von dem Interesse an China orientierte Belange, die den Werdegang Sven Hedins als Forscher beeinflußt haben, Erkenntnisse, die, auf die oro- und hydrographischen Verhältnisse Tibets übertragen, des Autors Arbeiten im „Schneelande" zu überaus ergebnisreichen werden ließen, Erkenntnisse, gesammelt zu Füßen eines Mannes, dessen Werke über die Geographie Chinas von bahnbrechender Bedeutung geworden sind. Der Name eines Ferdinand Freiherrn von Richthofen, des Verfassers von „China, Ergebnisse eigener Reisen", „Schantung und seine Eingangspforte Kiau-tschou", „Über Gestalt und Gliederung einer Grundlinie in der Morphologie Ostasiens", der „Geomorphologischen Studien aus Ostasien" und der „Tagebücher aus China", sagt da alles. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, werden daher die Leser unserer Zeitschrift in dem hier in Rede stehenden Buche, das im großen und ganzen die persönlichen Erinnerungen seines Autors an bedeutende deutsche Männer für den Zeitraum einer treuen Verbundenheit von einem halben Jahrhundert wiedergibt, ganz besonders diejenigen Stellen und Kapitel fesseln, welche eine kurze Charakteristik der wissenschaftlichen Tätigkeit von Richthofens (SS. 25—27), Hedins erste Bekanntschaft mit ihm und Erinnerungen an die Vorlesungen und Übungen des großen Geographen (SS. 32—36, 39, 40, 41) und eine Auswahl aus dem schriftlichen Gedanken- und Nachrichtenaustausch zwischen von Richthofen und unserem Autor („Richthofens Briefe", SS. 43—56) bieten. In diesem Zusammenhang sei denn übrigens auch