

XII. Reisen in China 1897

Die Fahrt von Hongkong nach Shanghai führte an einer mit tief einschneidenden Buchten reich ausgestatteten Küste entlang. Erst im Zusammenhang mit der Befahrung des Westflusses und dem Besuch von Makao habe ich dieses Küstengebiet bereist. Aber auch diese Seefahrt war lehrreich, obwohl die Küste meist ausser Sicht blieb. Wir sahen nämlich Schwärme chinesischer Dschunken; manchmal waren zur selben Zeit hundert zu zählen. An ihnen fuhren die grossen überseeischen Dampfer in weitem Bogen vorbei; kleine Küstendampfer mussten sich aber oft durch sie hindurchwinden. Einst ist diese chinesische Seeschifffahrt für die ganze Welt von Bedeutung gewesen; denn sie war es, die die Lenkkraft der Magnetnadel zuerst erkannt und verwendet hat. Jetzt widmete sie sich vorwiegend dem Fischfang und noch immer teilweise dem Handel, wenn auch nicht mehr wie vor dem Erscheinen der europäischen Dampfer. Aber daneben spielte hier auch noch immer, wie einst, die Seeräuberei eine nicht unbedeutende Rolle; davon wussten die Kapitäne allerhand zu erzählen. Diese für mich überraschende Tatsache hatte sogar für Deutschland besondere Bedeutung. Denn es war an der asiatischen Küstenschifffahrt stark beteiligt und die deutsche Flagge konnte nicht, wie die englische und amerikanische, auch wohl die französische, auf wirksamen Schutz rechnen. Die Chinesen hatten aber für Machtverhältnisse ein starkes Gefühl und verstehen es, politische Schwäche in geschäftlichen Nachteil zu wandeln. Es ist kein Zufall, dass England zugleich Führer im Welthandel und Beherrscher der Meere geworden ist. Wer ähnlich wie England, in Ernährung und Beschäftigung auf den internationalen Handel angewiesen ist, musste über kurz oder lang auch ähnliche Wege einschlagen. Diese Erkenntnis machte mir nachträglich die Anwesenheit des deutschen Kreuzers im Hafen von Hongkong verständlich.

Wenn sich auch jetzt noch die Dschunken neben der Dampfschifffahrt für Handelszwecke hier erhalten, so erklärt sich das daraus, dass die Küste, trotz starker Gliederung, nicht reich an Häfen war, die den Ansprüchen von Dampfern genügten. Die aus den Bergen kommenden kurzen und schnellen Flüsse riefen fortdauernd Veränderungen in der Wassertiefe hervor; das von Marco Polo einst als einer der grössten Handelshäfen der Welt gepriesene Zayton ist durch Versandung zu völliger Bedeutungslosigkeit herabgesunken. Die wenigen Hafenstädte, die hier noch eine Rolle spielten, habe ich erst, als ich Vergleiche mit anderen Teilen Chinas anstellen konnte, aufgesucht. Unter ihnen standen Futschou voran. Aber es spielte auch nicht mehr die Rolle wie einst, als es in aller Welt bekannt war. In seinem Hinterland wächst nämlich der „grüne Tee“, der den Weltmarkt beherrschte, ehe die Engländer auf eigenem Kolonialboden in Assam den Anbau von Tee im Grossen entwickelten und ihren „schwarzen Tee“ zu ihrem Nationalgetränk zu machen verstanden. Vielleicht hat es damit in Zusammenhang gestanden, dass hierher vor etwa zwei Jahrzehnten ein Mann geschickt worden war, der nicht nur die Bedeutung der neuzeitigen Wirtschaft Europas für China richtig erkannt, sondern auch den Weg zur Tat zu finden gewusst hatte. Es war der Vizekönig Tsetsungtang. Er hat ehe er nach Futschou kam, in der Provinz Schensi die ersten neuzeitigen Tuchfabriken auf chinesischem Boden erbaut und sich ein vielleicht noch grösseren Verdienst dadurch erworben, dass er für die Anlagen eines chinesischen Telegraphennetzes eintrat; auch für den Bau von Eisenbahnen hat er sich früh ausgesprochen. Nach Allem, was von ihm erzählt wird, war er ein Mann, der den sonst in China insbesondere Südchina fast

ganz fehlenden gesellschaftlichen Verkehr zwischen Chinesen und „Fremden“ gepflegt hat. Vielleicht hing es sogar damit zusammen, dass der wohlhabende damalige deutsche Konsul in Futschou mit einer sympathischen Chinesin aus den oberen Schichten verheiratet war. Reste alten Reichtums waren auch jetzt noch in Futschou vorhanden; auch spielte die Tee-Ausfuhr noch immer eine Rolle. Wenn ich aber nach weiteren bemerkenswerten Ausfuhrsgütern fragte, wurden mir nur „Bamboo Shoots“ genannt; das sind die Bambus-Schösslinge, die bei Chinesen und Engländern als Delikatesse gelten, die an Spargeln erinnert. Im Grossen hatte Futschou den Wettbewerb mit dem schnell emporwachsenden Shanghai nicht bestehen können.

Für die damalige Zeit bezeichnender waren die südlichen Hafenstädte Amoy und Swatau. Ihre Besonderheit war aus der Armut ihres Hinterlandes hervorgewachsen. Das sich hinter der meist kahlen Küste hinziehende, den Ufern des Westflusses ähnliche Bergland vermochte die wachsende Bevölkerung nicht zu ernähren. Darum ist sie seit langem zum grossen Teil auf das Meer hinausgezogen. Das reichte aber nicht mehr aus. Neben Fischerei, Seehandel und Seeräuberei hat sich daher eine Auswanderung in die weniger besiedelten Gebiete im Süden und Osten von China entwickelt; und als in ihnen Plantagen und Bergwerke entstanden, wurden von hier mehr und mehr die Arbeiter bezogen; insbesondere seitdem 1875 der Kulihandel in Makao unterdrückt wurde, ist er hier entwickelt worden. Nur die wenigen Kulis und andere Auswanderer blieben dauernd im Ausland; der Auswanderung entsprach meist eine Rückwanderung; fast alle Zurückkehrenden brachten Ersparnisse mit; manche waren reich geworden, einzelne erfahrene Unternehmer. Das gab Swatau und Amoy sowie ihrem Hinterland das charakteristische Gepräge; es war zugleich auch von grosser Bedeutung für weite Gebiete in Südost-Asien. Sogar auf das Geschäft der Europäer und Amerikaner ist es von Einfluss gewesen. Die natürliche Abgeschlossenheit des bergischen Landes hat nämlich das Hinterland der Hafenstädte, insbesondere ihren südlichen Teil, in Einzelgebiete aufgelöst, was eine Differenzierung ihrer Bevölkerung mit sich gebracht hat. Sie kommt auch in starken Dialektverschiedenheiten zum Ausdruck, die den fremden, auch den deutschen Kaufmann mit veranlasst haben, vom Erlernen der chinesischen Sprache abzusehen, da man diese Verschiedenheiten irrtümlich für eine allgemeine Eigenschaft der chinesischen Sprache hielt.

Diese Zusammenhänge sind mir erst im weiteren Verlauf meiner Reise klar geworden. Auf der ersten Fahrt längs dieser Küste war das Interesse einseitig auf Chinas wichtigsten Seehafen gerichtet. Shanghai schien auf den ersten Blick mit Hongkong manche Ähnlichkeit zu haben. Beide liegen im Mündungsgebiet grosser Ströme, am Rande einer Gegend mit dichter Bevölkerung, inmitten fruchtbarer Landwirtschaft mit Seidenzucht und Seidenindustrie. Und doch enthüllte schon der Blick auf die Karte Unterschiede. Das Gebiet des Westflusses war eingeengt durch Gebirgsland; der Yangtse dagegen bot eine Wasserstrasse durch die Ebene auf Tausende von Kilometern. Wenn Hongkong und Kanton einerseits und Shanghai andererseits aber als Gegenstücke erschienen, so konnte sich das nur aus geschichtlichen Gründen erklären. Die Tatsache, dass das Mündungsgebiet des Westflusses Jahrhunderte lang das einzige geöffnete Eingangstor zum grossen chinesischen Reich war, hatte in der Vorstellung Europas die Bedeutung Kantons überhöht und die beweglichen Südchinesen einen künstlich gesteigerten Einfluss gewinnen lassen.

Bald zeigte sich auch auf der Fahrt ein auffallender Unterschied. In Hongkong hatte uns die blaue Farbe des Meeres bis in den Hafen begleitet. Jetzt entfärbte sich das Meer viele Stunden vor der Ankunft in Shanghai; es nahm eine schmutzig-gelbe Farbe an, die aus den fernen Lössgebieten des weiten Hinterlands stammte. Der Unterschied machte auch praktisch sich geltend. Die Ablagerungen des Yangtse und insbesondere seines ersten Nebenflusses haben nämlich vor Shanghai die Barre von Wusung entstehen lassen, welche grosse Dampfer nötigt, für die Einfahrt auf die Flutwelle zu warten.

Ebenso gross wie zu Wasser ist der Unterschied zu Lande. Während die Gebirgsnatur Südchinas die Einfahrt in den Hafen von Hongkong zu einem unvergesslichen Eindruck macht, ist die Alluvialebene im Mündungsgebiet des Yangtse landschaftlich ohne Reiz; auch von der Stadt gilt das gleiche. Eine ganz neue, grosse Baumwollfabrik war das erste Gebäude, das die Aufmerksamkeit auf sich zog, und mit Recht. Die Fabriken Honkongs, wie seine drei Zuckerfabriken, waren Anhängsel des europäischen Einfuhrhandels. Die Baumwollfabrik war gleichsam ein Vorposten zehn weiterer an den Landgrenzen Shanghais auf chinesischem Boden liegender Baumwollfabriken, die teils unter europäischer, teils aber auch unter chinesischer Leitung standen; ihnen schlossen sich 27 neuzeitliche Seiden-Zwirnereien an. Sie verarbeiteten nach europäischen Methoden chinesische Rohstoffe für den chinesischen Verbrauch; sie waren die ersten Anzeichen einer Industrialisierung von China. So drängte sich hier die ostasiatische Frage greifbar in den Vordergrund.

Im Stadtbild von Shanghai war mir der Strassenbetrieb besonders auffällig. Auch hier geschah der Transport von Menschen und Gütern weit überwiegend durch Menschen. Aber hier zeigten sich keine Sänften. Rickschas und Schubkarren waren die hauptsächlichsten Beförderungsmittel. Die Rickscha wurde gleichmässig von Europäern und Chinesen benutzt; der eigenartige, einrädige Schubkarren dagegen war ein ausschliesslich von Chinesen benutztes Fuhrwerk. Auf seinen beiderseitigen Sitzbänken konnte eine ganze Familie oder eine ganze Zimmereinrichtung im Gleichgewicht von einem Mann befördert werden. Man wunderte sich, was der Chinese hier leistete. Die Schubkarren (4210) waren sogar zahlreicher als die Rickschas (3610). Neben der Menschenkraft fand aber auch die Pferdekraft Verwendung. Mancher junge Europäer hatte ein Reitpferd, mancher ältere eine Equipage; es gab sogar 533 Droschken. China und Europa mischten sich höchst eigenartig im Strassenbild.

Eine Reihe weit wichtigerer Unterschiede zwischen Shanghai und Hongkong offenbarte sich dem suchenden Auge nicht ohne weiteres. Hat der Name Hongkong erst seit Mitte des 19. Jahrhunderts Inhalt und Klang gewonnen, so bestand Shanghai seit unvordenklichen Zeiten; es war die Hafenstadt des reichen Sutschau, des einstigen „Paris von China“. Aber die alte Stadt trat jetzt bescheiden zurück hinter der neuen, die neben ihr erwachsen war; zählte jene 1895 etwa 125.000 Einwohner, so diese, ausser rund 4000 Europäern, nicht weniger als 293.000 Chinesen. Diese neuzeitige Stadt ist nicht auf englischem, sondern auf Chinesischem Boden in etwa einem halben Jahrhundert entstanden; sie ist nicht wie Hongkong eine Kronkolonie des Britischen Reiches, sondern ein „Vertragshafen“ des Chinesischen Reiches, nicht schützend rings vom Meer umgeben, sondern im dicht besiedelten „Garten Chinas“ gelegen, nicht einmal überall durch schmale „Creeks“ vom übrigen Chinesenland abgesondert. So ist Shanghai auch in die inneren Wirren Chinas hineingezogen worden. Während der Taiping-Revolution (1850-1869) ist es von Kämpfen nicht verschont geblieben; vor Allem aber diente es damals den Chinesen als Zufluchtsstätte; nach der Zerstörung von Sutschau sind sie zu Tausenden in die neue Stadt

der Europäer eingeströmt. Sie waren es, die Shanghai inmitten der Revolution einen ersten grossen Aufschwung erleben liessen. Es war ein ungesunder Aufschwung, eine masslose Boden- und Bauspekulation. Als am Ende der Revolution die reichen Familien wider Erwarten nach Sutschau zurückkehrten, folgte dem Aufschwung ein schlimmer Krach, der sich jedoch als heilsames Fieber erwies, indem er den jungen Handel Shanghais in solide Bahnen lenkte.

Einst war es ein grosser Fortschritt, dass der Begriff des chinesischen Vertragshafens geschaffen wurde. Bis 1842 war der Europäer in China nur geduldet. Erst im Frieden von Nanking gelang es den Engländern, das Recht des Aufenthalts und Handels, das bisher auf Kanton beschränkt war, auf fünf chinesische Küstenstädte, vor allem Shanghai, auszudehnen, und jeder Staat, der mit China in ein Vertragsverhältnis trat, erfreute sich für seine Angehörigen derselben Rechte. Sie im einzelnen aufzuführen hat heute keinen Zweck mehr; denn sie haben ihre Bedeutung verloren, so wichtig sie auch ein Jahrhundert lang gewesen sind. Das bedeutendste Recht war das der Exterritorialität; die Europäer waren der chinesischen Gerichtsbarkeit entzogen.

In den wichtigsten Vertragshäfen waren die Europäer durch Schaffung von Fremden-Niederlassungen (settlements) auch der chinsischen Verwaltung zwar nicht völlig, aber doch so weit entzogen, dass sie ihr Leben nach Ihren Sitten und Gewohnheiten einrichten konnten. Nirgends war das in so hohem Masse geschehen wie in der englischen Niederlassung in Shanghai, die sich zu einer „internationalen“ entwickelt hatte. Um das richtig zu würdigen, muss man bedenken, dass nicht, wie in Hongkong, der eigene Boden die Baumaterialien darbot. Für den sumpfigen Alluvialboden, auf dem die Niederlassung hier aufgebaut wurde, mussten Steine wie Holz aus weiter Ferne herbeigeschafft werden; nur mit gefügigen Chinesenarbeit war das zu erreichen. In Anlage und Bauten unterschieden sich Hongkong und Shanghai nicht sehr von einander. In Shanghai fehlte allerdings ein Mittelpunkt wie das „Government House“, in dem in Hongkong der „Colonial Secretary“ residierte. Hier gab es nur konsularische Beamte des Auslands. Die Verwaltung lag in der internationalen Niederlassung, neben der die französische nur eine unbedeutende Rolle spielte, in den Händen des Konsularkorps, das nur sehr wenig Fühlung mit dem chinesischen Beamtentum hatte. Der andere Grundcharakter kam auch darin zum Ausdruck, dass es hier nicht, wie in Hongkong, nur eine Post gab. Kein Ort der Erde hatte solchen Reichtum an Posteinrichtungen wie Shanghai; neben der deutschen, englischen, französischen, nordamerikanischen und japanischen Post waren hier die Post der chinesischen Zollverwaltung und eine lokale Post tätig. Für Briefmarkensammler ein Paradies!

War Shanghai als Vertragshafen staatsrechtlich und völkerrechtlich auch ein internationales Gebilde, so trat hier doch im Handel das englische Übergewicht stärker hervor als in Hongkong. Das zeigten die Zahlen der Zollbehörde. 1896 machte die Einfuhr von Baumwollgeweben (45) und Baumwollgarn (20) zusammen einen Wert von 65 Mill. Haikwan Taels aus, genau die Hälfte der gesamten Einfuhr im Wert von 130 Mill. Haikwan Taels. Da auf Opium, dessen Handel fast ganz in den Händen indischer Firmen lag, weitere 19 Mill. Haikwan Taels entfielen, blieben für den gesamten übrigen Handel nur 46 Mill. oder ein Dittel übrig. Diese Zahlen erklärten den auffallenden Unterschied zwischen dem deutschen und englischen Kaufmann in Shanghai. Auf englischer Seite herrschte ein konservativer Geist, der sich im Streben erschöpfte, die alte Vorzugsstellung, insbesondere in der Einfuhr von Baumwollwaren, sich zu erhalten, und eine Bedrohung durch europäische Konkurrenz nicht fürchtete. Der übrige Handel

bestand aus „german articles“, die man auch „german nick-nack“ zu nennen liebte; mit ihm sich zu befassen, schien dem englischen Kaufmann die Mühe nicht zu lohnen. Der deutschen Betriebsamkeit war das vorbehalten. Darum hat der erste Weltkrieg England in Ostasien so schwer betroffen. Er liess die chinesische und vor allem die japanische Baumwollindustrie gewaltig erstarken und versetzte damit der ältesten englischen Industrie einen Schlag, von dem sie sich schwer erholen konnte.

Der Vergleich von Shanghai mit Hongkong drängt sich auf, um die beiden wichtigsten kontinentalen Häfen in Ostasien in ihrer Organisation, Lage und wirtschaftlicher Bedeutung zu erfassen. Wenn in Shanghai die Europäer, insbesondere die Engländer, auch staatsrechtlich nicht wie in Hongkong die Herren waren, ihre wirtschaftliche Macht war an der Mündung des Yangtse beträchtlicher als im Mündungsgebiet des grössten Flusses in Südchina. Die Grösse des Fremdhandels in beiden Städten mochte etwa der Grösse der beiden Flüsse entsprechen. Bei der Betrachtung des chinesischen Bevölkerungsteils drängte sich zum Vergleich aber Kanton in den Vordergrund vor der englischen Kolonie, in der die Chinesen, trotz ihrer grossen Zahl, nur zu Gast waren. Der Vergleich von Kanton und Shanghai hatte sogar etwas Aufregendes. China hatte sich dort überwiegend von seiner ungünstigsten Seite gezeigt: überbevölkert, schmutzig, krank und armselig. Auch die dicken Ladenbesitzer wirkten nicht als Ausgleich; sie waren gleichsam nur ein Masstab zur Ermessung des Elends in der Strasse. Der Eindruck des Verfalls überwog weit den eines Emporstiegs. Das war in Shanghai nicht der Fall. Hier war urwüchsiges Leben, herrschte rastloser Fleiss. Wurde auch die Kraft nach europäischer Ansicht oft verzettelt, es fehlte nicht an Kraft. Das lenkte die Gedanken, statt in die Vergangenheit wie in Kanton, in die Zukunft, die sich hier in chinesischen Fabriken offenbarte. Es war merkwürdig, dass man von demselben Volke in kurzer Frist so verschiedene Eindrücke gewinnen konnte. Es war nicht leicht zur Klarheit zu kommen.

Auch über den Handel Shanghais war es an Ort und Stelle nicht möglich, eine Vorstellung zu gewinnen. Er war wie der Hongkongs Durchgangshandel. Von der Einfuhr von 130 Mill. Haikwan Taels wurden 88 Mill. wieder ausgeführt, zur grösseren Hälfte nach den Vertragshäfen des Yangtse, zur kleineren nach denen Nordchinas; ähnlich war auch das Verhältnis bei der Ausfuhr. Wollte man den Handel richtig verstehen, durfte man sich also nicht auf Shanghai beschränken.

Das Mündungsgebiet des Yangtse galt es zunächst etwas kennen zu lernen. Es ist weit grösser und reicher als das des Westflusses und zählt nicht nur eine grosse Chinesenstadt, die erst durch die Ausländer zu voller Bedeutung gelangt ist, sondern mehrere, die in der Geschichte Chinas eine grosse Rolle gespielt haben. Es sind vor allem die Residenzstadt einiger der Machtvollsten Chinesischen Kaiser Hangtschau – das ehemalige Quinsay, das Kolumbus besonders lockte -, und Sutschau, das lange als hervorragendste Stadt des mittelchinesischen Gewerbes gegolten hat und noch galt. Beide Städte, die sich um den Ruhm stritten, die schönste Stadt des Landes zu sein, in der Taiping-Revolution aber zerstört wurden, sich jedoch seitdem wieder zu neuer Blüte emporgearbeitet hatten, wurden während unseres Aufenthalts in China auf Grund des Friedens von Schimonoseki dem Fremdhandel eröffnet und eine Konzession für Eisenbahnbau von Shanghai nach Sutschau und weiter nach Nanking war erteilt worden. Auch darum war ihr Besuch geboten.

Noch mehr als das Land um Kanton ist dieses Gebiet seit Jahrhunderten von natürlichen und künstlichen Wasserstrassen durchzogen; Hangtschau ist insbesondere auch der südliche Endpunkt des Kaiserkanals, der vielleicht noch immer das grösste Werk des Wasserbaus genannt werden kann. Durch ihn besteht eine Wasserverbindung nach Norden bis Peking und durch den Yangtse nach Westen fast bis zur Grenze in Zentralasien. Was in Kanton nur ein lokaler Vorzug zu sein schien, erweitert sich hier zu einer Besonderheit des Landes. China ist das früheste und lange auch das grösste Land der Binnenschifffahrt gewesen. Das ist einer der Gründe seines frühen und lang dauernden Wohlstandes. Das Jahrhunderte hindurch wirksamste Binnenverkehrsmittel war nirgends so systematisch und kunstvoll gepflegt worden, wie in diesen mit wasserreichen Flüssen reich ausgestatteten Gegenden. Das war eine der Hauptgrundlagen seiner politischen und wirtschaftlichen Macht sowie der Einheitlichkeit seiner Kultur. Diese Vorzugsstellung war durch die Eisenbahn erschüttert worden. Es war für die Chinesen kein leichter Entschluss, von ihrem bisherigen gepflegten Vorzug zu seinem unheimlichen Entwerter überzugehen.

Wir mieteten uns ein „House boat“, gleichsam ein schwimmenden Schlafwagen. Es war zwar etwas neuzeitlich für Fremde hergerichtet, sollte aber, wie die Kanäle, ehrwürdigen Alters sein, auch ein Beweis für die hochentwickelte chinesische Binnenschifffahrt; ihre Fahrzeuge waren allen Bedürfnissen sorgsam angepasst worden. Im Hausboot hatten die „Boys“ für unsere Mahlzeiten zu sorgen. Es war reizvoll, zwischen den Reisfeldern, Maulbeergärten und Baumwollpflanzungen dahinzufahren und das Getriebe auf dem Lande und auf dem Wasser zu beobachten.

Leider hatte ich ein ähnliches Missgeschick wie in Kanton. Nach der Nacht im Hausboot hatte ich merkwürdige Schmerzen an der ganzen linken Seite meines Halses. In Hangtschau fing sie in Ausdehnung zu eitern. Bald setzte auch Fieber ein. Auf allgemeines Zureden fuhr ich kummervollen Herzens im Hausboot allein nach Shanghai zurück. Dort meinte der Arzt, es sei in der Nacht ein grosser giftiger Tausenfüssler, wie er mir viel unerfreulicher als ein Skorpion in Schamin über den Weg gekrault war, über meinen Hals gekrochen. Nach wenigen Tagen war das Übel überwunden.

Ich bedauerte diese Unterbrechung sehr, nicht nur, weil ich nun Sutschau überhaupt nicht zu sehen bekam. Das war vielleicht zu verschmerzen, da die dortige Bevölkerung allgemein als wenig fremdenfreundlich bezeichnet wurde. Ich bedauerte es vielmehr vor allem wegen der Verkürzung meines Aufenthaltes in Hangtschau. Diese Stadt machte einen ganz anderen Eindruck auf mich als das unheimliche Kanton und das emsige Shanghai. Das schöne Wetter hatte viele Chinesen ins Freie vor die Stadt gelockt. Dort gingen sie in langsamen Schritt mit ihren Familien spazieren. Die Kinder liessen ihre chinesischen Drachen in die Luft steigen. Man gewann einen sonst so schwer zu erlangenden Eindruck von der chinesischen Familie, die den Grundstock der chinesischen Kultur bildet. Ganz anders als im Abendland hat sie ihren patriarchalischen Charakter erhalten. Aus ihm ist die Ahnenverehrung erwachsen; und was die Kinder den Eltern, insbesondere dem Vater schulden, das schulden die Untertanen dem Herrscher. Das Bild anspruchsloser Zufriedenheit gewann noch dadurch etwas besonderes, dass die Väter sich fast noch mehr als für ihre Kinder für die Singvögel – meist Lerchen – zu interessieren schienen, die sie in einem winzigen Käfig auf ihrem Spaziergang mit sich herumtrugen. Es war rührend zu sehen, mit welcher Liebe die Besitzer für ihre Tierchen sorgten. Eine ganze Reihe wandernder Händler mit lebenden Grashüpfern machten ein gutes Geschäft. Hatte ich bisher nur die

Not und die Arbeit der Chinesen kennen gelernt, so öffnete sich hier ein Einblick in ihr häusliches Leben. Er passte wenig zu den bisher gewonnenen Bildern und wirkte wie eine Warnung vor vorschnellen Urteilen.

In Hangtschou erhielt ich auch die Erklärung für eine Einrichtung, die mir schon Kopfzerbrechen verursacht hatte. In den chinesischen Strassen stand nämlich häufig ein Kasten mit einer chinesischen Inschrift, in dem sich beschriebenes oder bedrucktes altes Papier befand. Bei der grossen Unsauberkeit der Strassen konnte man nicht annehmen, dass sich ein vereinzelt Reinlichkeitsbestreben gerade beim Papier betätigte. Die Erklärung war weit bedeutsamer. Nicht des Papiers sondern der Schriftzeichen wegen, die sich auf ihm befanden, erfolgte die Sammlung. Die sind nämlich ein Gegenstand der Verehrung. China hat keine Einheitlichkeit in der Sprache, keine Nationalhymne, auch seine Flagge hat erst neuerdings eine Rolle zu spielen begonnen. Hauptzeichen der Einheitlichkeit des chinesischen Volkes sind die Schriftzeichen; sie ermöglichen eine Verständigung, wo die Sprache versagt, und müssen auch häufig diesem Zwecke dienen. Vaterländisches und religiöses Empfinden verbinden sich, wie so oft in China, zu einer Einheit. Die Verehrung der Schriftzeichen bei Hoch und Niedrig musste nachdenklich stimmen.

Wie mir der Besuch in Hangtschou, trotz allem Missgeschick, reizvolle Einblicke in das chinesische Leben und Denken eröffnete, so lenkte er auch die Aufmerksamkeit auf eine Entwicklung, welche damals in Richtung internationaler Krisen besondere Beachtung gefunden hatte: die christliche Mission in China. In Hangtschau gab es keine ausländischen Geschäftsleute, aber eine grosse englische Missionsgesellschaft war hier seit langem tätig. In ihrem Leiter (Dr. Maine) lernte ich einen vortrefflich unterrichteten Mann kennen. Er sprach Chinesisch und hatte vorzugsweise die „Medical Mission“ entwickelt. Dadurch hatte er sich eine erstaunliche Vertrauensstellung erworben. Das war gerade in bemerkenswerter Weise zum Ausdruck gekommen. Die chinesischen Kaufleute hatten nämlich zum bevorstehenden sechzig-jährigen Regierungsjubiläum der Königin Victoria Maine eine grosse Geldsumme überreicht, um neben dem stattlichen Krankenhaus der Mission einen zweiten, gleich grossen Bau zu errichten. Auch das stimmte wenig mit dem Bilde, das ich bisher von Chinesen gewonnen hatte. Es interessierte mich aber auch sonst in hohem Masse. Maine wollte mir nämlich durch seine chinesischen Freunde einen Einblick in das chinesische Geschäftsleben verschaffen, wie ich ihn bisher schmerzlich vermisst hatte. Aber es war auch die Missionsfrage selbst, die mich interessierte.

Die Missionsfrage in China wurde fast immer als eine einheitliche Frage behandelt und umfasst doch in Wirklichkeit grösste Verschiedenheiten. Schon der Unterschied zwischen katholischer und protestantischer Mission war gross. Die katholische hatte eine glanzvolle Vergangenheit, hatten doch schon im 17. Jahrhundert ... Männer wie der Kölner Peter Schall (+ 1666) und der Flame Verbiest (+ 1688) am chinesischen Hof eine bemerkenswerte Rolle gespielt; und vor allem stellte sie eine straffe Einheit dar. Ihr stand bei den Protestanten, die 1807 zuerst nach China gekommen sind, eine verwirrende Buntheit in den Lehren und in ihren Vertretern gegenüber; sie wirkte als Schwäche, und Zweifel waren nicht ungerechtfertigt, ob die aufgewandten Mühen sich lohnten, zumal da unter den bekehrten Chinesen nicht wenige waren, die aus eigensüchtigen Erwägungen in den Schutz der Missionare flüchteten. Da machte die ärztliche Mission eine Ausnahme. Sie hat sich als Pionier christlicher Kultur bewährt. So unverständlich die Lehren ihnen meist blieben, so sehr machten die

Werke christlicher Nächstenliebe auf den vor allem praktisch denkenden Chinesen Eindruck. Das hatten die Engländer und Amerikaner bald sich zu Nutze gemacht. Sie besaßen in China 61 zum Teil grossartige Hospitäler, als dort 1880 das erste deutsche durch die Rheinische Missionsgesellschaft gebaut wurde; und noch zur Zeit, als ich in China war, waren unter den 136 in China tätigen Missionsärzten nur drei deutsche. Die bedeutendste Leistung auf diesem Gebiet hatte ich in Hangtschou flüchtig kennen gelernt, doch ohne diesen Vorzug auswerten zu können.

Aber das, was ich kennen gelernt hatte, veranlasste mich, die schon ein Jahrhundert alte Ansiedlung der französischen Jesuiten in Shanghai aufzusuchen. Trotz der schweren Angriffe, welche einst die Dominikaner mit Erfolg gegen die Jesuiten in Peking wegen ihrer Annahme chinesischer Gebräuche gerichtet hatten, trugen die französischen Jesuitenprediger in Sikawal chinesische Tracht und Zöpfe, und ich hatte den Eindruck, dass sie damals recht damit taten. Auch sie waren praktisch tätig. Sie unterhielten insbesondere ein Findel- und Waisenhaus. Aber ihre Besonderheit lag auf wissenschaftlichem Gebiet. Sie haben zuerst einen Wetterdienst an der chinesischen Küste ins Leben gerufen; noch mehr interessierte mich, dass sie eine Art Forschungsinstitut für chinesische Probleme eingerichtet hatten. Eine ganze Reihe von Veröffentlichungen haben sie in französischer Sprache herausgegeben, neben denen nur diejenigen der Royal Asiatic Society genannt werden können.

Aber auch Deutschland hatte Rühmlisches aufzuweisen. Keiner Persönlichkeit in China habe ich mehr zu danken als dem Missionspfarrer Dr. Ernst Faber. Er kann der Begründer der „literarischen Mission“ genannt werden. Sie beruht auf der Einsicht, dass persönliche Einwirkungen nur wenige gewinnen kann und bei den gebildeten Chinesen, den „Literaten“ die Hauptträger des Fremdenhasses waren, versagt. Wirklicher Erfolg war aber nur zu erzielen, wenn die oberen Schichten von ihrer hochmütigen Verachtung abgebracht wurden. Das konnte allein durch die Verbreitung geeigneter Schriften geschehen. Auch die anderen Religionen, wie der Konfuzionismus, Taoismus und Buddhismus, sind auf diese Art ausgebreitet worden. Die Verteilung chinesischer Bibeln durch die Bibelgesellschaften – allein die amerikanische hatte 1896 sechs Millionen in zwanzig chinesischen Dialekten in Umlauf gebracht – war dazu nicht geeignet. Vieles in der Bibel lässt sich gegen das Christentum verwenden. Es war vielmehr nötig, die in China entwickelte alte Kultur in ihrer Eigenart zu erfassen und mit ihr den Wettstreit aufzunehmen. So fasste Faber das Amt des Missionars als das „der Vermittlung zwischen der westlichen und östlichen Kultur“ auf. Er suchte dem Chinesen für das westliche, dem Europäer für das östliche Denken das Verständnis zu wecken, und erreichte es, dass seine chinesischen Bücher in vielen Auflagen in die Hände der gebildeten Chinesen gelangten. Auch der Vizekönig Tschangtschitung, der vielfach als der hervorragendste lebende Träger der chinesischen Kultur bezeichnet wurde, war des Lobes voll für Fabers Schriften. Ich habe es als grosses Glück empfunden, mit diesem Mann, der ganz China bereist hatte, zusammen zu treffen. Trotz seiner schweigsamen Art hatte er etwas unmittelbar Packendes. Er verband feinsinniges Gelehrtentum mit einem merkwürdigen Sinn für das Praktische und staunenswerter Bedürfnislosigkeit, nüchternen Verstand mit idealem Streben und frommen Herzens; nicht nur Lehrer, sondern auch Vorbild. Schon an die „alten Apologeten“ äusserlich erinnerte er mit seinem langen Bart, mehr noch in seinem Wesen – wie es im Ehrendoktor-Diplom der Universität Jena hiess. Als er Ende 1899 seiner selbstlosen Tätigkeit allzu früh entrissen wurde, habe ich ihm in der Münchner Allgemeinen Zeitung einen Nachruf gewidmet. Sein Bild hängt in meinem Arbeitszimmer.

Da die Missionsfrage zur Zeit meiner Reise wie keine andere in Ostasien die Gemüter beschäftigte, war es unmöglich, an ihr vorbeizugehen. Sie lag aber an der Peripherie meiner Aufgabe. Wichtiger für mich war es, ein Bild vom chinesischen Wirtschaftsleben zu gewinnen. Dazu sollte eine Reise ins Innere und zwar eine Yangtse-Fahrt dienen. Der Yangtse ist nicht der grösste Fluss der Erde, doch steht er in gewisser Weise allen anderen Flüssen voran. Kein anderer Strom durchfließt seit Jahrhunderten ein so dicht bevölkertes Gebiet und hat eine solche Bedeutung für den Verkehr: von ihm ist die Entwicklung der Binnenschifffahrt im ganzen Lande ausgegangen. Die Wirtschaft des Yangtse-Tales kennen zu lernen musste das Kernstück meiner Aufgabe sein. Obwohl der geräumige Flusssdampfer, mit dem sich die Chinesen schnell sehr befreundet hatten, es leicht ermöglicht hätte, sollte nicht die geschlossene Kommission diese Fahrt unternehmen; jeder Einzelne sollte seinen besonderen Interessen nachgehen. Alle wollten allerdings bis Hankau, den Endpunkt für Seedampfer, fahren, Konsul Knappe mit mir darüber hinaus bis Itschang, wo die „Dorges“ mit ihren Stromschnellen der Dampfschifffahrt ein Ziel setzten. Die weitere Strecke bis Tschungking, auf der nur ein mühseliger Dschunkenverkehr stattfand, für kleine Dampfer fahrbar zu machen, war ein Problem, dessen Lösung nach Versuchen zu urteilen, nicht unmöglich zu sein schien. Tschungking selbst lag schon wieder inmitten eines Netzes kleiner Wasserstrassen mit regem Verkehr.

Wichtiger als diese Einteilung nach der Befahrbarkeit war die Erfassung des Yangtse im chinesischen Verkehrsnetz. Das Hauptverkehrsbedürfnis in China besteht zwischen seinem nördlichen und seinem südlichen Gebeiten, die im Klima, im Boden und in der Bevölkerung grosse Verschiedenheiten aufweisen. Das war früher noch mehr bestimmend, als die Chinesen die Stürme, insbesondere an der Nordküste, noch nicht mit Dampfkraft überwinden konnten. Die Hauptverkehrsstrassen verfolgen deshalb eine nordsüdliche Richtung, mehr oder minder parallel zur Küste. Je zwei grosse Verkehrsstrassen vom Norden und vom Süden münden in den Yangtse, der für alle vier der Hauptverteiler zwischen dem Westen und dem Osten, Zentralasien und der Meeresküste ist.

An den Treffpunkten dieser vier Strassen mit dem Yangtse liegen Städte, die im Handel Chinas stets eine Rolle gespielt haben. Früher übertrafen sie Shanghai an Bedeutung. Als dieses 1842 dem Freihandel geöffnet wurde, verschob sich das Schwergewicht des Handels zu seinen Gunsten. Als dann aber 1861 immer mehr Yangtse-Häfen Vertragshäfen wurden, ging die Entwicklung wieder in entgegengesetzter Richtung. Aus einem rechtlich bevorzugten Anhängsel des Aussenhandels wurde wieder ein allein wirtschaftlich bedingtes Glied im Wirtschaftsleben Chinas. Diese Vertragshäfen am Yangtse an den Endpunkten der grossen nordsüdlichen Verkehrsstrassen waren das Ziel meiner weiteren Reise.

Der erste war Tschinkiang. Seine Besonderheit ist, dass der hier den Yangtse kreuzenden Nord-Süd-Weg in seiner ganzen Länge ein von Menschen geschaffener Verkehrsweg ist. Es ist der schon erwähnte, in einigen Teilen fast zweieinhalb Jahrtausende alte Kaiserkanal, der die ehemaligen Reichshauptstädte Hangtschau und Peking mit einander verbindet. Nirgends hat der Mensch so umfassend in die Natur eingegriffen wie hier und nirgends hat die Natur ihre Überlegenheit so herrisch betätigt. Einst flossen zwischen der Yangtse-Mündung und der Schantung-Halbinsel zwei grosse Flüsse ins Meer: der Hwai und der Hwangho, heute keiner. Der Hwai ist künstlich in eine andere Richtung gezwängt worden und speist den Kaiser-Kanal; der Hwangho hat 1851 eigenwillig sein Bett verlassen und seine Mündung vom Süden der Schantung-Halbinsel nach dem Norden derselben um nicht weniger als viereinhalb

Breitengrade verlegt. Das sind natürliche und künstliche Veränderungen, wie sie in keinem anderen Lande vorgekommen sind. Der Eingriff des Menschen hat nicht vollen Erfolg gehabt; trotzdem ist die Leistung gewaltig. Ein für die Reiskultur geeignetes weites Gebiet ist vor regelmässigen Überschwemmungen gesichert und ein vom Risiko der Küstenschiffahrt befreiter Verkehrsweg nach Peking geschaffen worden. Jahrhunderte lang hat der Kaiserkanal die Versorgung Pekings mit Tributreis sichergestellt. Die Folgen der schweren Hwangho-Katastrophe konnten dagegen noch nicht überwunden werden. Hier harrete eine Riesenaufgabe noch der Lösung.

Natürlich hat der Kaiserkanal auch sehr viel von seiner Bedeutung verloren. Er ist dem Wettbewerb der Dampfschiffahrt an der Küste nicht gewachsen und auch sehr vernachlässigt worden. Schon 1896 befuhren ihn, statt der alten Kanalschiffe, die eine Tragfähigkeit bis zu 1000 Pikul hatten, nur noch solche von 300 bis 400 Pikol. Entsprechend hatte Tschingkiang an Bedeutung verloren. Es war ein Opfer der neuzeitlichen Entwicklung.

Ganz anders Hankau am Ausgang der zweiten von Norden kommenden Verkehrsstrasse. Sie bildet der grösste Nebenfluss des Yangtse, der Han. Von ihm geht sie weiter nach Peking, und zwischen Hankau und Peking ist die erste grosse Eisenbahn in China gebaut worden. Als ich Ostasien besuchte, wurde wegen des Baus dieser Eisenbahn noch verhandelt und war noch die alte Strasse allein in Gebrauch, die vom grössten Nebenfluss des Yangtse zum grössten Nebenfluss des Hwangho, dem Wei, führt; an ihm liegt die altberühmte Kaiserstadt Hsingan, der Anfang der „Kaiserstrasse“, auf der einst Chinas Schätze nach Europa gelangten und Marco Polo nach China kam. An der Mündung des Han in den Yangtse hat an den Ufern beider Flüsse die stärkste Stadtentwicklung in neuerer Zeit auf chinesischem Boden stattgefunden. Nur durch die Fluten getrennt, liegen hier dicht bei einander drei Städte, deren Bevölkerung 1896 auf zwei Millionen Köpfe angegeben wurde: der Vertragshafen Hankau, in dem die Europäer ihre Niederlassung haben, die Industriestadt Hanjang, mit dem einzigen neuzeitlichen Eisenwerk, das die Chinesen damals besaßen, und Wutschang, wo der Generalgouverneur der beiden Hu-Provinzen, der nördlichen (Hu-pe) und der südlichen (Hu-nan), residierte, der kürzlich von Kanton hierher versetzte Vizekönig, Tschangtchitung, der mit hoher chinesischer Bildung ein Verständnis für die europäische Entwicklung verband wie damals kaum einer unter den hohen Beamten des Landes; er hat ein Buch unter dem bezeichnenden Titel „Lernt“ geschrieben. Ihm lag damals besonder daran, das von seinem Vorgängen vernachlässigte Eisenwerk in Hanjang zu voller Leistungsfähigkeit zu entwickeln; es sollte vor allem die Schienen für die von ihm geplante Eisenbahn nach Peking liefern. Er war – wie wir von seinem trefflichen deutschen Berater, Ingenieur Hildebrand, dem späteren Erbauer der Schantung-Eisenbahn, erfuhren – bereit, das Werk deutschen Händen anzuvertrauen; aber auf deutscher Seite fehlte es an ausreichendem Interesse; auch ein Versuch, es unsererseits durch Telegramm noch zu wecken, blieb erfolglos. Allein vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, hätte Deutschlands Stellung in China vielleicht durch nichts ähnlich gehoben werden können. Später zeigte sich, dass für Deutschland damals politische Ziele hindernd im Vordergrund standen. Mit diesen Verhältnissen hing es zusammen, dass ich den Vizekönig nicht gesehen habe. Er war verstimmt und übergab das Hanjang Werk den Belgiern, und zwar, wie er gesagt haben soll, weil Belgien ein kleines Land sei und Kriegsschiffe von ihm nicht zu fürchten seien. Ich habe es damals nicht sehr bedauert, dass ein Besuch bei Tschangtchitung, dem Gegenspieler des Vizekönigs Litungtschang, des Hauptberaters der Kaiserin

Tsuksi, nicht zustande kam, da es gerade hier viel Anderes zu besehen und zu erfahren gab. Später aber hat sich Bedauern doch eingestellt. Ich habe eine Reihe hoher chinesischer Beamten kennen gelernt, aber keinen, der sich für neuzeitige Wirtschaftsfragen interessierte und mit dem eine Verständigung so leicht gewesen wäre wie hier durch erfahrenen deutschen Berater. Freilich hatte ich vom Besuch des Hanjang-Werkes nicht entfernt so viel, wie ich erwartet hatte. Ich hatte noch nie ein europäisches Eisenwerk gesehen, sodass mir alle Vergleichsmöglichkeiten fehlten; dass vieles nicht vom Geist des Maschinenzeitalters erfüllt war, war freilich leicht zu erkennen. Um aber etwas nützliche Beute einbringen zu können ging ich der Fage des Rohstoffbezuges nach. Die Kohlenversorgung war anscheinend ausreichend. Die Kohlenruben am Pojang-See zu besichtigen war nicht möglich. Doch ich beschloss, die Eisengruben, die nicht weit vom Yangtse entfernt waren, aufzusuchen, zumal da sie unter deutscher Leitung standen. Es war die erste Reise, die ich in China ausserhalb der Europäer-Sphäre allein unternahm.

Nach dem Tienschan, dem „Eisenberg“, hinzukommen, war nicht schwierig. Ich wurde vom Dampfer, der im Strom hielt, abgeholt. Ich glaubte den sachverständigen Darlegungen des Grubenleiters entnehmen zu können, dass für eine Vergrösserte Stahlerzeugung die Aussichten ausreichender Erzgewinnung nicht schlecht seien, wenn auch eindringliche Untersuchungen noch nicht gemacht worden waren. Einiges Material konnte ich sammeln. Da sich aber bald herausstellte, dass für das Hanjang-Werk in Deutschland kein Interesse vorhanden war, habe ich die Sache nicht weiter verfolgt. Die Rückreise verdient jedoch noch der Erwähnung. Sie musste mitten in der Nacht erfolgen, weil der Dampfer auf dem Yangtse kurz vor Sonnenaufgang abgefangen werden musste. Die mehrstündige kleine Reise bis zum Hafentort machte ich allein in der Sänfte mit einem ganzen Tross chinesischer Kulis, die sich im Tragen ablösten und von denen keiner ein Wort einer fremden Sprache verstand. Der Weg verlief zum grossen Teil auf dem Yangtse-Damm, an dem die rauschende Flut des grossen Stromes brandete. Das Ziel war ein chinesisches Gasthaus. Es war überfüllt von Cinesen, unter denen ich der einzige Europäer war. Ich bekam ein Unterkommen, von dessen Schmutz man sich mit lebhafter Phantasie keine Vorstellung machen kann. Schon auf dem Boden krochen Wanzen in solcher Menge herum, dass ich einige Stunden geschwind auf dem Fleck tretend verbracht habe. Weiteres spottet der Beschreibung. Ich hätte derartiges für unmöglich gehalten. Es war eine Erlösung, als beim ersten Morgengrauen die nahezu hundert chinesischen Insassen des „Hotels“, die überwiegend gut ausgeruht zu sein schienen, auf ein grosses Floss strömten, das durch ein Motorboot zum Dampfer gebracht wurde. Ich habe die Vorzüge der europäischen Zivilisation nie stärker empfunden.

Vor diesem Ausflug nach Tienschan hatten Konsul Knappe und ich unsere Yangtse-Fahrt noch bis Itschang fortgesetzt. Das war ein chinesischer Ort, der erst als Endpunkt der Dampfschiffahrt einige Bedeutung gewonnen hatte; sie erschöpfte sich im Umschlag der von Tschungking kommenden und dorthin bestimmten Waren. Wir fuhren mit einem Boot in die „Gorges“ etwas hinein, gewannen aber weder von der grühmten Grossartigkeit der Landschaft, noch von der Organisation der mühseligen chinesischen Treidelschiffahrt einen rechten Eindruck. Die Strömung war so stark, dass wir nicht weit genug vorzudringen vermochten.

Die Besonderheit der Südufer des Yangtse besteht darin, dass zwei riesige Seen hier liegen; der Pojang- und der Tungting-See. Durch beide ziehen die vom Westfluss kommenden bereits erwähnten

Verkehrsstrassen hindurch, und die wichtigsten Cinesenstädte liegen am Südufer der beiden Seen, nicht am Yangtse selbst. In ihnen ging der Chinesenverkehr bereits auf den Yangtse über, sodass sich die den beiden Südstrassen entsprechenden Vertragshäfen am Yangtse –Kiukiang und Jotschau – nicht nennenswert entwickeln konnten; der Verkehr zieht an ihnen vorbei. Durch den Pojang-See zieht die alte, von Trägern und Tragtieren vielbegangene Strasse über den oft beschriebenen Meiling-Pass nach der östlichen Kwang-Provinz (Kwangtung). Durch den Tungting-See geht die entsprechende Verkehrsstrasse, welche die westliche Kwang-Provinz (Kwangsi) mit dem Yangtse-Tal verbindet; sie verfolgt den Hauptnebenfluss des Westflusses, ist durch einen Kanal mit dem grössten Nebenfluss des Yangtse an seinem Südufer verbunden und durchzieht die dichtbevölkerte Provinz Hunan. Sie spielte im Wirtschaftsleben der Chinesen eine grosse Rolle, war aber im Gegensatz zu der Strasse über den Meiling-Pass bei den „Fremden“, wie mir schien, so gut wie unbekannt. Heute verläuft in ihrer Trasse die Fortsetzung der Hankau-Peking-Eisenbahn: die Eisenbahn von Hankau nach Kanton. Sie ist aber wegen der gebirgigen Natur Südchinas erst im Jahre 1918 fertig geworden. War schon der Bau der südlichen Hälfte der grossen Eisenbahnlinie, die Peking mit Kanton verbindet, auf technische und finanzielle Schwierigkeiten gestossen, so war diese Nordsüdbahn lange gleichsam die Grenze für den wirtschaftlichen Einfluss der Europäer und Amerikaner; die weiten Gebiete des chinesischen Reiches, die im Westen davon liegen, waren so gut wie unbekannt; nur vereinzelt und vorübergehend ging das Interesse darüber hinaus, in Europa sogar anscheinend mehr als in Ostasien; die englische und französische Handelskommission hatte, wie ich erst später erfuhr, gerade diesen Gebieten ihr Interesse besonders zugewandt. In China war es erst Tschiangkaischek, der sich die Erschliessung der weiten Gebiete Westchinas zur Aufgabe stellte, allerdings mehr unter militärischen, als wirtschaftlichen Gesichtspunkten, da man fern von der Meeresküste vor Zerstörungen durch die siegreichen Japaner am besten geschützt war. Sogar die Eisenwerke von Hanjang sollen dorthin verlegt worden sein.

Konnte ich auch allein nach Szetchuan und Yünnan nicht reisen, so wollte ich doch etwas von dem China kennen lernen, das von Europäern noch nicht oder doch nur wenig berührt war. Darum beschloss ich, den erst 1876 eröffneten Vertragshafen Schasi, in dem anscheinend bisher ein deutscher Kaufmann noch nicht gewesen war, zu besuchen. Dort war ein Landsmann namens Neumann, Vertreter der chinesischen Zollbehörde. Er wohnte in einem Hausboot. In der Stadt gab es keine Möglichkeit des Unterkommens für einen Europäer. Diese Wohnweise hatte auch den Vorzug, dass man im Falle einer Gefahr nur die Taue zu kappen brauchte, um den Strom hinabzutreiben. Schasi stand nämlich im Ruf, fremdenfeindlich zu sein. Für mich hatte der Aufenthalt ein doppeltes Interesse. Einmal lernte ich eine von Europäer unberührte Chinesenstadt kennen. In ihrem von Kanälen durchzogenen Hinterland war die Baumwollkultur verbreitet und Schasi selbst galt sogar als bedeutendster Mittelpunkt des alten chinesischen Baumwollgewerbes; 120 chinesische Banken sollten hier tätig gewesen sein. Man konnte deutlich sehen, wie die neuen Baumwollfabriken hier zerstörend in das alte Wirtschaftsleben eingriffen; ich wurde an die „Weber“ Gerhard Hauptmanns erinnert. Es konnte auch kein Zweifel sein, dass die Eröffnung für den Fremdenverkehr keine Änderung herbeiführen werde.

Trotz diesem negativen Ergebnis war der Aufenthalt in Schasi für mich ein Gewinn. Von dem im chinesischen Staatsdienst stehenden Neumann, der das eigentliche China kannte und auch mit den Geheimnissen der chinesischen Zollstatistik vertraut war, habe ich in den langen, gemütlichen Abend-

unterhaltungen im rauschenden Strom, fernab von Europäersiedlungen, viel gelernt, weniger vielleicht an Kenntnissen als an Anschauungen. Ich kehrte befriedigt nach Shanghai zurück. Fortgezogen war ich noch im Gefühl, einem undurchdringlichen Wald von Fragezeichen, im Bewusstsein völlig unzureichender Vorbereitung, gegenüber zu stehen; hinfort spürte ich Mut und Kraft wachsen, mir eigene Urteile zu bilden.

Auf der Rückfahrt nach Shanghai machte ich noch in Nanking Halt. Die Stadt, die durch Tschangkaischek wieder, wie früher mehrfach, Hauptstadt des Reiches wurde, machte damals den Eindruck eines zu weit gewordenen, schlotterigen Gewandes. In ihren gewaltigen Mauern, die 22 englische Meilen lang sein sollen, sah man zunächst nur ödes Land zwischen einigen bebauten Feldern; es sollte sogar Jagd auf Füchse, Hirsche und Wölfe hier betrieben werden. Erst später erfuhr ich, dass diese Weiträumigkeit beabsichtigt war. Nanking verwirklichte den Typus der „Stadtwirtschaft“ insofern vollständig, als es innerhalb seiner Mauern die Versorgung der Stadtbevölkerung sicher zu stellen suchte. Darum konnte es auch Jahre lang eine Belagerung ertragen. Und doch war in dieser Stadt neuzeitliches Leben. Hier war der Hauptsitz der deutschen Militärmission, die den chinesischen Truppen etwas europäisches Soldatentum beibringen sollte. Ich glaube, dass ich unter den deutschen Offizieren hier zuerst den späteren General und Oberbefehlshaber im ersten Weltkrieg v. Falkenhayn kennen gelernt habe. Mit seinem Namen verbindet sich das eindrucksvolle Schauspiel, das ich in Ostasien erlebte. Es war eine militärische Übung, die zum Abschluss eines Lehrgangs auf dem Truppenübungsplatz in Wusung stattfand. Sie begann damit, dass Reiterscharen in altchinesischer Uniform mit Bogen und Schleuder unter wildem, Furcht einflössendem Geschrei daher stürmten. Es war ein wunderbarer Anblick; ich wüsste nichts, das ich mit ihm vergleichen könnte. Er zeigte gewissermassen das Rohmaterial, mit dem es die deutsche Industrie zu tun hatten.

Den malerischen Reitern, welche die Gedanken zu den Mongolenstürmen zurücklenkten, folgten die von den deutschen Offizieren geschulten chinesischen Truppen, die in Haltung und Bewegung hinter deutschen nicht zurückstanden. Die Offiziere waren voll des Lobes. Die Bildungs- und Wandlungsfähigkeit des Chinesen konnte nicht wirkungsvoller vorgeführt werden. Ich war stolz auf das von Deutschen Geleistete, besonders auf den Mann an ihrer Spitze, der mir eine ideale Vereinigung von Offizier und Gentleman darzustellen und sich bei Chinesen wie Ausländern gleich grosser Achtung und Beliebtheit zu erfreuen schien. Oft habe ich auch bei Wirtschaftsfragen an die Lehren dieses Tages zurück denken müssen. Damals aber standen andere Gedanken im Vordergrund. Überall wurde man an die Taiping-Revolution erinnert, die in ihrer Ausartung zu den fürchterlichsten Greueln der Weltgeschichte zählt. Sie war aus der Eifersucht der chinesischen Provinz-Gouverneure erwachsen, und die Zentralregierung stand hilflos ihr gegenüber. Hatte sie so gut geschulte Truppen zur Verfügung, dann waren revolutionäre Horden machtlos. Wenn die Niederlage, die China im Kriege mit Japan erlitten hatte, zu diesem Ergebnis führte, dann wandelte sich Unglück vielleicht noch zu Glück. Als Fremder hatte man immer wieder den Eindruck, als sei die Gefahr von Bürgerkriegen in China bisher noch nicht geschwunden.

Dieses militärische Ereignis hat jedoch nicht bereits im Anschluss an meinen Besuch in Nanking statt gefunden. Ich bin mehrmals in Shanghai gewesen und kann die einzelnen Besuche weder in meiner Erinnerung noch in meiner Darstellung auseinanderhalten. Auch ein zweites Erlebnis in Shanghai

stammt erst aus der Zeit, als ich von meinem Besuch des Westflusses und von Makao sowie den Vertragshäfen in Südchina am Weihnachtstag dort ankam. Da bei meiner Abfahrt in Hongkong die politischen Nachrichten aus Europa unerfreulich geklungen hatten, ging ich damals, um die Stimmung kennen zu lernen, in den englischen Klub, in dem ich vor Monaten nette Aufnahme gefunden hatte. Ich wurde eingeladen, an der Weihnachtsfeier teilzunehmen. Es herrschte am Abend eine gewisse Heimweh-Stimmung. Sie wirkte wie ein europäisches Bindemittel. Schliesslich wurden zwischen dem jüngsten Vertreter des Klubs und mir noch Reden gewechselt. Der Vertreter des Klubs sagte: wenn man sich im überbevölkerten kleinen Europa auch zanke, im Fernen Osten sei Platz für Engländer und Deutsche; sie hätten in China eine gemeinsame Kulturaufgabe und ergänzten sich bei ihrer Lösung vortrefflich. Ich stimmte ihm aus warmen Herzen zu, und gab meiner Bewunderung Ausdruck für das, was die Engländer im „Model Settlement“ von Shanghai wie in Hongkong geleistet hätten. Es war eine Verbrüderung, die ohne Sentimentalität war, vielmehr aus gegenseitigem Verständnis natürlich hervorwuchs. Ich habe später oft mit Wehmut an diese Weihnachtsfeier, die fernste von der Heimat, die ich erlebt habe, zurückgedacht. Es fehlte nicht an Keimen, die zur weiteren Entfaltung hätten gebracht werden können. Ich glaubte wenigstens zu fühlen, dass das Gemeinsame stärker sei als alle Gegensätze zusammen. Aber gab es Propagandisten für das Gemeinsame, wie es solche für die Gegensätze gab? Selbst der Verkehr zwischen Deutschen und Engländern war in Shanghai – weniger in Hongkong – eine Ausnahme.

An die Yangtse-Fahrt schloss sich zunächst eine Reise nach Nordchina an und zwar nach Tientsin. Sie führte die lange Küste Nordchinas entlang, wo mehr Menschen wohnten als in der kleineren und bergigen Südhälfte, die zur See zuerst in den Jahrhunderte lang über die Landesgrenze gehenden Welthandel verflochten wurde. Sie führte aber nicht wie im Süden durch Schwärme von Dschunken; nur selten kam eine in Sicht. Dieser auffällige Unterschied hing mit den Veränderungen zusammen, von denen bereits die Rede war. Wie an der Küste kein grosser Fluss mehr mündete, so gab es hier bis zur Spitze der Schantung-Halbinsel keinen Vertragshafen. Erst an ihrer Nordküste liegt einer: Tschifu. Er hat wegen seiner ungünstigen Verbindung mit dem Hinterland nur eine geringe Bedeutung für den Handel wohl aber eine als einziger der Dampfschiffahrt geöffneter, eisfreier Hafen im Norden. Darum war er Kohlenstation und Zufluchtshafen für fremde Kriegsschiffe geworden. Während des japanisch-chinesischen Krieges sollen einmal 37 Kriegsschiffe der verschiedensten Flaggen zu gleicher Zeit hier gelegen haben. Diese Tatsache war ein Hauptgrund, weswegen die hier nach dem Kriege die in Ostasien interessierten Länder sich mit eigenen Häfen versorgten.

Tientsin, das Ziel unserer Fahrt, war als Seehafen für europäische Schiffe nicht ausreichend. Abgesehen von einer viermonatigen Eissperre hatte sich vor der Mündung des Peiho-Flusses, an dem es liegt, eine Barre – die Taku-Barre – gebildet, die dauernder Gefahr der Verschlamung ausgesetzt war. Für die Chinesen war das anders. Denn Tientsin liegt dort, wo der Peiho für Dschunken schiffbar wird, und wo der Kaiserkanal in den Peiho mündet. Durch diese Doppellage wurde es zum Hauptversorger Peking's, das wie keine andere chinesische Stadt eine Menge anspruchsvoller reiner Konsumenten umschloss. Darum hatte Tientsin sich damals in den Gesamtziffern seines Handels den Platz nach Shanghai und vor Kanton und Hankau erobert; aber gleichzeitig überwog die Einfuhr ganz ungewöhnlich die Ausfuhr. Darum war es bemüht, den chinesisch-russischen Handel an sich zu ziehen.

Die chinesische und die ausländische Einwohnerschaft war hier anders als im Süden. Wie fast überall sind auch die Chinesen im Norden schwerfälliger als im Süden. Das zeigt sich schon in ihrer Statur und Sprechweise und besonders in ihrer Zugänglichkeit für Neues. Sie sind weniger gewandt im Handel und weniger fortschrittlich in der Politik. Dieser auf Heimat und Stamm beruhende Unterschied hat durch die Entwicklung noch eine Stärkung erfahren. Durch den Seeverkehr sind Südchinesen lange und besonders in den Jahrzehnten zwischen der Eröffnung des Suez-Kanals und dem Bau der Sibirischen Eisenbahn Europa näher gewesen als ihre Landsleute im Norden. Kanton, auch Shanghai haben früher als Tientsin eine regelmässige Schiffverbindung mit Europa gehabt. Portugiesen haben in Nordchina überhaupt nicht festen Fuss gefasst; auch Engländer haben sich früher im Mündungsgebiet des Sikiang und Yangtse als in dem des Peiho festgesetzt; Mischlinge von Europäern und Chinesen haben hier keine Rolle gespielt; Pidgin-English ist unbekannt; die Europäer waren hier mehr als im Süden genötigt, die Schwierigkeiten der Verständigung selbst zu überwinden.

Wie im Handel auch in der Politik. Der Einfluss der kaiserlichen Regierung war umso geringer, je weiter man von Peking entfernt war. Es ist kein Zufall, dass Sunyatsen ein Südchinese war. Das alles war unverkennbar. Aber wie weit galt es auch für die Zukunft? Die Sibirische Eisenbahn brachte Nordchina eine unmittelbare Verbindung mit Europa, als im Süden möglich war. Die lose Verbindung durch die Schifffahrt hatte China einst mit der grössten Seemacht Europas Jahre lange Kriege gebracht; war Ähnliches jetzt mit der ausgedehntesten Landmacht Europas zu erwarten? Oder würde sie selbst mit fortschreitender Entwicklung Sibiriens und der übrigen ihr zugehörigen asiatischen Gebiete in zunehmendem Masse zu einer asiatischen Macht werden? Lange hatte China vor Nachbarn sich nicht mehr zu fürchten brauchen. Sollte sich in neuer Form wiederholen, was es einst vor dem jetzt nutzlos gewordenen Bau der Grossen Mauer erlebt hatte? Und wie wirkte diese Wandlung auf Russland? Würde es, zumal da zur Sibirischen Eisenbahn im Süden die Transkaukasische Eisenbahn hinzukam, mehr und mehr aus einer europäischen zu einer asiatischen Macht werden?

Zur anderen Einstellung zur Politik bei Chinesen wie Fremden hatte viel beigetragen, dass Tientsin der Sitz des mächtigen Vizekönigs des Landes, Lihungtschang, war. Sein am Peiho gelegener Palast war im Ganzen zwar chinesisch eingerichtet, hatte aber auch europäische Empfangsräume und zwar mit neuzeitlichen Hilfsmitteln wie Telephon ausgestattet. Hatte Lihungtschang den Verkehr mit Ausländern überhaupt gepflegt, so zeitweise besonders den mit Deutschen. Einzelne Deutsche hatten eine nicht unerhebliche Rolle gespielt. Es waren vor allem der Direktor der chinesischen Seezölle Detring und der Erbauer des chinesischen Kriegshafens in Port Arthur v. Hanneken; ihnen konnte noch der chinesische Seezolldirektor für Korea v. Möllendorff zugezählt werden. Sie waren aber zur Zeit unseres Besuches bei Lihungtschang in Ungnade gefallen. Trotzdem spielten die Beziehungen der Fremden zu der chinesischen Beamtenschaft hier eine ganz andere Rolle als in allen anderen Vertragshäfen. Sie fehlten in Shanghai und erst recht in Hongkong fast völlig; dort gab es, abgesehen von dem chinesischen Hilfspersonal, einen Verkehr nur mit chinesischen Kaufleuten und er lag überwiegend in den Händen der Kompradore. Das war in Tientsin anders. Wie dem wirtschaftlichen Leben stand man auch dem politischen Leben der Chinesen hier näher. Das zeigte sich insbesondere auch bei der konsularischen Vertretung Deutschlands. Ich lernte in Konsul Zimmermann, dem späteren Staatssekretär im Auswärtigen Amt, einen Mann kennen, der das Treiben der Chinesen mit

verständnisvollere Augen anblickte, als ich bisher kennen gelernt hatte. Es tat mir sehr leid, dass wir in Tientsin nur kurz verweilen konnten.

Für die Weiterreise nach Peking war uns auf der noch nicht eröffneten Eisenbahn ein hübscher Salonwagen zur Verfügung gestellt worden. Diese Eisenbahnfahrt auf chinesischem Boden war wohl die vergnügteste Fahrt meines Lebens. Eine ausgelassenen Stimmung bemächtigte sich aller Beteiligten, einschliesslich des Konsuls Knappe. Bis Peking aber konnte man noch nicht fahren. Man musste jedoch noch einiges Geschäftliche mit den Eisenbahnleuten erledigen und als ich zurückkam, waren alle Mitglieder der Kommission fort und nur ein trübseliger Gaul wartete noch auf mich. Er erwies sich schon beim Aufsteigen als wenig fremdenfreundlich. Dann suchte ich, so schnell wie möglich, den ausgerissenen Reisegefährten nachzueilen; aber auch damit war mein Gaul nicht einverstanden. Im Grunde hatte er recht: denn es war Mitte Juni und die Mittagssonne brannte heiss. Das Merkwürdigste aber war, dass meine Rosinante bei jedem dunklen Schatten erschrocken beiseite sprang, bis ich bemerkte, dass sie auf einem Auge blind war. Unangenehmer war, dass ich mich ganz dem Tier überlassen musste, da der Weg mir natürlich nicht bekannt war und sich durch mannshohe Kauliangfelder hinzog, die jeden Ausblick verhinderten. Da war es mir recht angenehm, dass ein weichherziges Kommissionsmitglied sich bei einer Wegkreuzung meiner erinnerte. Bald kamen wir aus den Kauliangfeldern heraus und vor mir dehnten sich sechs Kilometer schnurgerade die gewaltigen Mauern, die Kublai-Khan, der Enkel des mongolischen Eroberers Dschingis-Khan, im 13. Jahrhundert rechteckig um die neue Hauptstadt Chinas gebaut hat. Ich wollte mich gerade der Bewunderung des Anblicks und der Eigenart des Erlebnisses ganz hingeben, als mein lieber Kamerad oder sein Pferd sich daran machte, seinen Genossen in weiter Ferne, der Stadtmauer entlang, in gestrecktem Galopp nachzueilen. Als mein Pferd sich anschliessen wollte, suchte ich es zurückzuhalten, aber Zügel und Steigbügel rissen und alsbald nötigte mich die Anziehungskraft der Erde eine Kotau-artige Reverenz vor der Residenz des Sohnes des Himmels zu machen. In etwas lädiertem Zustand, aber ruhig würdigem Schritt habe ich dann meinen Einzug in Peking durch eines der oft abgebildeten, von einer dreistöckigen Pagode gekrönten Stadttore gehalten.

Peking ist, zumal, wenn man die von der chinesischen Ming-Dynastie im Süden der mongolischen Stadt hinzugefügte Chinesenstadt mit in Betracht zieht, so weiträumig, dass man es zu Fuss garnicht durchmessen kann. Ich bestieg daher am anderen Tage wieder ein Pferd und zwar einen „mongolischen Pony“, der die volle Grösse eines Pferdes hat. Auch sein Wille war stärker als der meinige. Er ging den Weg, den er für den richtigen hielt, und liebte es besonders, an den langen Reihen von Kamelen so nah wie möglich vorüber zu laufen. Das war nicht uninteressant. Ich hatte das „Schiff der Wüste“ bisher nur mit Gegenden der Heissen Zone in Verbindung gebracht. Hier war es das wichtigste Fernverkehrsmittel und zwar einerseits nach Zentralasien, andererseits aber auch und vor allem nach dem kalten Sibirien; es brachte insbesondere den berühmten „Karawanen-Tee“ über Kiachta nach Russland. Aber das war doch wohl, wie die malerischen chinesischen Krieger mit Pfeil und Bogen in Wusung, ein Überbleibsel aus der Vergangenheit. Mit der Sibirischen Eisenbahn wird das Kamel den Wettbewerb auf die Dauer nicht bestanden haben. Jede Modernisierung erfordert Opfer. Ich persönlich habe übrigens an die Pekinger Kamele nicht nur angenehme Erinnerungen. Denn wenn mein mongolischer Pony an ihnen so nah wie möglich vorüberlief, war ich in ständiger Gefahr, ein Opfer ihres

in lautem Schnappen unablässig betätigten Fremdenhasses zu werden. Auch sonst nahm das Getriebe in den Strassen die Aufmerksamkeit so stark in Anspruch, dass von einer richtigen Besichtigung der Stadt nicht die Rede sein konnte. Ich bin daher am nächsten Tag doch zu Fuss losgezogen. Freilich war auch das mit ungewöhnlichen Unannehmlichkeiten verbunden. Da es keine Kanalisation in Peking gab, dienten dort damals die Strassen – in anderen chinesischen Städten habe ich ähnliches nie gesehen – zu allerlei, das anderswo die Öffentlichkeit scheu meidet; und so eifrig auch die Hunde ihrer Aufgabe der Strassenreinigung sich widmeten, sie überstieg ihre Kräfte. Daher wurden die Strassen, zumal bei staubaufwirbelndem Wind, zu Fuss sorgsam gemieden. Auch ist es nicht ganz leicht, im bunten Getriebe sich zurecht zu finden, obwohl das nach Süden gerichtete Rechteck der alten „Tartarenstadt“ – fast an New York erinnernd – nordsüdlich und ostwestlich von je neun parallelen Strassen durchzogen ist, die allerdings in der Mitte durch den Kaiserpalast der „Verbotenen Stadt“ unterbrochen wurden. Diesen hätte ich natürlich besonders gern gesehen. Da aber der „Sohn des Himmels und der Mittelpunkt der Welt“ mit seiner Mutter, der Kaiserin Tsuhsi, in Peking anwesend war, war das unmöglich. Was ich sah, ist so oft beschrieben worden, dass ich hier davon absehe.

Meine Aufgabe lag ja auch auf anderen Gebieten. Unmittelbar konnte ich für sie wenig tun; fremde Geschäftsleute waren in Peking nicht zugelassen. Aber ich fand reichlichen Ersatz. In Peking lebte der Europäer, der besser über das chinesische Wirtschaftsleben Bescheid wusste als irgendein anderer, auch als irgendeine Chinesin. Es war der Mann, der die chinesische Seezollverwaltung seit 1863 aufgebaut und geleitet hatte: eine der eigenartigsten Organisationen der Welt. Er arbeitete mit Chinesen wie mit Angehörigen fast aller europäischen Kulturvölker, hatte die chinesische Seezollverwaltung zu einer allgemein geachteten Behörde gemacht und durch sie der chinesischen Regierung die sicherste und einwandfreieste Einnahme verschafft. Sir Robert Hart, der „Inspector General of the Chinese Maritime Customs“, oder der „I.G.“, wie er allgemein genannt wurde, war Jahrzehnte hindurch der einflussreichste im Ausland geborenen Berater der Regierung in Peking. Vom Zollwesen aus hatte er seine Tätigkeit auf die Sicherung der Seeschifffahrt in den chinesischen Gewässern, das Finanzwesen, die chinesische Post, das Bildungswesen für Chinesen wie Europäer ausgedehnt. Ich freute mich, diesen Mann, dem die einzigen zuverlässigen Angaben über den chinesischen Handel zu danken waren, kennen zu lernen. Es war ein kleiner freundlicher Herr von 60 Jahren, irischer Abkunft, dem man nichts von seiner Würde und seiner Macht anmerkte. In jedem Wort, das er sprach, offenbarte sich der besonnene Kenner und warmherzige Freund des Landes. Ihm stand infolge jahrzehntelanger Tätigkeit China näher als irgend ein anderes Land. Selten habe ich so stark das Gefühl gehabt, mit einer Persönlichkeit von geschichtlicher Bedeutung zu sprechen.

Ausserdem fand ich freundliche Aufnahme in der deutschen Gesandtschaft. Das veranlasste mich, eine Tour zur Grossen Mauer am Nankou-Pass nicht mitzumachen. Ich widmete mich statt dessen den Akten der Gesandtschaft, die mir, soweit sie wirtschaftliche Verhältnisse behandelten, zugänglich gemacht wurden. Mehr lernte ich aus Unterhaltungen mit den Dolmetschern, die im Lande viel herumgekommen waren und Fühlung mit gebildeten Chinesen hatten. Am interessantesten waren aber die Mahlzeiten, die ich mit dem Gesandten, Freiherr v. Heyking, und seiner klugen Frau, der bekannten Schriftstellerin, einnehmen durfte. Die Welt, in der sich hier die Gedanken bewegen, war eine andere, als ich bisher bei den Deutschen in China kennen gelernt hatte. Machtinteressen standen ganz im

Vordergrund, und Geschäftsinteressen kamen nur in Betracht, soweit sie eng mit jenen verknüpft waren. In Shanghai war die Lage gleichsam umgekehrt: ausschliesslich Geschäftsinteressen ohne Verbindung mit chinesischen Zentralbehörden. So war ein natürlicher Gegensatz zwischen Peking und Shanghai gegeben, und er musste sich auch auf das Verhältnis von Gesandtschaft und Generalkonsulat erstrecken. Bei den Deutschen schien mir dieser Gegensatz besonders hervorzutreten. Bei den Engländern spielte er eine geringere Rolle, weil ihre Geschäftsinteressen so stark waren, dass sie auch politisch stets schwer ins Gewicht fielen; und bei den Franzosen trat er zurück, weil die Geschäftsinteressen so gering waren, dass sie von den politischen Interessen überschattet wurden. Bei ihnen hatte daher in Shanghai die Ansicht Verbreitung gefunden, die Gesandtschaft müsse nach Shanghai verlegt werden. Dadurch wäre aber der Verkehr mit den chinesischen Behörden und den anderen Gesandtschaften schwer gehemmt worden; auch durften kaufmännische Fragen nicht einfach politische werden. Richtig war, dass allein durch persönliche Verständigung, wie sie zwischen Peking und Shanghai ausgeschlossen war, die Entstehung eines Gegensatzes hätte vermieden werden können.

Bei der damals viel erörterten Frage wurden auch Schwierigkeiten des diplomatischen Verkehrs in China unzureichend berücksichtigt. Die strenge Abschliessung des „Sohnes des Himmels“ in der „verbotenen Stadt“ versinnbildlichte die Lage. An die entscheidenden Stellen heranzukommen, war noch immer mit grossen Schwierigkeiten verbunden. 1873 hatten die fremden Gesandten nur durch gemeinsames Vorgehen erreicht, dass sie zum ersten Mal beim chinesischen Kaiser zur Audienz zugelassen wurden. Fast zwei Jahrzehnte vergingen, ehe es 1891 gelang, eine Wiederholung zu erreichen. Sie war damals durch den aufgeklärten, inzwischen verstorbenen Prinzen Kung herbeigeführt worden. Wegen dieses Todes, aber auch wegen der Niederlage im Krieg mit Japan war die Lage nicht besser geworden. Es war nur an die Stelle hochmütiger Überlegenheit das Gefühl getreten, man müsse strenger als bisher an den Traditionen besserer Zeiten festhalten.

Eine Zuspitzung der politischen Fragen erlebte ich in Peking. Ich war von Herrn v. Heyking zu einem Abendessen geladen, das dem neuernannten chinesischen Gesandten in Berlin, Lühaichuan, gegeben wurde. Der chinesische Gast sprach kein Wort einer europäischen Sprache; ausserdem war er arg erkältet, sodass er, wenn ich mich recht erinnere, sogar um Verlegung des Abendessens gebeten hatte, was sich jedoch nicht hatte machen lassen. Er kam nun in feierlichster chinesischer Tracht mit einem persönlichen Diener an, der an einer langen Bambusstange einen kleinen Spucknapf hatte und von seinem Herrn von Zeit zu Zeit herbeigewinkt wurde. Herr v. Heyking verbot aber dem Diener beim Mittagessen die allzu chinesische Handreichung, wodurch sein Herr sichtlich in Aufregung geriet, da er die Einrichtung eines Taschentuches anscheinend nicht kannte. Zugleich erhob sich v. Heyking zu einer Begrüssungsansprache, die vom zweiten Dolmetscher der Gesandtschaft, Dr. Krebs, ins Chinesische übersetzt wurde. Als sie fertig war, erhob sich der chinesische Gesandte und verlas seine Antwort in merkwürdig gurgelnden Tönen. Das übte auf meine Nachbarin, die reizende Wiener Gattin des trefflichen oestereichischen Geschäftsträgers, Herr Dr. v. Rosthorn, einen so unwiderstehlichen Lachreiz aus, dass sie sich schliesslich unter den Tisch flüchtete, unter dem sie sich erst wieder bei der weniger gefährlichen Übersetzung herauswagte. Das Ganze wurde als ein grosses Amüsement aufgefasst, was auch den anwesenden Chinesen nicht hatte entgehen können. Herr v. Heyking schien aber von der ganzen Veranstaltung befriedigt zu sein.

In denselben Tagen fand ein noch grösseres Fest statt, Es wurde vom englischen Gesandten, Sir Claude Macdonald, aus Anlass des sechzigjährigen Regierungsjubiläums der Königin Victoria gegeben. Lady Macdonald war verhindert, da sie ein Kindchen erwartete; Frau v. Heyking machte statt ihrer die Honneurs. Die ganze offizielle Gesellschaft von Peking war erschienen; sogar der alte Vizekönig Lihungtschang, der Hauptberater der Kaiserin Tsusi, war zugegen. Das Ganze war für einen Fremdling wie mich natürlich äusserst interessant. Galt das schon vom bunten Gesamtgetriebe, so beobachtete ich mit besonderer Freude drei Menschen. Der erste war Sir Claude. Er war etwa 35 Jahre alt und bekleidete doch schon einen Posten, der zu den wichtigsten im ganzen Britischen Reich gezählt werden konnte. In dieser Verwendung junger unverbrauchter Kräfte glaubte ich die Erklärung zu finden, dass mit einer verhältnismässig geringen Zahl von Beamten das grösste und bunteste Reich der Weltgeschichte beherrscht wurde. Es war ein Typ, dem man etwas Bestechendes nicht absprechen konnte.

Das zweite erfüllte mich als Deutscher mit Stolz. Frau v. Heyking repräsentierte mit nicht zu überbietender Grazie. Es war ihr gleichgiltig, ob die deutsche, englische oder französische Sprache gesprochen wurde, sie meisterte sie mit gleicher Gewandheit. Sie schien für solche Feste geboren zu sein. Im Mittelpunkt meines Interesses stand aber natürlich der Vizekönig Lihungtschang. In seiner schwerfälligen Gestalt und grosstuerischen Art hatte er nichts Gewinnendes. Eigenwilligkeit und Menschverachtung sprachen aus seinem Benehmen. Und doch war dieser Mann gleichsam eine Personifikation von Chinas neuster Geschichte. Gab es in der Gegenwart jemanden, der so viel Merkwürdiges erlebt hatte? In solchen Betrachtungen versunken, wurde ich von unserem Gesandten gerufen: „Holen Sie schnell so viele Menschen wie möglich beim Vizekönig zusammen!“ Bald war ein stattlicher Kreis zusammen gebracht. Da erschien ein Abgesandter und erklärte in deutscher und chinesischer Sprache: „Der deutsche Gesandte bedauert, der Bitte des Vizekönigs nicht entsprechen zu können, da es nicht üblich ist, bei festlichen Gelegenheiten geschäftliche Angelegenheiten zu erörtern“. Lihungtschang bekam einen roten Kopf und gab deutlich seinen Unwillen, ja seine Wut zu erkennen. Auf mich wirkte der Vorgang bestürzend. Er war mir zuerst ganz unbegreiflich und schien mir ein Verzicht auf jede Unterhaltung zu sein. Nur im geschichtlichen Zusammenhang konnte er auch verstanden werden. Erst als ich mich daran erinnerte, dass den Europäischen Gesandten Wohnungen in der Strasse angewiesen waren, in der die Vertreter der tributpflichtigen asiatischen Völker wohnten, dass sie in der „Halle der Tributpflichtigen“ asiatischen Völker wohnten, dass erst beim Empfang des Prinzen Heinrich volle Gleichberechtigung errungen und dass sie noch immer sorglich zu behüten war, da verlor der Vorfall sein Unbegreifliches. Ob er politisch klug war, blieb allerdings eine offene Frage. In der Beziehung wurde ich erst etwas beruhigt, als ich einige Wochen darauf in Yokohama von Admiral Diederichs auf dem Flaggschiff seines Geschwaders eingeladen wurde und dort Einiges über Anlass der Entsendung des Geschwaders erfuhr. Er lag in der erwähnten Schwierigkeit, die nach Ostasien entsandten Kriegsschiffe mit den nötigen Kohlen zu versorgen; denen abzuhelfen, China nicht fähig, vielleicht auch nicht gewillt war. Die Mächte, die beim Friedensschluss Einspruch gegen Japans Forderungen erhoben hatten, waren daher entschlossen, in der Kohlenfrage eine Lösung zu erzwingen. Es fragt sich nur, wie und wo das am besten geschehe.

Bald nach dem Fest in der englischen Botschaft hiess es wieder weiter zu ziehen. Ich suchte die Rückreise möglichst chinesisch zu gestalten. Darum fuhr ich, da auch Regenwetter eingesetzt hatte, mit

dem Hauptverkehrsmittel in Nordchina zur Eisenbahn. Das ist der zweirädrige chinesische Karren, in dem man mit untergeschlagenen Beinen auf dem Boden unter einem Schutzdach hinter dem Kutscher sitzt. Die Karrenfahrt erfolgte, wenigstens teilweise, auf der berühmten Kaiserstrasse. Sie hat einst wahrscheinlich alle vorhandenen Strassen übertroffen. Denn sie ist aus gewaltigen Steinblöcken, angeblich sogar Marmorblöcken, erbaut worden. Diese Blöcke waren noch vorhanden, aber sie hatten sich manchmal um mehr als ein Viertel-Meter verschoben. Über solche Absätze fiel der Karren herunter. Er hielt den Stoss bewundernswert aus. Der europäische Insasse weniger. Aber er wurde zur Abhärtung erzogen. Denn der dicke Strassenschlamm, der an einzelnen Stellen sogar, trotz der hohen Räder, in den Karren hineinquoll, machte ein Aussteigen unmöglich. Ich wusste nicht, ob man sich mehr über die grenzenlose Üppigkeit in der Vergangenheit oder über die grenzenlose Verwahrlosung in der Gegenwart wundern sollte. Und sie war keine vereinzelte Erscheinung: wie bei Strassen und Brücken, so auch bei Tempeln, Stadtmauern und noch benutzten Amtsgebäuden wiederholte sie sich. Verwahrlosung beherrschte das Bild des ganzen Landes und sie wurde von Chinesen nicht bedauert, sondern mit grösstem Gleichmut als unvermeidlich hingenommen. Mittel für Neubauten aufzubringen, war nicht schwierig; sie lohnten sich für den Erbauer auf die eine oder andere Weise. Unterhalten war ein undankbares Geschäft für den Erbauer wie für den Nutzniesser; wer sich damit befasste, lief Gefahr, dauernd damit belastet zu werden. Ein kapitalistisches Denken, also ein solches, das auf Erhaltung eines angelegten Kapitals ausgeht, ist erst die Frucht hoher wirtschaftlicher Entwicklung. Gilt es in anderen Ländern, den kapitalistischen Geist zu zähmen, so muss er in China erst erweckt werden. Das war hier die wirtschaftliche Hauptaufgabe. Es fehlte nicht an Ansätzen zu ihrer Lösung. Sie waren aber vereinzelt und gebunden an bestimmte Persönlichkeiten. Die nötige Gewähr der Dauer fehlte; sie konnte nur durch verständnisvolles Zusammenwirken von Staat und Wirtschaft geschaffen werden. Auch das fehlte nicht ganz; vor allem nicht unter dem Vizekönig Tschangtschung in Wutschang. Das reichte für das Riesenreich nicht aus. Im Ganzen war die immer nötiger gewordene Kontinuität in der Wirtschaft nicht vorhanden.

Zun Mangel an ihr sollte nun auch noch der an politischer Kontinuität hinzukommen. Der unglückliche Krieg mit Japan hatte aller Welt des chinesischen Kaiserreichs Schwäche offenbart. Das war sogar in solchem Masse geschehen, dass alle Länder, die in China erhebliche Interessen hatten, hinfür für stärkeren Selbstschutz sorgen zu müssen glaubten. Russland besetzte Port Arthur und Talienwan, Deutschland die Bucht von Kiautschau, England Weiheiwei und Frankreich Kwangtschuwan. Das vergrösserte noch Chinas Erschütterung. 1898 brach das Verhängnis aus. In diesem Jahre wurde der jugendliche Kaiser Kwanghsi durch eine Palastrevolution gefangen gesetzt; kurz darauf wurde der deutsche Gesandte, Freiherr v. Ketteler, ermordet und das gesamte diplomatische Korps im Peking Gesandtschaftsviertel monatelang belagert; 1900 zog zur Sühne Graf Waldersee an der Spitze deutscher wie anderer europäischer und amerikanischer Truppen als Sieger in Peking ein; 1908 starben innerhalb zwei Tagen Kaiser Kwanghsü und seine Mutter, die Regentin Tsuhsi; 1911 war die Revolution Sunyatseng; 1912 verzichtete Fürst Schum für seinen unmündigen Sohn Hsuentung auf den Thron und damit erlosch die „Älteste Monarchie der Welt“; kurz darauf wurde auch die Regierung der neuen Republik aus der „nördlichen Hauptstadt“ Peking, in der die chinesischen Kaiser über sechshundert Jahre residiert hatten, nach der „südlichen Hauptstadt“ Nanking verlegt, in der vorher auch schon die Ming-Dynastie geherrscht hatte. Diese erschütternde Reihe umstürzlerischer Tatsachen schuf neben der

wirtschaftlichen Aufgabe eine nicht minder schwierige politische Aufgabe der Neuordnung. Fehlte ruhige Kontinuität im Staatlichen Leben, war sie auch nur in Ausnahmefällen in der Wirtschaft zu erreichen. Mancher China-Freund kam nur blutenden Herzens zu dieser Erkenntnis.

Beherrschte mich beim Verlassen von Peking das Bedauern, diese vielleicht merkwürdigste grosse Stadt der Welt, die von den besuchten anderen chinesischen Städten so grundverschieden war, nicht genauer kennen gelernt zu haben, so überwog doch bald die Genugtuung, dass ich Peking noch in seiner alten Eigenart erlebt hatte. Der Zusammenhang mit der Vergangenheit war noch ungebrochen und im Leben der Stadt – vom Gesandten Viertel abgesehen - so gut wie nichts, was an europäische Zivilisation gemahnt. Wie schnell sollte sich das ändern.