

**Zeitschrift:** Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen  
**Herausgeber:** Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft  
**Band:** - (1900)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Ein Blick in das wirtschaftliche Leben Japans  
**Autor:** Werder, Gustav  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1092424>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Ein Blick in das wirtschaftliche Leben Japans.

Von Prof. **Gustav Werder.**

---

Der ungeahnte Aufschwung, sowohl in politischer, als wirtschaftlicher Beziehung, welchen das japanische Kaiserreich seit der Eröffnung seiner Häfen Hakodate, Simoda und Nagasaki im Jahre 1854 genommen hat, beschäftigt nicht nur die Staatsmänner, welche den Expansionsgelüsten jenes Landes folgen, sondern auch die geschäftlichen Kreise Europas, die wohl hie und da mit Sorgen der Entwicklung der Industrie und des Handels Japans entgegensehen. Soweit es der beschränkte, zur Verfügung stehende Raum erlaubt, wollen wir den gegenwärtigen Stand jener Erwerbszweige, sowie die Umstände, unter welchen beide florieren oder leiden, kurz skizzieren, um die Frage wenigstens zum Teil zu beantworten, ob wir von einer gelben Gefahr sprechen können, soweit es Japan betrifft, denn wenn China in geordnete Verhältnisse eintritt und in die Weltwirtschaft thätig eingreift, werden sich jetzt noch unberechenbare Perspektiven eröffnen.

Im Gegensatz zu dem Landkoloss China mit seinen 11 Millionen qkm und 357 Millionen Einwohnern, der erst wartete, bis die europäischen Mächte mit Feuer und Schwert ihn zwang, ihnen Eingang zu verschaffen, ist das japanische Inselreich einer solchen Aktion zuvorgekommen, indem es sich mit beispielloser Schnelligkeit auf die Höhe europäischer Nationen schwang und hier seinen Rang behauptet. Freilich ist diese Zivilisation, wie es nicht anders sein kann, nur aufgefropft worden; der grossen Masse der 44 Millionen Japaner kam die Revolution zu schnell und so besitzen wir in Japan eine gebildete, europäischer Kultur beflissene Bevölkerung neben einer weit grössern, die nicht Schritt halten konnte. Die weitere Thätigkeit der Regierung muss nun darauf gerichtet sein, die Kluft zu überbrücken, die Kultur in der grossen Masse des Volkes zu fördern,

um nicht nur auf dem Papier, sondern in Wirklichkeit auf der Höhe der europäischen Völker zu stehen. Das Unvermittelte der verschiedenen Gesittung der Einwohner ist von grösstem Einfluss auf die gewerbliche und industrielle Entfaltung des Landes, wie wir noch sehen werden. Erst wenn abendländische Bildung das ganze Volk durchdrungen haben wird, werden wir definitiv beurteilen können, ob von Seite der Japaner der europäischen Industrie grosse Gefahr drohe, bis dahin werden aber verschiedene Generationen kommen und gehen.

Eine Vergleichung zwischen Chinesen und Japanern drängt sich dabei von selbst auf. Wir wollen dieselbe auf das Notwendigste beschränken. Sowie sie sich von jeher anfeindeten, sind sie auch im Charakter grundverschieden von einander. Der arbeitsame, nüchterne, nervenlose Chinese bildet den Uebergang vom Menschengeschlecht zum Maschinenreiche, wenn dieser Ausdruck gestattet ist; wie eine gut regulierte Maschine arbeitet er für wenig, unverdrossen, ununterbrochen, exakt und mit unübertroffener Geduld und Zähigkeit, der Japaner dagegen ist ein eminent sanguinischer Mensch, flüchtig, ohne dieselbe Ausdauer und vor Allem fehlt ihm die Pünktlichkeit und Gewissenhaftigkeit, welche den chinesischen Kaufmann auszeichnet. Eines indess haben beide Völker gemeinsam: den Nationaldünkel und Fremdenhass.

Im geschäftlichen Verkehr setzt sich der Japaner mit Leichtigkeit über alle Bedenken weg. Die mangelhafte Erfüllung von Verträgen und Abschlüssen, das Wortbrechen bei beiderseitig vereinbarten Bedingungen, unzuverlässige Lieferung der Ware sind täglich vorkommende Dinge und zwar um so mehr, je bedeutender und dringender die Aufträge sind. Auf die berechtigten Reklamationen der europäischen Kaufleute antworten die japanischen Lieferanten mit Abbruch der Beziehungen, eine Sachlage, die sich stets mehr und mehr zuspitzt und das Geschäft erschwert, wenn nicht verunmöglicht. Vergibt dagegen die Regierung Aufträge, so geschieht dies zu den strengsten Bedingungen und wird die Ware nicht auf den Tag abgeliefert, so wird die Konventionalstrafe in ihrer ganzen Härte angewandt. Ein französisches Haus zum Beispiel verlor auf diese Weise seine Hinterlage von 100,000 Yen. Die grösste Vorsicht, nicht nur beim Verkauf, sondern auch beim Bezug, ist daher am Platze, und fremde Kaufleute sollten unbedingt bei ihren Konsuln über die Verhältnisse der japanischen Firmen Erkundigungen einziehen, bevor sie sich mit ihnen in Verbindung setzen.

Das Flatterhafte, Unzuverlässige, sich Ueberstürzende des japanischen Charakters macht sich aber auch in der Industrie geltend. Mancher neu eingeführte Zweig ist lediglich aus diesem Grunde im Keime getötet worden, dazu kommt das Schlimmste, wissentlich unreelle Bedienung der Kunden. Wie oft haben wir in den Zeitungen gelesen, dieser und jener Industriezweig sei in Japan eingeführt worden; thatsächlich finden wir als bedeutende Industrien nur folgende: Baumwollweberei, etwas Wollen-Spinnerei und -Weberei, Jute-teppichfabrikation, Cement- und Zündhölzchen-Industrie, Mattenflechterei und Herstellung japanischer Spezialitäten, wie Fächer, Lackwaren, Papier. Bei andern Erwerbsbranchen, wie die Fabrikation von Uhren, Nägeln, Glas u. s. w. ist es nicht nur nicht beim Anfang geblieben, sondern sie haben vollständig Fiasko gemacht. Nehmen wir die Uhrenindustrie, welche uns Schweizer besonders interessiert. Die Fabrik in Tokio beschäftigte etwa 30 junge Leute von 12—20 Jahren unter ähnlichen Verhältnissen, wie viele Klosterfabriken Frankreichs und Belgiens die ihren; sie hätte also, was Herstellungskosten betrifft, unbedingt mit unserm Fabrikat konkurrieren können. Nebenbei gesagt, bezog diese Fabrik beinahe alle Bestandteile aus der Schweiz, sodass es sich sozusagen bloss um das Zusammensetzen derselben handelte. Auch das Geld, welches in der Fabrik zu Osaka angelegt war, ging verloren; die japanische Uhrenindustrie ist demnach nicht mehr zu fürchten. Das ersterwähnte Unternehmen verlegte sich sodann auf die Fabrikation von Wanduhren, deren Export, besonders nach den ostasiatischen Häfen, bis auf 52,000 Stück im Jahre 1898 stieg. Allein diese Industrie wurde durch die Japaner selbst zerstört, indem sie, sobald sie glaubten, den Absatz gesichert zu haben, anfangen, schlechte Ware zu liefern, sodass ihr Fabrikat von Wladivostok bis Singapore in Verruf kam. Auch die Qualität der Zündhölzchen, ein Produkt der Grossindustrie, lässt sehr zu wünschen übrig und trotz der Reklame an der Pariser Weltausstellung dürfte sich der erhoffte Export nach Europa kaum einstellen, da das Transportrisiko zu gross ist; beim blossen Oeffnen der Schachtel explodiert nämlich oft der ganze Inhalt. Gegenwärtig ist die Ausfuhr auf die ostasiatischen Plätze beschränkt.

Dem Japaner wird auch jede Befähigung zu administrativer Thätigkeit abgesprochen; ob dieses Urteil durchgängig zutrifft, dürfte mit Récht zu bezweifeln sein, denn wenn auch manche Unternehmung an mangelhafter Leitung zu Grunde ging, so kann der Umstand nicht dem japanischen Industriellen im Allgemeinen zur Last gelegt

werden. Hier kann und muss eine tiefere Berufsbildung Abhilfe schaffen. Bei dem phänomenal raschen Umschwung Japans konnte aber diese Bildung noch nicht in gewünschtem Masse gründlich eindringen, eher könnten wir die Uebereilung rügen, welche manche Verwaltungsräte industrieller Etablissements mit der Entlassung technisch geschulter Europäer an den Tag legten, um die Leitung, trotz des Mangels elementarster Kenntnisse, selbst an Hand zu nehmen. Es ist ein charakteristischer Zug der Japaner, sich möglichst viel von den Fremden zeigen zu lassen, den Nutzen jedoch für sich allein zu behalten. Als eine vorübergehende Erscheinung müssen wir dann wieder (als Folge des sino-japanischen Krieges) die Ueberstürzung betrachten, womit sich kleine Kapitalisten ohne Erfahrung und oft ohne ihre Projekte gehörig studiert zu haben, Fabriken errichteten; sie alle wurden durch die nachfolgende Krise ruiniert.

Wir haben hier einige Nachteile konstatiert, unter welchen die Entwicklung der japanischen Industrie leidet. Manche derselben wurzeln im Volkscharakter und dürften schwerlich zu beseitigen sein, andererseits macht das Land abwechselnd gute und schlechte Erfahrungen, wie es unter den Umständen nicht anders sein kann; jedenfalls wird allmählig die Industrie mit fortschreitender Volksbildung in geordnetere Bahnen gelenkt, sodass die Krisen ihre Heftigkeit verlieren werden und die Existenz zahlreicher alter und neu einzuführender Erwerbszweige eine mehr gesicherte werden wird.

Der Entwicklung der Industrie kommt die dichte Bevölkerung sehr zu statten, die durchschnittlich 111 per qkm beträgt, also zwischen der Grossbritannien und Deutschlands. Die Dichtigkeit ist allerdings sehr verschieden, am grössten auf der Südhälfte Nippons, Sikoku und Kiusiu, wo wir denn auch die wirtschaftliche Thätigkeit konzentriert finden. Versuche der Regierung, die Besiedlung der nördlichen Teile Japans durchzuführen, sind fehlgeschlagen. Diese dichte Bevölkerung, sowie deren rasche Zunahme, ca. 600,000 per Jahr, verursacht die grosse Anzahl der Kleinbauern, die darunter sehr leiden, auch die fortgesetzte Verteuerung aller Lebensmittel, die noch schnellere Erhöhung der Steuern und der Geldmangel zwingen sie, bei Kaufleuten und insbesondere Regierungsbeamten Anleihen zum Zinsfusse von 15—70 % zu machen, was natürlich die Bauern mit der Zeit zwingt, ihre Grundstücke den Gläubigern abzutreten. Die neuen Pächter empfinden den Druck der jährlichen Pacht eben so sehr, wie der frühere Eigentümer seine Spesen. Die Armut verbreitet sich auf diese Weise über stets grössere Gebiete und bildet

eines der grössten und schwierigsten Probleme der wirtschaftlichen Zukunft Japans, obgleich sich schon verschiedene Verbände organisierten, um diesem Unglück zu steuern. Die direkte Folge des bäuerlichen Notstandes ist selbstverständlich die Wanderung der agrikolen Bevölkerung nach den Städten, wo sie alsdann der Industrie zu gute kommt und auf die Lohnverhältnisse, also auf die Konkurrenzfähigkeit Japans einen bedeutenden Einfluss ausübt. Eine Ausnahme bilden die Gegenden, wo sich die Kleinbauern in Genossenschaften vereinigten und wo die grössere Rendite der Seidenraupenzucht die Existenz erleichtert, also im südlichen Teile des Reichs.

Der japanische Arbeiter, obgleich intelligent und geschickt, besitzt nicht die Widerstandsfähigkeit des europäischen, er liefert ein geringeres Resultat; die Löhne sind deshalb schon aus diesem einen Grunde bedeutend kleiner, als bei uns. Aber sie differieren auch je nach dem Landesteil; am höchsten sind sie in Tokio, Yokohama und Kobe; in den andern Teilen Nippons sind die Löhne schon um über 42 % niedriger, noch tiefer auf Kiusiu und Sikoku. Eine eigentliche Lehrzeit für industrielle Arbeiter existiert nicht und wird noch lange auf sich warten lassen. In den neueingeführten Industrien verfügt der Grossteil der Arbeiter kaum über die Fertigkeiten, wie bei uns ein guter Lehrling. Die Unbeständigkeit des Japaners kommt auch hier wieder zum Ausdruck, denn er ist imstande, sein Fach, in dem er heute arbeitet, morgen mit einem andern zu vertauschen. Sollen die Industrien nicht auf ihrem jetzigen Umfange bestehen, sondern entwickelt werden, so ist es unumgänglich notwendig, eine viel bessere, leistungsfähigere Arbeiterschaft heranzubilden; so wie aber heute die Dinge liegen, ist das noch auf absehbare Zeit nicht möglich. Berücksichtigen wir daher beim Vergleichen europäischer und japanischer Fabrikationskosten ausser den Löhnen auch die Qualität des Fabrikats und die produzierte Menge, so finden wir, dass es mit der gefürchteten japanischen Konkurrenz nicht so schlimm steht, besonders wenn wir erwägen, dass die Löhne noch lange nicht auf dem Höhepunkt angelangt sind.

Infolge der Entwicklung des Landes, der steigenden Anforderungen der Japaner, der Finanzpolitik der Regierung sind sämtliche Lebensbedürfnisse ungemein teuer geworden, nicht nur für Einheimische, auch für die Fremden, derart, dass letztere sich teilweise vom Geschäfte zurückziehen. Manche Waren sind um das Dreifache im Preise gestiegen. Hand in Hand mit der allgemeinen Verteuerung geht die rasche Steigerung der Arbeitslöhne. Am grössten ist diese

gerade in der Textilindustrie, wo die Zunahme seit 1887 180,0% für Seidenspinnerinnen, 330 % für Weber und 253 % für Weberinnen aufweist. Im Jahre 1898 betrug das Einkommen respektiv 24, 38 und 23 Sen (à 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cents). Das sind Durchschnittswerte für das ganze Reich; in den Industriezentren erhalten die Arbeiter höhere Löhne, Weber 50 Sen, Weberinnen 25 Sen, diejenigen der Seidenfabriken noch mehr. Die Frauenarbeit, wenn auf gewisse, passende Beschäftigung beschränkt, wie die Präparation des Thees, in der Weberei u. s. w. ist für den Industriellen selbstverständlich ein grosser Vorteil, da die Lohndifferenz zwischen männlichen und weiblichen Arbeitern ein Drittel bis zur Hälfte bildet.

Zur Entwicklung der Industrie fehlt es leider an Kapital; infolge schlechter Erfahrungen hat sich fremdes Geld nicht in dem wünschenswerten Masse an Gründungen beteiligt, aber auch im Lande selbst, wenigstens im Jahre 1898, herrschte fühlbarer Geldmangel, auf dessen Ursache der Raum nicht erlaubt, einzugehen. Jedenfalls war auch das Vertrauen in Europa sehr geschwunden, denn von der in London plazierten Anleihe von 100 Millionen Yen wurden nur 12 gedeckt, der Rest musste vom Syndikat selbst gegeben werden, das sich mit der Plazierung beauftragt hatte. Es hängt von der zukünftigen Finanzpolitik Japans ab, ob das fremde Vertrauen wieder bald befestigt wird; Schwierigkeiten in der Durchführung eines richtigen Programmes sind genügend vorhanden, dagegen sind auch Fortschritte zu verzeichnen.

Die Goldwährung wurde schon 1897 eingeführt. Die durch die Silberentwertung gestiegenen Warenpreise erleichterten die offizielle Herabsetzung der Wertrelation zwischen Silber und Gold auf die Hälfte, d. h. von 16,173 auf 32,346; allerdings verlor Japan später noch 5,3 Millionen Yen durch einen weitem Preissturz des Silbers, was aber bei der Prägung der Scheidemünzen mehr als eingeholt wurde. Das Land hatte vorher reine Silberwährung. Der Umtausch des alten Silberyen geschah auffallend rasch, schon <sup>5</sup>/<sub>4</sub> Jahr nach Einführung des Gesetzes waren alle Silberyenstücke verschwunden. Glückliches Japan! Dabei kam es vortrefflich zu statten, dass von 165 Millionen Silberyen 99 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen im Ausland zirkulierten, ohne Wahrscheinlichkeit der Rückkehr. 38,6 Millionen wurden gegen Gold umgetauscht, 4 Millionen gingen an Steuern ein, 3 Millionen kamen von Formosa, 25,6 Millionen lagen gegen Silbercertifikate bei der Regierung und wurden gegen Gold umgetauscht. Vom Reste der 165 Millionen wurden 27 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> in Scheidemünzen umgeprägt, 40 <sup>3</sup>/<sub>4</sub>

Millionen in Shanghai und Hongkong zum innern Wert verkauft und  $6\frac{3}{4}$  Millionen nach Formosa, Korea etc. verschifft. Heute gilt der Gold-Yen als Münzfuss, welcher einen Pariwert von  $24\frac{5}{8} d = \text{Fr. } 2.58$  hat und in 100 Sen eingeteilt ist.

Am 1. Januar 1899 trat der neue Zolltarif in Kraft, der mit seinen hohen Ansätzen den alten 5 % ad valorem-Tarif ersetzte und zum Teil den Ausfall gut machen soll, der durch die Aufhebung der Exportzölle in der Staatskasse entsteht. Trotz der höhern Importabgaben stieg der Handelsumsatz im Jahre 1899 auf eine unerwartete Höhe.

Im Stadium des Projektes steht noch der Eisenbahnrückkauf, was speziell bei uns gewisse Sympathien erwecken sollte. Infolge seiner Inselnatur ist Japan vorzugsweise auf das Meer angewiesen, auch im Binnenverkehr, umsomehr noch, da das enge, langgestreckte Reich von hohen Gebirgszügen (bis zu 3780 m beim Fudschijama) erfüllt ist, die den Verkehr durch das Innere ausserordentlich erschweren. Japan hat die Inselnatur Grossbritanniens vereinigt mit der Höhengliederung Italiens, aber noch in ausgeprägterer Form. Es liegt auf der Hand, dass dem Eisenbahnbau dadurch verschiedene Hindernisse entgegenstehen, einmal die hohen Kosten der Anlage und der Unterhaltung, dann wegen der Verteilung der Bevölkerung auf die wenigen Niederungen und der Küste entlang, ferner durch die Konkurrenz der billigen, umfangreichen Küstenschiffahrt. Wenn trotzdem sich das Eisenbahnnetz in grösserm Masse entwickelte, so ist das nur ein neuer Beweis für den wirtschaftlichen Aufschwung Japans.

Die erste Linie wurde 1870 zwischen Tokio und Yokohama gebaut; zwei Jahre später begann der Betrieb. Diese ersten 29 km kosteten nahezu 4 Millionen Yen, woran die Unkenntnis des Landes der fremden Ingenieure Schuld trug. Es folgten dann die Linien Kobe-Osaka, Osaka-Kioto und Kioto-Otsu, letztere 1879. Der grossen Spesen müde, überliess die Regierung den Bau der Eisenbahnen den Privatgesellschaften, indem sie die Garantie der 6 % Zinsen übernahm. Wir finden also in Japan Staats- und Privatbahnen. Gegenwärtig beschäftigt sich die Regierung mit dem Bau einer Linie Tokio-Kioto durch das Innere, um aus strategischen Gründen die Küste zu vermeiden, welcher bei weitem der grösste Teil der Schienenwege folgt. Ende 1899 bestanden im Ganzen 1229 km Staats- und 4243 km Privatlinien im Betriebe, das Gesamtkapital der 58 Gesellschaften betrug 239 Millionen, wovon 158 Millionen einbezahlt waren. Die Rendite auf das in Konstruktionskosten verbaute Kapital ist 6 bis

8 $\frac{1}{4}$  0/0. Diese Privatbahnen gedenkt nun der Staat anzukaufen. Die Regierung nähme als Basis die Hälfte des Reingewinns der letzten drei Jahre, deren Betrag mit einer Konstanten zwischen 20 und 25 multipliziert würde; das natürlich nur für die sich schon im Betrieb befindenden Linien. Die übrigen, wie auch jene ohne Dividenden, würden auf andere Weise geschätzt. Ein Zweck, der durch den Ankauf erreicht werden soll, ist, den Aktionären die flüssigen Mittel zu verschaffen, um diese für die Industrie nutzbringend zu verwenden, sei es, um neue Zweige einzuführen, sei es, um schwankende Unternehmen zu konsolidieren. Eine Bezahlung mit Kriegsobligationen zu 4 $\frac{1}{2}$  0/0 und 5 0/0 würde also nicht zu dem gesteckten Ziele führen.

Gedenken wir hier noch der Opfer, welche die Regierung der Handelsmarine bringt und den Staat jährlich ca. 10 Millionen Yen kostet. Für ein Inselvolk, wie das japanische, ist es von grösster Wichtigkeit, soviel als möglich den Seehandel zu beherrschen oder doch zu beeinflussen, sowie im Kriegsfall einerseits von fremden Schiffen unabhängig zu sein, andererseits die nötigen Transportmittel für Truppen und Material zur Verfügung zu haben. Aus diesem Grunde und um die Fracht den eigenen Leuten zukommen zu lassen, gewähren alle Seehandel treibenden Staaten Subventionen und Begünstigungen, die in Japan besonders weitgehen.

Gegenwärtig besteht regelmässiger Verkehr durch japanische Dampfer mit Hamburg (14tägig), in monatlichen Fahrten mit Bombay, Australien, Seattle und San Francisco; ausserdem eine wöchentliche Verbindung mit Shanghai, neben vielen andern von minderer Wichtigkeit; zu erwähnen ist noch die regelmässige Fahrt auf dem Yangtsekiang bis Jtschang. Es ist möglich, dass der von der Regierung begünstigte Schiffsbau in Japan einen zweiten Anlauf nimmt, nachdem der erste, wie so vieles im Reiche der aufgehenden Sonne, ein klägliches Ende genommen hat.

Die Verbesserungen in den Hafenstädten, die Errichtung einer Hafenanlage in Osaka und zahlreiche Missionen nach dem Auslande bezeugen die Sorge der regierenden Organe. Ueber das Land zerstreut finden sich zahlreiche Schulen aller Art, von den Kleinkinderschulen bis zur Universität.

Ein Zug der Japaner, von den Europäern möglichst viel Nutzen zu ziehen, sie dagegen soviel als möglich vom Leibe zu halten, ist schon berührt worden. Das fremde Geld ist sehr willkommen und gesucht, die Besitzer desselben jedoch trachtet man unschädlich zu machen, indem man ihnen recht viel Hindernisse in den Weg wirft.

So ist den Europäern endlich erlaubt, sich im Innern des Landes niederzulassen, aber Grund und Boden zu erwerben, ist ihnen untersagt. Es wird noch lange gehen, bis den Fremden die gleichen Rechte wie den Einheimischen zugesprochen werden. Als mächtiges Mittel zur Förderung fremdenfeindlicher Aktionen gilt die Kooperation, wie denn der Hang nach Zusammenwirken bei den Ostasiaten stark ausgeprägt ist, und so finden wir in Japan Vereinigungen verschiedenen Charakters, in grossen Städten solche der Kaufleute und Zwischenhändler, eine Art Börse, welche die Preise bestimmen oder sogar aufnötigen, andere verteilen ihre Thätigkeit über das ganze Land für den Vertrieb eines bestimmten Artikels. Dann existieren Verbände, Maoda, mit über 100 Filialen, welche die grössten Kaufleute der wichtigsten Warengattungen in ihren Interessenkreis zu ziehen versuchen, um derart auf die fremden Kaufleute einen Druck auszuüben. Diese einflussreiche Organisation, deren Wirken so vorteilhaft für die Japaner erscheint, verfolgt den heimlichen und unmittelbaren Zweck, den fremden Niedergelassenen viel Schwierigkeiten zu bereiten und sie im Notfall zu boykottieren. Die Bedeutung dieses fremdenfeindlichen Verhaltens von Regierung und Volk, ungleich diplomatischer, als die Haltung Chinas, wird uns erst klar beim Prüfen des Anteils der japanischen Kaufleute am Handel:

	1896	1897	1898	
Anteil der japanischen Kaufleute	222	325	382	Mill. Fr.
» » fremden	560	666	766	» »

Die Japaner haben somit einen grossen Fortschritt gemacht im Vergleich zu den Fremden. Im Jahre 1893 noch betrug ihr Anteil nur  $\frac{1}{6}$ , 1898 schon  $\frac{1}{3}$  des Gesamthandels. Der Zuwachs des direkten Handels 1896/98, d. h. der japanischen Kaufleute, beträgt über 72 %, der der Fremden nur 37 %, also etwas über die Hälfte. Nicht zu vergessen ist, dass ausser dem prozentualen Zuwachs das absolute Steigen des direkten Handels noch viel bedeutender ist, denn der Handelsumsatz ist jedes Jahr in grosser Zunahme begriffen:

1877 betrug derselbe	36,670,308	Silberyen
1878 » »	39,875,571	»
1888 » »	131,160,744	»
1898 » »	433,737,186	Goldyen (vor Einführung der höhern Zölle)
1899 1. Jan. bis 31. Okt.	345,042,252	»

Interessant ist die Verteilung des Handels auf die verschiedenen Häfen. Früher konnte nur Yokohama in Betracht kommen, da sich

dort, mit Ausnahme von wenigen Textilwaren, der ganze Handel konzentrierte. Inzwischen wurden neue Häfen eröffnet und ganz besonders die Industrie im Süden entwickelt, wodurch sich die Handelsbewegung auch nach dort verschob. Vor allem fällt das rapide Anwachsen von Kobe in die Augen, das die grossen Industriezentren Japans Hiogo, Osaka und Kioto mit Rohstoffen versorgt und deren Fabrikate verschifft, zugleich auch die Verteilung der Waren nach Sikoku und Kiusiu besorgt. Kobe hat infolgedessen Yokohama beim Import beinahe um 25 % überflügelt und steht seit 1898 an erster Stelle. Yokohama dagegen kommt, des Seidenexportes wegen, bei der Ausfuhr in erster Linie, obwohl ihm auch hier mit 75 % 1898 gegen 50 % 1896 Kobe bedenklich nahe rückt.

Es versteht sich von selbst, dass der Verkehr Japans mit seinen Nachbarländern sehr rege sein muss, nicht nur der Nähe selbst wegen, sondern auch infolge der industriellen Thätigkeit, welche dort, wo diese fehlt, wie in Ostasien, ihre Produkte absetzt; anderseits senden jene agrikolen Länder Nahrungsstoffe (Reis und Zucker), denn Japan ist im Begriffe, vom Landwirtschaft treibenden Lande zum Industriestaat zu werden. Gewiss ein Gebiet, gross genug, dem europäischen Kaufmann zu denken zu geben. Der Anteil dieses ostasiatischen Gebietes (China, russisch Asien, Hinterindien mit Ausnahme von Birma, Philippinen) betrug z. B.:

1894	30 %	des Gesamtexportes von	111	Millionen Yen
1898	40 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %	»	166	»
1894	38 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %	des Gesamtimportes	109	»
1898	46 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %	»	277 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	»

Dieser Umsatz erklärt denn auch gründlich die Bedeutung, welche Japan der Verbindung mit Ostasien beilegt und die Tendenz, seinen politischen und wirtschaftlichen Einfluss dort auf jede Weise zu befestigen und zu mehren.

An zweiter Stelle kommen die Vereinigten Staaten, welche Rohbaumwolle, Petroleum u. s. w. liefern, dafür Thee und Seide erhalten; sie partizipieren mit 14,4 % am Import und 28,4 % am Export, dann folgt Grossbritannien mit 4,7 % an der Ausfuhr und 22,6 % bei der Einfuhr, ferner Belgien, Schweiz etc.

Die Schweiz beteiligt sich mit 0,14 % und 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> % respektiv. Leider ist die Einteilung in der schweizerischen Warenstatistik zu allgemein gehalten, sodass Angaben für Japan aus eigenen Quellen nicht genommen werden können. Dort erscheinen 1898 China, Japan, französisch Indien und das »übrige Ostasien« unter einer Rubrik

mit 21 Millionen Export und 13 Millionen Import aus der Schweiz, lächerlich geringfügige Zahlen, wenn wir bedenken, dass jene Länder von 450 Millionen Menschen bewohnt sind, also beinahe 30 % der Bevölkerung der ganzen Erde. Das Verhältnis auf die Schweiz angewandt wäre: Export Fr. 86,600, Import Fr. 140,000!!

Die hier berührten günstigen und ungünstigen Faktoren, welche das ökonomische Leben und somit die Konkurrenzfähigkeit Japans beeinflussen, lassen uns zum Schlusse gelangen, dass wir vor jenem aufstrebenden Lande keine Angst zu nähren brauchen; einstweilen vermag die japanische Ware in Bezug auf Qualität nicht zu konkurrieren, dieselbe kann mit der Zeit nicht billiger hergestellt werden, als bei uns, irgendwelcher Wettbewerb bleibt auf Ostasien beschränkt. Die zunehmende Bildung der Japaner weckt neue Bedürfnisse, je mehr Industrie vorhanden ist, desto grösser der Warenaustausch und dieser Verkehr kommt wieder Europa zu gut. Nicht zu vergessen ist, dass die natürlichen Hilfskräfte des Landes keinen Vergleich mit jenen der Vereinigten Staaten oder Chinas auszuhalten vermögen, Wenn Japan auch reich sein sollte an Mineralen und Brennstoffen, so ist doch das Areal beschränkt und die Qualität wird auch in Frage kommen. Die Landwirtschaft wird jetzt schon intensiv betrieben und jeder anbaufähige Streifen Landes ist längst verwertet, trägt doch der Japaner die fruchtbare Erde auf dem Rücken in die Berge hinauf, um damit noch den nackten Fels zu bedecken und sich dort eine bescheidene Existenz zu erkämpfen.

---

## China einst und jetzt.

Vortrag von C. Stolz.

China ist mit seinen fünf Millionen englischen Quadratmeilen der drittgrösste Staat der Welt und steht an Flächeninhalt nur dem britischen Reiche und Russland nach, während seine annähernd 400 Millionen Einwohner den vierten Teil der gesammten Menschheit ausmachen. Schon diese Thatsachen geben dem Lande ein Anrecht auf besondere Beachtung, namentlich in unserer Zeit, wo das krampfhafteste Festhalten an den überlieferten nationalen Eigentümlichkeiten einerseits und das Eindringen abendländischer Einflüsse andererseits einen Konflikt hervorgerufen haben, dessen Tragweite noch nicht abgesehen werden kann.