

**Zeitschrift:** Schweizer Schule  
**Herausgeber:** Christlicher Lehrer- und Erzieherverein der Schweiz  
**Band:** 24 (1938)  
**Heft:** 21

**Artikel:** Die Rolle der Mandschurei im Wirtschaftsleben Ostasiens  
**Autor:** Troxler, J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-538407>

### **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:** 15.04.2026

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

# SCHWEIZER SCHULE

HALBMONATSSCHRIFT FÜR ERZIEHUNG UND UNTERRICHT

OLTEN + 1. NOVEMBER 1938

24. JAHRGANG + Nr. 21

## Die Rolle der Mandschurei im Wirtschaftsleben Ostasiens\*

Seit Beginn des laufenden Jahrhunderts und besonders in jüngster Zeit wieder stand die Mandschurei im Vordergrund wichtiger Ereignisse in Ostasien. Sie gehörte seit 1644 zu den Aussenländern Chinas, wurde aber nach und nach von der herrschenden Dynastie, obschon die Mandschurei ihr Stammland war, ziemlich vernachlässigt. Um die Mitte des letzten Jahrhunderts gelang es Russland, mehrere Teile davon loszureissen, so die heutige Küstenprovinz mit der Hafenstadt Wladivostok, später die Halbinsel Kwantung mit Port Arthur am Golf von Liautung.

Im russisch-japanischen Krieg (1904/5) war die Mandschurei Kriegsschauplatz. Russland verlor (ausser Süd-Sachalin) die Halbinsel Kwantung und die Südmandschurische Bahn (Charbin-Mukden-Dairen) an Japan. Nach dem Weltkriege wusste Japan seinen Einfluss in der Mandschurei auf Kosten Russlands und Chinas immer mehr geltend zu machen. Im Jahre 1931 besetzte es die drei Provinzen Fengtien, Kirin und Heilung-kiang und vereinigte sie am 8. Februar 1932 zur „Unabhängigen Mandschurischen Republik“, die sich dann am 15. März 1934 in das „Kaiserreich Mandschukuo“ verwandelte. Der 1912 von den Chinesen abgesetzte Kaiser Puyi wurde zum Oberhaupt dieses neuen Reiches ausgerufen (Kang Teh). Im Februar 1933 eroberte Japan auch die innermongolische Provinz Jehol und gliederte sie dem Mandschu-staate an. Seither diente er den Japanern als Einfallstor nach Nordchina.

Bis vor einem halben Jahrhundert war die Mandschurei zum Teil ein ganz dünn besiedeltes Weide- und Steppenland, zum Teil ein fast undurchdringliches Urwaldgebiet mit vielen Sumpfniederungen. Man schätzte die Zahl der Einwohner auf einem Gebiete, so gross wie Frankreich und Deutschland zusammen, auf 3—4 Millionen. Nur ab und zu stiessen mongolische Nomaden von Nordwesten her in diese Gebiete vor. Die Chinesen dagegen zeigten damals noch wenig Lust, nach dem Norden auszuwandern, obwohl zur selben Zeit schon viele Provinzen ihres Landes ganz übervölkert waren und grosse Hungersnöte oft Millionen von Menschen zur Auswanderung zwangen.

Gegen Ende des letzten Jahrhunderts setzte aber doch eine bemerkenswerte chinesische Abwanderung nach der Mandschurei ein. Die Ansiedler sahen sich naturgemäss zuerst in den südlichen Teilen nach geeignetem Pflanzland um, das sie nach altgewohnter Art in ertragreiche Gärten und Ackerfelder verwandelten. Erst später drangen sie in den Norden vor. Die einheimischen Nomaden wichen vor ihnen mehr und mehr zurück. Allerdings beherrschte ein alter Landadel fast den ganzen fruchtbaren Boden des Südens. Die Chinesen konnten deswegen das Land jahrzehntelang nur pachten, nicht als Eigentum erwerben. Als jedoch der Zudrang sich mehrte, verkauften die Grossgrundbesitzer stückweise ihre Güter an die neuen Ansiedler und erzielten dabei hohe Gewinne. Um wenig Geld erwarben sie sich im rauhern Norden neue

\* Nachdruck nur mit Einwilligung des Verfassers gestattet.

grosse Weideplätze, in der Absicht, mit den immer weiter vordringenden Chinesen abermals ein gutes Kaufgeschäft abzuschliessen. Aber die mongolischen Nomaden in Heilungkiang verteidigten ihre alten Weidegebiete gegen die Zuwanderer aus dem Süden und brachten den fremden Zustrom vorläufig zum Stillstand.

Wenn die Mandschurei trotzdem schon vor einem halben Jahrhundert der Aussenwelt einigermassen erschlossen wurde, so verdankt sie dies den Russen. Sie hatten, wie erwähnt, am Japanischen Meer die Küstenprovinz und das ganze anliegende Amurgebiet erobert und in Wladiwostok einen Meerhafen geschaffen. Die Transsibirische Bahn, die Moskau mit dem Fernen Osten verbindet und in Wladiwostok endet, wurde 1891—1903 gebaut. Um die Bahnstrecke im östlichen Trakt möglichst abzukürzen und gleichzeitig bessere Anschlüsse an die südlichen Häfen zu gewinnen, erhielt Russland 1896 von China die Erlaubnis, die Bahnlinie 1500 km lang quer durch die Mandschurei hindurchzuführen. In dieser Konzession war das Ankaufsrecht und die Verwaltung der Bahnzone von zirka 22 km Breite inbegriffen. Das mandschurische Teilstück wurde als „Ostchinesische Bahn“ im Jahre 1935 an Japan verkauft. Bei Charbin zweigt nach Süden über Mukden nach Port Arthur die „Südmandschurische Bahn“ ab, die nach dem russisch-japanischen Kriege in den Besitz Japans gekommen ist.

Die Bahnbauten weckten die Mandschurei aus ihrem Dornröschenschlaf auf. Viele fremde Techniker fanden hier jahrelang hinreichende Beschäftigung. Man wurde dabei auch auf die gewaltigen Flächen fruchtbaren Bodens und auf die reichen Bodenschätze aufmerksam. Doch wuchs auch die Rivalität zwischen Russland und Japan. Trotzdem erfolgte kein wesentlicher Zuzug aus diesen Ländern nach der Mandschurei. Russland war ohnehin dünn besiedelt, und dem Japaner sagte die Bärenkälte der mandschurischen Winter nicht

zu. Um so lebhafter setzte nach dem Weltkrieg die chinesische Einwanderung wieder ein. Die vielen Bürgerkriege Chinas mit ihrem Banditenwesen brachten namenloses Elend in das Land und zwangen ungezählte Tausende, die Heimat zu verlassen. Für Nordchina war die Mandschurei das gegebene Auswanderungsland.

Die chinesische Regierung wandte ihr deshalb vermehrte Aufmerksamkeit zu. Sie hoffte, durch systematische Förderung der Auswanderung und Verbesserung der Verkehrswege, besonders der Eisenbahnen, die von zwei Mächten umworbene Mandschurei besser an sich zu fesseln, eine Hoffnung, die sich bald als trügerisch erweisen sollte. Seit 1921 betrug der chinesische Auswandererstrom nach dem Norden jährlich mehr als eine halbe Million Menschen und hörte auch dann nicht auf, als Japan sich vollständig der Mandschurei bemächtigt hatte. Heute schätzt man die Einwohnerzahl des Mandschureiches auf 34 Millionen. Davon sind etwa 500,000 Japaner, 1,000,000 Koreaner und 100,000 Angehörige anderer Staaten. Die alten einheimischen Stämme zählen höchstens 1½ Millionen. Das Hauptkontingent von über 30 Millionen stammt aus China.

Provinz	* Fläche, je 1000 km <sup>2</sup>	Einwohner (Mill.)
Feng-tien	200	18
Kirin	270	8
Heilung-kiang	450	5
Jehol	135	3
Mandschukuo (Staat)	1055	34

Vom Golf von Liautung dehnt sich nach dem Norden ein Tiefland oder flachwelliges Hügelland bis zum 50. Breitengrad aus. Es erreicht im Flusstal des Liau-ho 100 km, bei Charbin 500 km Breite und ist meist mit fruchtbarem Lehm oder Löss aufgefüllt. Fast direkt überm 120. Meridian streckt sich ein

\* Die Grössenangaben beruhen nur auf Schätzungen und weichen auch in neuen Nachschlagewerken sehr stark voneinander ab. Die Bevölkerung wurde auf Grund von Zählungen und des jährlichen Zuwachses berechnet.



Je weiter man nach Norden und Nordwesten geht, desto trockener und kälter werden auch die Winter, während die Sommer heiss sind. Die Unterschiede zwischen der Sommer- und Wintertemperatur sind in der Mandschurei viel grösser als auf gleicher Breite in Europa. Man vergleiche:

	Januar-Mittel	Juli-Mittel
Mukden (42. ° n. Br.)	— 9 °	+ 24,2 °
Rom (42. °)	+ 6,7 °	+ 24,8 °
Charbin (46. °)	— 18,7 °	+ 22,3 °
Lyon (46. °)	+ 2,4 °	+ 21,2 °

Die mandschurischen Flüsse sind von den grossen Schwankungen der Niederschläge und der Temperatur entsprechend beeinflusst. Der Amur (Schwarzdrachenfluss) ist nur Grenzfluss, allerdings etwa 1500 km lang, entwässert aber einen Grossteil der Mandschurei. Als Hauptfluss des Landes kann der Sungari (Milchfluss, weil weisslich gefärbtes Lösswasser) betrachtet werden, der am südöstlichen Bergwall entspringt und bei seiner Mündung dem Amur an Wassermenge fast ebenbürtig ist. Er wird durch den Nonni aus dem Norden verstärkt. Der Ussuri (nordöstlicher Grenzfluss) ist in der Monsunregenzeit sehr wasserreich. Im Süden erreicht der Liau-ho den Golf von Liautung. Grenzfluss zwischen Korea und der Mandschurei ist der Yalu.

\*

Die Verkehrsmöglichkeiten sind im Laufe der letzten Jahrzehnte viel verbessert worden. Bis zum Bau der Ostchinesischen Bahn stützte sich der Verkehr fast ausschliesslich auf die Flussläufe. Der Liau-ho ist zirka 700 km weit hinauf mit Kähnen schiffbar, der Sungari bis Charbin. Der Amur kommt als Wasserweg für die Mandschurei wenig in Betracht, da fast kein Verkehr nach dem Nordosten läuft. — Wichtiger sind die Flussläufe im Winter, da sie monatelang eine dicke Eisdecke tragen, auf der sich ein reger Schlittenverkehr abwickelt. Im Winter sind auch die Sumpflandschaften am Amur und Sungari festgefroren und ermöglichen so den

Transport von Holz usw. Die Bauern finden dabei während den 6—7 Wintermonaten Beschäftigung. Der Verkehr abseits der Eisenbahn und Autostrasse spielt sich demnach vorwiegend im Winter ab. Auch viele Gasthäuser dieser entlegenen Gegenden stellen im Sommer ihren Betrieb ein.

Wir haben gesehen, wie Russland und Japan schon vor dem Weltkriege sich bemühten, das mandschurische Eisenbahnnetz in ihre Gewalt zu bringen. In den Nachkriegsjahren baute auch China neue Linien, darunter Parallelstrecken zur Südmandschurischen Bahn, um unabhängig von Japan den Verkehr mit dem Norden bewältigen zu können. Durch diese Konkurrenz wurden neue Gebiete ans Bahnnetz angeschlossen. Japan aber sah sich dadurch veranlasst, seinen schon längst gefassten Eroberungsplan so rasch wie möglich zu verwirklichen. Seit der völligen Losreissung der Mandschurei aus dem chinesischen und russischen Machtbereich hat es das Bahnnetz abermals ergänzt und ausgebaut. Wichtig ist vorab die neue Strecke von Charbin südostwärts über Lafa und Jenki (Kwainei) hinab nach dem nordkoreanischen Hafen Seishin, die 1933/34 vollendet wurde. Dadurch konnte der russische Hafen Wladiwostok umgangen werden, was vorher von der Hauptstadt Sinking aus nur über Antung oder Dairen möglich war. Die neue Linie verkürzt den Weg Sinking-Shimonoseki (an der Südwestspitze von Japan. Hondo) um mehr als 600 km. Viele der neuen Linien haben zwar ausgeprägt militärischen Charakter, dienen aber gleichzeitig auch der wirtschaftlichen Erschliessung des Landes. Die Ostchinesische Bahn mit ihrer breiten russischen Spurweite musste auf Normalspur umgebaut werden, um reibungslosen Anschluss an das übrige mandschurische und koreanische Netz zu erhalten. Heute umfasst das ganze mandschurische Bahnnetz rund 7000 km, das bis Ende 1943 auf mindestens 10,000 km erweitert werden soll.

Bevor das Auto den Verkehr an sich riss, hatte man wenige gute Fahrstrassen. Bis heute sind immerhin 16,000 km dem Auto zugänglich, wiederum vorwiegend strategischer Natur.

Die Meerschifffahrt konzentriert sich hauptsächlich auf den Hafen von Dairen (300,000 Einwohner) am Endpunkt der Südmandschurischen Bahn. Er besorgt 90 Prozent des mandschurischen Aussenhandels. Der Mündungshafen des Liau-ho, Yingkou (früher Niutschwang) hat durch Versandung stark gelitten. Als China im Jahre 1931 an der Westküste des Golfes von Liautung einen eisfreien Hafen anlegte (Hulutao), um Dairen einen Teil des Verkehrs nach dem Innern zu entziehen, beeilte sich Japan, durch seinen Eroberungsfeldzug diesen Plan zu durchkreuzen. Als Zukunftshafen von Bedeutung kann der vorhin erwähnte nordkoreanische Hafen Seishin (Chonchshin oder Tschontsch-shin) betrachtet werden, der besonders für den Norden der Mandschurei in Betracht fällt.

\*

Das wirtschaftliche Leben der Mandschurei ruht auch heute noch in der Hauptsache auf der Landwirtschaft, die in den 300,000 km<sup>2</sup> Flach- und Hügelland mit der fruchtbaren Löss- und Lehmdecke die besten Vorbedingungen findet, obschon ihr das extreme Klima auch manche Einschränkung auferlegt.

Als die Chinesen vor etwa 50 Jahren erstmals in grösserer Anzahl nach der Mandschurei auswanderten, vorerst in die Küstenlandschaft am Golf von Liautung, bauten sie fast ausschliesslich Opium an, der sich als einzig lohnendes Feldprodukt erwies. Aber schon nach einem Jahrzehnt verdrängte die Soyabohne den Mohn. Dazu mag auch der damals einsetzende Kampf gegen Rauschgifte (Internationale Opiumkonvention vom 23. Januar 1912) etwas beigetragen haben, so dass der Mohnbau von Jahr zu Jahr weniger einträglich sich gestaltete. Dafür

wurde der Wert der Soyabohne mehr und mehr erkannt. Sie zeichnet sich bekanntlich durch hohen Fettgehalt und Reichtum an Eiweissstoffen aus. Man bereitet daraus Soyaöl (als Speiseöl), Soyamehl für Kuchen usw., Soyamilch (in der Säuglingspflege und bei Bereitung von Saucen verwendbar) und viele andere Produkte. Aus den Pressrückständen macht man Viehfutter (Soyaschrot). Heute beansprucht die Soyabohne mehr als einen Drittel der gesamten Ackerfläche, zirka 5 Millionen ha, mit einem Jahresertrag von über 6 Millionen t, was mindestens 50 Prozent der gesamten Weltproduktion gleichkommt. Die Hauptanbauggebiete sind die in den Golf von Liautung und in die Koreabai ausmündenden Talschaften und das Tal des Sungari. Hauptsammelplätze sind Dairen, Yingkou und Charbin, wo auch eine grosse Oelindustrie sich entwickelt hat; Hauptabnehmer: Europa und Japan.

Neben der Soyabohne eignet sich an der Westküste des Golfs von Liautung die Zuckerhirse (Kauliang) als dankbare Ackerpflanze, eine kultivierte Spielart der Mohrenhirse. Sie ist aber nicht Exportpflanze, sondern dient in erster Linie dem einheimischen Bedarf. Ausser dem Mehl und Brot und Zucker, die daraus gewonnen werden, verwendet man die Staude als Flechtwerk zur Herstellung von Wänden und Zäunen, die Rippenäste für Reisbesen und Bürsten. Auch die Sorghum oder Gemeine Mohrenhirse wird gezogen, jedoch meistens nach Korea verkauft, das dafür seinen Reis an Japan abgibt. Beide Hirsearten zusammen belegen rund 5 Millionen ha Ackerland und liefern etwa 7½ Millionen t Jahresertrag. Mais und Weizen kommen erst im dritten Rang und sind besonders in den Hügellandschaften von Heilung-kiang heimisch. Ihre Verarbeitung bildet für Charbin eine Hauptbeschäftigung.

Die Viehzucht beherrscht vorwiegend die regenarmen Steppengebiete des Nord-

westens. Nach neuern Schätzungen zählt die Mandschurei 3 Mill. Rinder, 3½ Mill. Pferde, 5 Mill. Schafe und 10 Mill. Schweine. — Im Süden ist auch die Seidenzucht bedeutend. Doch wird meistens nur T u s s a h s e i d e gewonnen. Die Raupen des Tussahspinners leben frei auf Eichen, von deren Laub sie sich ernähren. Die Kokons sind etwas grösser als die des Maulbeerspinners, entweder an einem Stiel an Zweigen aufgehängt oder mit Eichenblättern verklebt, deshalb schwer abzuhaspeln. Die Tussahseide kommt als sog. „Rohseide“ in den Handel und ist ein gelblicher oder bräunlicher Stoff, der für Leibwäsche, Kleider, Schirme, Möbelstoffe usw. verwendet wird.

Grossen Zukunftswert haben die riesigen Waldbestände der Mandschurei. Ein Drittel des ganzen Gebietes ist heute noch mit Wald bedeckt. Die südlichen Berg- und Hügellandschaften wurden allerdings schon sehr stark ihres Waldkleides beraubt und sehen heute z. T. schon ganz kahl aus, ähnlich wie die waldlosen Lössberge in Nordchina. Dafür sind der Grosse Chingan und der Kleine Chingan und die Flusslandschaften des Amur und Sungari noch sehr dicht bewaldet. Die ungünstigen Wegverhältnisse haben diese Gebiete bisher vor einem weitgehenden Raubbau bewahrt. Je mehr man aber an den Ausbau der Strassen und Bahnen herantritt, desto besser werden die Aussichten für die Auswertung der gewaltigen Waldbestände, die man auf mehr als 4000 Mill. m<sup>3</sup> schlagreifes Holz schätzt. Lärchen, Tannen, Fichten bilden die Urwälder des Nordens, ein Teilstück der unendlichen grünen Taiga Sibiriens. Eichen, Ulmen, Birken, Ahorn kommen mehr im Süden vor. In den Niederungen des Amur, Sungari und Ussuri verteilt sich der Wald parkartig zwischen Wiesen, die an Trockenstellen in die Steppe übergehen. Doch schreitet die Urbarmachung des Landes Jahr um Jahr nordwärts.

\*

Japan wurde nicht nur durch den Reichtum an Wäldern und gutem Pflanzland in die Mandschurei gelockt, obschon es diese Produkte gut für sich auszuwerten weiss. Wichtiger noch waren ihm die Bodenschätze, die zur Zeit der Bahn- und Strassenbauten an verschiedenen Stellen entdeckt wurden. Die grössten Kohlenlager befinden sich im Bergland von Liautung, Provinz Feng-tien. Bei Fuschun, nordöstlich von Mukden, werden jährlich etwa 8 Millionen t, meistens im Tagbau, ausgebeutet. Ausserdem sind noch viele kleinere Gruben im Betrieb. Die ganze Jahresproduktion des Mandschu-staates beläuft sich auf etwa 12—13 Mill. t, also das Dreifache des schweizerischen Jahresbedarfes. Mehr als die Hälfte geht nach Japan. Zwar sind die dortigen Grubenbesitzer darüber nicht entzückt, weil dadurch die Preise herabgedrückt werden. Trotzdem findet die qualitativ vorzügliche Fuschuner Kohle in Japan immer mehr Abnehmer. Auch die Provinz Jehol hat gewaltige Kohlenlager, mit deren Ausbeutung aber erst begonnen wird. Man schätzt ihren Vorrat auf mindestens 1100 Millionen t. Nordöstlich von Charbin und am Nordende des Grossen Chingan sollen in jüngster Zeit wiederum neue reiche Lager entdeckt worden sein.

Im Jahre 1911 entstand im Oyamaschacht bei Fuschun (in der Nähe der Südmandschurischen Bahn) ein Oelbrand. Dieser führte zur Entdeckung einer 150 m starken Schicht ölhaltigen Schiefers, der zwar keine hohe Ausbeutung versprach, (zirka 5—6 Prozent), aber doch gewaltige Vorräte aufwies. Japan konnte seine Erdölversorgung erheblich verbessern und beschleunigt gerade jetzt, wo sein Bedarf für Heer und Flotte so gross geworden ist, die Ausbeutung, die schon vor dem Ausbruch der Feindseligkeiten jährlich über eine halbe Million t Rohöl betragen hat.

Fast noch mehr interessierten sich die Japaner um die Eisenvorkommen der Mandschurei. Der bis jetzt bekannte Vorrat wird auf 1200 Millionen t geschätzt, der sich

ganz vorwiegend auf den Süden des Landes (Umgebung von Mukden und südöstliches Grenzland) konzentriert. Die allermeisten Erze enthalten 30—40 Prozent Eisen, sind aber reich an Siliciumgehalt und deshalb schwer zu verhütten. Nach jahrelangen Versuchen kam man vor etwa zehn Jahren zu einem rationellen Verfahren und gewinnt nun jährlich 1—1½ Millionen t Roheisen. Einige Gruben liefern einen besonders phosphorarmen Stahl, der in der Waffenfabrikation Verwendung findet. — An der Südmandschurischen Bahn, zwischen Mukden und Dairen, hat man Magnesitlager gefunden, die den grössten bis jetzt entdeckten Vorrat an Magnesit enthalten sollen. Japan kauft fast die ganze Jahresausbeute von 50-60,000 t auf, um daraus feuerfeste Steine herzustellen. — Auch die Bauxitlager, die erst kürzlich zum Vorschein kamen, werden von der japanischen Aluminiumindustrie ausgebeutet. In geringern Mengen werden auch Gold, Silber, Kupfer, Ton gewonnen.

Aber der Bergbau in Mandschukuo steht trotz der bedeutenden Ergebnisse in den Kohlen- und Eisengruben doch erst in den Anfängen. Der gegenwärtige Krieg Japans mit seinem festländischen „Bruder“ gibt ihm jedoch ohne Zweifel einen starken Auftrieb. Dadurch wird selbstverständlich auch die Industrie beeinflusst, die sich bis vor wenigen Jahren nur auf die Verwertung der landwirtschaftlichen Produkte beschränkt hat. Japan kommt unbedingt das Verdienst zu, die Erschliessung dieses von Natur aus so reich ausgestatteten Landes mächtig gefördert zu haben. Heute treffen wir neben modern eingerichteten Oel-, Weizen- und Maismühlen, grossen Säge- und Holzverarbeitungswerken und Alkoholfabriken auch ganz bedeutende Baumwoll- und Wollspinnereien und Webereien, Glas- und Tonwaren- und Streichholzfabriken, Gerbereien und Lederwarenfabriken usw. Fast durchwegs stehen Japaner an leitender Stelle, wie sie auch die

Banken sozusagen ausschliesslich in ihrer Gewalt haben. — Auch das Anwachsen der Städte zeigt deutlich, dass die Mandschurei seit dem Weltkriege industriell sich stark entfaltet hat. Mukden und Charbin zählen heute rund eine halbe Million Einwohner, die Hauptstadt Sinking (früher Tschang-tschan oder Kwang-tsching-tsu geheissen) 250,000, Kirin und Yingkou zirka 150,000, Zizikar und Antung zirka 100,000 usw. Die 20 grössten Städte beherbergen zusammen beinahe 3 Millionen Menschen, also doch kaum 10 Prozent der Gesamtbevölkerung. Auch im Mandschustate lebt die grosse Masse der Bevölkerung in Dörfern, ähnlich wie in Nordchina.

Dem Bildungswesen wird in Mandschukuo bedeutende Aufmerksamkeit geschenkt. Neben der allgemeinen Volksschule sorgt ein gut ausgebautes Mittelschulwesen für die höhere Schulbildung. Besonders die technischen Fächer werden stark betont. Daneben findet auch das berufliche Bildungswesen eifrige Pflege. Zwei Universitäten (Mukden und Charbin) vermitteln die Hochschulbildung. Allerdings werden die nächsten Jahrzehnte uns noch darüber belehren müssen, ob die rasche kulturelle Entwicklung der Mandschurei sich auf die Dauer bewährt, oder ob wir es auch hier nur mit einer Scheinkultur zu tun haben, die einzig nur aufs Materielle eingestellt ist. Die wirtschaftliche Erschliessung dieses Landes für die überfüllten Gebiete Ostasiens bleibt auf alle Fälle eine grosse Wohltat.

Benutzte Werke: Handbuch der Geograph. Wissenschaft, Band Nordasien, Zentral- und Ostasien (Akadem. Verlagsgesellschaft Athenaion, Potsdam), Der Grosse Brockhaus (F. A. Brockhaus, Leipzig), Der Grosse Herder (Verlag Herder, Freiburg i. Br.), Lautensach, Länderkunde (Justus Perthes, Gotha), Andree-Heidrich-Sieger, Geographie des Welt-Handels (Seidel & Sohn, Wien), Meierhofer & Rettenmaier, Warenkunde (C. E. Poeschel, Stuttgart).

Luzern.

J. Troxler, Prof.