

Kleinere Mitteilungen.

Hongkong.

Hongkong ist eine der verkehrsreichsten Hafenstädte der Welt und eines der bedeutendsten Handelsemporien an den Ufern des Pazifischen Ozeans. Hier konzentrieren sich alle wirtschaftlichen Bedingungen, die das Aufblühen und den Bestand des Welthandels und der Schifffahrt sichern. Vor allem hat der Hafen eine unvergleichlich günstige geographische Lage im Herzen des südöstlichen Asiens und seiner Inselwelt, umgeben von einem der volkreichsten Gebiete der Erde, das riesige Mengen produziert und auch verbraucht. Durch gute Zufahrtsverhältnisse begünstigt, hat Hongkong überdies noch den Vorteil, über genügende und außerordentlich billige Arbeitskräfte zu verfügen.

1842 wurde die kleine Insel gegenüber der südchinesischen Küste unweit des Tschou-kiang, an dessen Ufern sich Canton ausbreitet, durch den Vertrag von Nanking an die Engländer abgetreten, welche 1860 in dem Vertrage von Tientsin von China auch die Überlassung von Kow-loon erreichten. Unter dem Vorwande, ihre Niederlassung in Hongkong besser schützen zu können, forderte England ferner 1898 die vertragsweise Überlassung des Gebietes um die Station Kow-loon auf 99 Jahre, und auch diesmal hatte die englische Politik Erfolg. So umfaßt heute der britische Besitz von Hongkong rund 1013 km² und zählte nach dem Zensus von 1911 460.000 Einwohner, überwiegend Chinesen (1911 über 444.600), ferner etwas über 2000 Inder, rund 1000 Japaner, etwa 8100 Europäer und Amerikaner und rund 3600 Bewohner anderer Nationalitäten.

Port Victoria, der gegen die chinesische Küste hin sich öffnende Hafen mit großem Tiefgange, erscheint ringsum durch Anhöhen geschützt und bietet selbst den größten Schiffen sehr günstigen Ankergrund, aber auch einen sicheren Zufluchtsort für kleine Fahrzeuge und Schaluppen zu Zeiten, wo der Taifun wüthet. Es ist der einzige Hafen längs der chinesischen Küste, wo die Einfahrt der Schiffe weder von Barren, noch von dem Gezeitenwechsel beeinflußt wird. Zahlreiche Kais, Magazine und Warenspeicher an beiden Ufern der Landzunge dienen der Verladung und Aufbewahrung der Waren, während eventuell nötig gewordene Reparaturen in den Werften der

Hongkong und der Whampou Dock Company vorgenommen werden können.

Hongkong ist Freihafen. Die Abgaben für Verladen und Einlagerung sind mäßig, erstere besonders infolge der äußerst billigen Arbeitskraft der Chinesen. Bedeutende Bankhäuser wie die (englische) Hongkong und Shanghai Banking, die (amerikanische) International Banking Corporation, die (japanischen) Yokohama Specie Bank und die Bank of Taiwan oder Bank von Formosa verfügen über bedeutende Kapitalien und erleichtern die Transaktionen. Der Verschiffung der Waren dienen Tausende von Handelsschiffen aller Nationalitäten, welche in dem Hafen ein- und auslaufen. Kabelverbindungen bestehen zwischen Hongkong und Canton, Macao, Amoy, Shanghai, Labuan (auf Borneo), Manila (Philippinen), Hanoi und Singapore. Hongkong besitzt etwa 15 km Tramwaylinie mit elektrischem Betrieb und eine Drahtseilbahn, welche die auf den Abhängen der den Hafen umgebenden Anhöhen inmitten wundervoller Gärten sich erhebende obere Stadt mit der unteren Stadt am Hafen verbindet. Den Güterverkehr mit Canton und über dieses nach den südchinesischen Städten vermittelt eine Eisenbahnlinie, welche 1907 von den Engländern in Angriff genommen wurde. Der britische Teil derselben wurde zu Beginn Oktober 1910 dem Verkehre übergeben. Die Seitenlinie Fanling—Sha Tan Kok wurde im April 1912 eröffnet. Hongkong ist das große Zentrum des britischen Handels mit China und Japan, gleichzeitig aber auch eine erstklassige militärische und Flottenstation der Engländer.

Die bedeutendsten in Hongkong vertretenen Industriezweige sind die Baumwollspinnerei, Zuckerraffinerien, Schiffbau, Seilerei, Zementfabrikation, Brauerei, Strickwarenerzeugung. In dem neuerworbenen Territorium spielt auch der Tiefseefischfang eine bedeutende Rolle. Hongkong führt nicht nur für den eigenen Verbrauch Waren ein, sondern auch für einen großen Teil von China, und zwar in der Hauptsache Kohle, Petroleum, Reis, Rohzucker, Mehl, Opium, Baumwollgarn etc. Etwa 42% der chinesischen Einfuhr kommen über Hongkong in das Reich. Aber Hongkong exportiert auch wieder, und zwar unabhängig von seinen eigenen Industrieerzeugnissen Waren chinesischer Provenienz, die in seinen Lagerhäusern aufgestapelt wurden, so Tee-, Seiden- und Flechtwaren, Porzellan, spanisches Rohr, Bambus, Kampfer, Federn, Medikamente u. a., so daß 1905 34% der chinesischen Ausfuhr auf Hongkong entfielen. Es ist einer der wichtigsten Märkte für Opium, Zucker und Mehl, Salz, Tonwaren, Öle, Ambra, Baumwolle und Baumwollwaren, Sandelholz, Reis, Kohle, Bau- und Grubenholz, Hanf, Pflanzenöle, Elfenbein, Betel, Granit etc. Der Handel ist zum überwiegenden Teile in den Händen der Engländer, die mehr als die Hälfte der gesamten Einfuhr und Ausfuhr an sich gezogen haben; neben ihnen nehmen die Vereinigten Staaten von Amerika und Japan (mit stets wachsender Tendenz) in bezug auf den Import die zweite Stelle ein. Erstere liefern besonders Mehl, Petroleum, Baumwollsachen, letzteres Kohle, Kupfer, Fische, Zündhölzer.

Der Export nach Großbritannien besteht hauptsächlich aus Zinn, Dauerobst, Soja, Rotangrohr, Strohmatte, Porzellanwaren, Zimt, Menschenhaar, ätherischen Ölen, Borsten, Entenfedern, Kampfer, Manilahanf, Erzen, Tee, Feuerwerkskörpern, Galläpfeln, Erdnüssen u. a. Auf den Dampfern der beiden österreichischen Linien Triest—Kobe und Triest—Shanghai des Österreichischen Lloyd wurden 1913 folgende Waren aus Hongkong nach der Monarchie verschifft: Zimtrinde, Zimtabfälle, Zimtblüten, ätherische Öle, Sternanis, Tee, Galangawurzel, Rotangrohr und -waren, Bambusrohr, Roh-tabak, Kopra, Strohblätter, Strohhüte, Entenfedern, Borsten, Menschenhaar, Manilahanf, Seidenabfall, Soja, Erdnüsse, Garciniasamen, Zinn; nach Fiume: Zimtrinde, Zimtabfälle, Zimtblüten, ferner Borsten und Roh-tabak.

Die Gesamtbewegung der Schifffahrt im Hafen von Hongkong (Port Victoria) betrug 1913 490.228 Fahrzeuge mit 37,742.982 t Raumgehalt, das ist gegenüber den Daten von 1912 eine Zunahme von 1579 Fahrzeugen und über 1,000.000 t. Hievon entfallen auf den Auslandsverkehr 47.520 Fahrzeuge mit 25,821.652 t.

Die reine Hochseeschifffahrt wurde mit 791 Fahrzeugen, die Hongkong 4447 mal anliefen, und 8,874.000 t ausgewiesen. Der Flagge nach verteilen sich die Hochseeschiffe wie folgt:

| | Zahl der Schiffe 1913 | Hafen- besuche 1913 |
|-----------------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| Großbritannien, Dampfer | 359 | 2099 |
| „ Segler | 2 | 2 |
| Japan | 164 | 740 |
| Deutsches Reich | 106 | 597 |
| Österreich-Ungarn | 12 | 51 |
| Norwegen | 29 | 189 |
| China | 26 | 233 |
| Niederlande | 15 | 128 |
| Frankreich | 22 | 155 |
| Amerika | 15 | 73 |
| Andere Staaten | 41 | 253 |

Die regelmäßigen Schifffahrtsverbindungen werden durch folgende Schiffsunternehmen aufrechterhalten:

Hamburg: H. A. L. und D. D. G. Hansa, Rickmers-Linie (alle 14 Tage), N. D. L. (alle 4 Wochen), Shire Line (monatlich); Bremen: N. D. L. (dreimal monatlich); Emden: N. D. L. und H. A. L. (erstere alle 14 Tage, letztere einmal im Monat); Bremerhafen: H. A. L. und D. D. G. Hansa; Antwerpen: H. A. L., Nippon Yusen Kaisha, Ben Line und Rickmers-Linie (alle 14 Tage), Glen und Shire Line, Glen Line und Ostasiatische Kompagni (monatlich), N. D. L. (dreimal monatlich); Rotterdam: N. D. L. (dreimal monatlich), H. A. L. und D. D. G. Hansa (14 tägig), Glen und Shire Line (monat-

lich); Amsterdam: Holt Line (monatlich); London: P. u. O. [Peninsular u. Oriental S. N.], Nippon Yusen Kaisha und Ben Line (14 tägig), Glen und Shire Line und die R. M. S. P. [Royal Mail Steam Packet Co.] (monatlich); Liverpool: Holt Line (wöchentlich), Mogul Line (monatlich); Leith: Ben Line (monatlich), Middlesbro Ben Line (14 tägig); Hull: Ben Line (monatlich); Marseille: Messageries Maritimes und P. u. O. [Peninsular u. Oriental] (14 tägig); Gibraltar: P. u. O. [Peninsular u. Oriental] (14 tägig); Kopenhagen: Ostasiatische Kompagni (monatlich); Gothenburg: Ostasiatische Kompagni (monatlich); Triest: Österr. Lloyd (zweimal monatlich); Lissabon, Genua via Singapore: Stoomo Mij. „Nederland“ (14 tägig); Batavia: Java—China—Japan L. (zweimal monatlich); Amoy und Shanghai: Java—China—Japan L. (alle 3 Wochen); Moji: Java—China—Japan L. (zweimal monatlich); Kobe: Java—China—Japan L. (monatlich; Nagasaki und Shanghai: Can. Pac. Ry (monatlich); Kobe, Vancouver und Yokohama: Can. Pac. Ry (alle 4 Wochen), Moji (alle 3 Monate); Sydney: N. D. L. (alle 4 Wochen); Bangkok: N. D. L. (nach Bedarf).

Polens Handelsbilanz.

Im 11. Hefte der vorjährigen „Mitteilungen“¹⁾ wurde eine kurze Übersicht der Bilanz der landwirtschaftlichen und gärtnerischen Produktion sowie der Viehwirtschaft des Königreiches gegeben, welche dartut, daß Polen auf den Import an Lebensmitteln angewiesen ist. Weit wichtiger als dieser ist aber heute für Polen die Einfuhr von Rohstoffen, und dies, seit die Industrie den Grundpfeiler des polnischen Wirtschaftslebens bildet. Ihre Entwicklung ging Hand in Hand mit der Erschließung der weltberühmten Kohlen- und Eisenschätze von Dombrowa und der Anlage von modernen Verkehrswegen, der Errichtung von Eisenbahnen. Unter Anleitung des Auslandes, vor allem Deutscher und Österreicher, wurde Polen mit der modernen Wirtschaft und deren Organisation vertraut. Deutsche und österreichische Kapitalisten, Ingenieure und Kaufleute, unterstützt durch polnische Arbeitskräfte, wirkten mit gleichem Eifer an der Befruchtung und Entfaltung der polnischen Volkswirtschaft auf Grund der 1864 geschaffenen Grundlagen.

Aber auch Frankreich begann mit seinem Kapital sich erfolgreich an russischen Unternehmungen zu beteiligen, so daß sich die Industrialisierung des Landes überaus rasch vollzog, um so mehr, als der Industrie die verbesserten Verkehrswege dienstbar gemacht werden konnten. So wurde Polen dank der Wirtschaftspolitik Rußlands bald ein gefährlicher Konkurrent des russischen Industriegebietes von Moskau auf dem asiatischen Markte, dem sich Rußland immer mehr zuwandte. Daraus ergibt sich aber auch deutlich die Rolle der polnischen Industrie im Wirtschaftsleben des Landes. Die riesige Steige-

¹⁾ Mitteilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft, Bd. 59, Nr. 11, S. 720.

rung der industriellen Tätigkeit, welche sich zu den einschneidenden Umwälzungen auf dem flachen Lande gesellte, hatte ein Anwachsen des Wertes der gewerblichen Produktion von 78·7 Mill. Kronen (1860) auf 1067 Mill. Kronen (1909) und seither noch weiter zur Folge, so daß er den Wert der agrarischen Produktion um mehr als das Doppelte übertrifft.

Unter den hier heimischen Industriezweigen nimmt die Textilindustrie die führende Stellung ein. Ihr folgt die Eisenindustrie. Bei einigen wichtigen Fabrikaten betrug Polens Anteil an der Gesamtproduktion Rußlands im Durchschnitt 1910/1912 überaus hohe Prozentsätze. Die polnische Industrie war an der Erzeugung von Kammgarn mit 80%, von Vigognegarn mit 64%, von halbwollenen Geweben mit 60·8%, von wollenen Tischtüchern und dergleichen mit 51·5%, von Streichgarn mit 36·3%, von ungebleichten Geweben, bunten Geweben, ungebleichten, gebleichten oder gefärbten Perkalen mit 28·6%, beziehungsweise 25·5, 23·7, 20·6% beteiligt. Ihr Anteil an der Erzeugung von Eisenfabrikaten betrug für Stabeisen 19·2%, für Martinstahl 14·1%, für Roheisen 10%. Der gewerbliche Export geht daher auch zu drei Fünftel nach dem aufnahmefähigen Rußland und besteht überwiegend aus Textilfabrikaten (im Werte von 620 Mill. Kronen), Eisenfabrikaten (im Werte von 122 Mill. Kronen) und Wollgarnen (im Werte von 88 Mill. Kronen); Rußland wußte die polnische Industrie durch entsprechend hohe Zollschränken gegen die Konkurrenz des Auslandes auf dem russischen Markte zu schützen. Sein Bedarf wurde somit in erster Linie durch polnische Industrieprodukte gedeckt, die einen Wert von rund 1270 Mill. Kronen repräsentieren. Dieser Ausfuhr nach Rußland steht eine Einfuhr aus Rußland nach Polen von rund 950 Mill. Kronen gegenüber, vorwiegend Lebensmittel und Rohstoffe, Produkte, deren Einfuhr Polen schwerlich entbehren könnte, die somit kaum als handelspolitische Kompensationsobjekte ins Auge gefaßt werden können. Rußland kann sich, wenn auch nicht gleich, so doch in verhältnismäßig kurzer Zeit, von der polnischen Industrie unabhängig machen, was letztere nur schwer überwinden würde, öffneten sich ihr nicht neue Absatzgebiete.

Neben der Stellung Polens zum russischen Reiche ist aber auch die handelspolitische Stellung Polens zu Deutschland zu beachten. Letzteres, ursprünglich ein aufnahmefähiger Markt des polnischen Getreidehandels, ist nun zum Import nach Polen übergegangen. Seit den sechziger Jahren des verflorbenen Jahrhunderts hat sich die Umwandlung Polens aus einem Agrar- in einen Industriestaat vollzogen und diese bedingte eine stetige Abnahme der Agrarprodukte; die einstige Getreideausfuhr nach Deutschland mußte aufhören, ja Polen war, als sich der polnische Getreidehandel um die Mitte des vorigen Jahrzehnts sogar passiv gestaltete, nunmehr auf agrarischen Import nicht nur aus Rußland, sondern auch aus Deutschland angewiesen. Selbst bei günstigsten Ernteergebnissen könnte Polen heute seinen Bedarf nicht mehr decken. Wie die folgenden Ausführungen zeigen, hat die Handelsbilanz des deutsch-polnischen Güterverkehrs nach

und nach durchaus veränderte Formen angenommen. Hier sei im folgenden übersichtlich die Zunahme der Einfuhr der wichtigsten Artikel aus Deutschland, beziehungsweise der Zunahme der Ausfuhr nach Deutschland im Vergleiche der Jahresdurchschnitte 1890/1894 und 1910/1912 (in 1000 t) dargestellt:

| Produkte | Jahres- durchschnitt | | Zu- nahme der Einfuhr | Produkte | Jahres- durchschnitt | | Zu- nahme der Ausfuhr |
|--|-------------------------|---------|--------------------------------|--|-------------------------|------------|--------------------------------|
| | 1890/94 | 1910/12 | | | 1890/94 | 1910/12 | |
| Steinkohle, bzw. Stein- kohlenkoks . . . | 197·8 | 1203·5 | 1005·7 | Mehl und Mahl- produkte (besonders Kleie) | 52·8 | 231·8 | 179·0 |
| Dungmittel . . . | 5·7 | 144·5 | 138·8 | Kartoffel | 10·1 | 73·9 | 63·8 |
| Eisen, Eisen- fabrikate | 63·1 | 126·7 | 63·6 | Ölkuchen | 28·1 | 68·0 | 39·9 |
| Steine | 16·6 | 62·7 | 45·9 | Rübenzucker . . . | 1·2 | 38·5 | 37·3 |
| Erze | 4·6 | 38·4 | 33·8 | Futterrüben, Zichorien- wurzeln | 4·8 | — | — |
| Rohe Baum- wolle | 11·4 | 37·6 | 26·2 | Zucker, raffin. . . | 4·8 | 29·0 | 24·2 |
| Fische | 25·4 | 48·3 | 22·9 | Rübensirup u. Melasse | 0·9 | 7·2 | 6·3 |
| Jute | 1·1 | 15·0 | 13·9 | Lein, Öl und Sämereien | 0·1 | 15·4 | 6·3 |
| Wolle | 4·1 | 16·7 | 12·6 | | | | |
| Obst, Gemüse . . | 0·2 | 18·1 | 7·9 | | | | |
| Chemikalien, Drogen | 2·2 | 8·2 | 6·0 | | | | |
| Garn und Twist . | 1·7 | 5·7 | 4·0 | Geflügel | 734.848 | 11.244.428 | 509.580 |
| Zement | 5·5 | 7·6 | 2·1 | Schweine | 33.384 | 83.957 | 50.573 |

Den Verkehr Polens mit Deutschland in den letzten Dezennien zeigt nachstehende Übersicht (in 1000 t):

| Jahres- durchschnitt | Einfuhr | Ausfuhr | Mehreinfuhr (+) Mehrausfuhr (-) |
|-------------------------|---------|---------|------------------------------------|
| 1885/89 | 417·5 | 1240·8 | + 823·3 |
| 1890/94 | 429·3 | 1175·1 | + 745·8 |
| 1895/99 | 895·8 | 1210·8 | + 315 |
| 1900/04 | 1153·7 | 1294·3 | + 140·6 |
| 1905/09 | 1300·6 | 1648·9 | + 248·3 |
| 1910 | 1701·2 | 1433·5 | - 267·7 |
| 1911 | 2124·5 | 1408·1 | - 716·4 |
| 1912 | 2208·2 | 1705·7 | - 502·5 |

Aus obigen Übersichten geht deutlich hervor, daß Polen in den benachbarten westlichen und südlichen Grenzländern keine günstigen, aufnahmefähigen Absatzgebiete für seine Industrieprodukte findet,

Tabellarisch dargestellt, zeigt der Außenhandel Polens im Jahresdurchschnitt 1909/11 folgendes Bild:

| Gattung | Gesamt- ausfuhr in Millionen Kronen | | E i n f u h r | | | | A u s f u h r | | | | Mehr- ausfuhr (+) Mehr- einfuhr (-) |
|--------------------------------|---|------|---------------------|---------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|------|---|--|
| | | | aus dem Auslande | | nach Rußland | | nach dem Auslande | | | | |
| | | | aus dem Auslande | | nach Rußland | | nach dem Auslande | | | | |
| | | | Millionen Kronen | Prozente der Gesamt- einfuhr | Millionen Kronen | Prozente der Gesamt- ausfuhr | Millionen Kronen | Prozente der Gesamt- ausfuhr | | | |
| Baumwolle und Wollgewebe | 208·3 | 178 | 85·4 | 30 | 14·6 | 711 | 100 | — | — | — | + 503 |
| Eisenfabrikate | 47·5 | 28 | 57·2 | 20 | 48 | 122 | 100 | — | — | — | + 74 |
| Wollgarne | — | — | — | 54 | — | 88·9 | 100 | — | — | — | + 34·9 |
| Lederfabrikate | — | — | — | 3·5 | — | 53·3 | 100 | — | — | — | + 49·8 |
| Zucker und Melasse | 7 | 7 | 100 | — | — | 22·4 | 67·7 | 10·7 | 32·3 | — | + 26 |
| Möbel | — | — | — | — | — | 22·9 | 100 | — | — | — | + 22·9 |
| Erzeugnisse aus Jute | — | — | — | — | — | 17·8 | 100 | — | — | — | + 17·8 |
| Spiritus | — | — | — | — | — | 11·4 | 97·8 | 0·25 | 2·2 | — | + 11·7 |
| Papier | 14 | 10 | 72·7 | 3·8 | 27·3 | 15·2 | 100 | — | — | — | + 1·2 |
| Maschinen | 87 | 12·6 | 14·4 | 74·3 | 85·6 | 30 | 100 | — | — | — | — 57 |
| Tabakerzeugnisse | 53 | 53 | 100 | — | — | — | — | — | — | — | — 53 |
| Chemische Produkte | 71 | 30 | 41·7 | 41·3 | 58·3 | 19 | 88 | 2·3 | 12 | — | — 52 |
| Roheisen | 15·3 | 15·1 | 92·3 | 1·3 | 7·7 | 0·25 | 100 | — | — | — | — 15·05 |
| Baumwollgarne | 38 | 2·5 | 63·3 | 13 | 34·7 | 24·0 | 100 | — | — | — | — 14 |

was darin begründet ist, daß eben in diesen Grenzmarken der Nachbarstaaten dieselben Industriezweige wie in Polen zu hoher Blüte gelangt sind. Darum ist es für die polnische Industrie eine Lebensfrage, den russischen Markt zumindest noch während einer Übergangsperiode zu halten, die nötig ist, daß sich die Industrie neuen Verhältnissen anpasse, wie sie andere Märkte erfordern.

Die äußerst komplizierten Fragen der Handelspolitik zu lösen, wie sie durch die Geschehnisse des Weltkrieges aufgerollt wurden, wird überaus gründliche Erwägungen fordern, da die handelspolitische Stellung Polens Rußland gegenüber keine günstige ist. Die stetige Weiterentwicklung der Industrie forderte ja auch immer größere Mengen von Rohstoffen, und gerade an diesen ist Polen überaus arm. Diese Armut aber bedingt die wachsende Tendenz des Imports an Rohstoffen, deren Wert jenen der Lebensmittel beiweitem übersteigt. Die Einfuhr erreichte rund 465 Mill. Kronen, die Ausfuhr bloß 35 Mill. Kronen. Hatte früher der Holzreichtum Polens und dessen Ausfuhr zum Reichtum des Landes beigetragen, so halten sich heute Ausfuhr und Einfuhr fast die Wage.

Der Jahresdurchschnitt 1909/1911 der Mehreinfuhr betrug in Mill. Kronen: für Baumwolle 163, für Wolle 133·1, für Steinkohle, Holzkohle und Koks 29·5, für Petroleum 24·6, für Rohhäute 20·3, für Jute 11·4, für Tabak 10·2, für Eisenerze 9·2 und für Lumpen 7·6.

War Polen früher der kulturelle Vermittler zwischen West- und Osteuropa, so kommt ihm heute diese Rolle in wirtschaftlicher Hinsicht zu. Es bezieht über 60·5% seines Bedarfes an Rohstoffen aus dem Auslande, aus Deutschland oder durch dessen Vermittlung, und nur 39·5% aus Rußland, verarbeitet dieselben und bringt sie dann in Form von Halb-, beziehungsweise Ganzfabrikaten zu 98·1% auf den russischen Markt.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1917

Band/Volume: [60](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen. Hongkong. 31-38](#)