

Schanghai.

(Mit 2 Karten und 5 Abbildungen im Text und auf Tafel I und II)

Von **Eugen Oberhummer.**

Die Ereignisse der jüngsten Zeit haben Schanghai, jetzt die größte Stadt und das wichtigste Handelszentrum von ganz Asien, in den Mittelpunkt des Weltgeschehens gerückt. Diese Tatsache und ein kurzer Besuch, den ich selbst bei meiner Weltreise mit der amerikanischen schwimmenden Universität der Stadt abstatten konnte, haben mich veranlaßt, ihrer Lage und Entwicklung eine Studie zu widmen, wie ich solche auf Grund jener Reise an dieser Stelle bereits über Hongkong und Siam veröffentlicht habe¹.

Die Weltlage von Schanghai ist durch die hier am weitesten nach O vortretende Landmasse von China gegeben, in der Mitte einer sich über 20 Breitengrade erstreckenden Meeresküste, fast gleichweit von Peking im N und Kanton im S. Dazu kommt die Mündung des größten chinesischen Stromes, der die wichtigste natürliche Zugangsstraße in das hier besonders dicht besiedelte Innere des volkreichsten Landes der Erde bildet. Schon einmal hat diese Weltlage sich ausgewirkt in der benachbarten Bucht von Hangtschou, das von Marco Polo und anderen Reisenden des Mittelalters unter dem Namen Quinsay als eine überaus glänzende Stadt und Hauptplatz des Seeverkehrs geschildert wird².

Schanghai ist seit der Erschließung Chinas für den Außenhandel die Haupteingangspforte für dieses Reich geworden, ein Welthafen allerersten Ranges, dem auf der großen Verkehrslinie nach Ostasien nur Singapur, Hongkong, Jokohama an Bedeutung gleichkommen. Schanghai ist für China, was New York für die Vereinigten Staaten, der immer stärker den Außenverkehr an sich ziehende Hafen, mit einer wie dort buntgemischten Bevölkerung; dabei ist es aber auch der Punkt, wo die Bestrebungen der fremden Mächte, ihren Einfluß auf das Reich der Mitte

¹ Mitteil. Bd. 71, 1928, S. 368—80, Taf. 10/11; Bd. 72, 1929, S. 346—76, Taf. 5—8 (auch in S. A.: Siam. Wien 1930).

² Über Quinsay, eig. King-sze „Residenz“ (der Sungkaiser) s. Richt-hofen, China I 594, 606, 611 und besonders H. Yule, Cathay, London 1866, 2. A. 1913—16, Hakluyt S., sowie dessen „Book of Ser Marco Polo“, 2. Ed. 1874, II, 169 ff., darin chinesische Pläne von Sutschou und Quinsay um 1270 n. C.

geltend zu machen, ihren stärksten Hebel fanden. Diese Entwicklung ist jedoch jungen Datums. Wenn es auch nicht richtig ist, daß Schanghai vor der Erschließung für die Fremden 1842 nur ein Fischerdorf gewesen sei, so hatte die Stadt im alten China doch nur eine untergeordnete Bedeutung; sie entbehrt der großen geschichtlichen Vergangenheit und der glanzvollen Denkmäler anderer chinesischer Städte.

Das wird aus der Ortslage verständlich. Die Umgebung gehört dem großen Schwemmland an, das sich beiderseits der Mündung des Jangtse vom sinischen Gebirge im S durch die Provinz Kiang su (= „Flußfülle“) bis zum isolierten Gebirge von Schantung erstreckt.

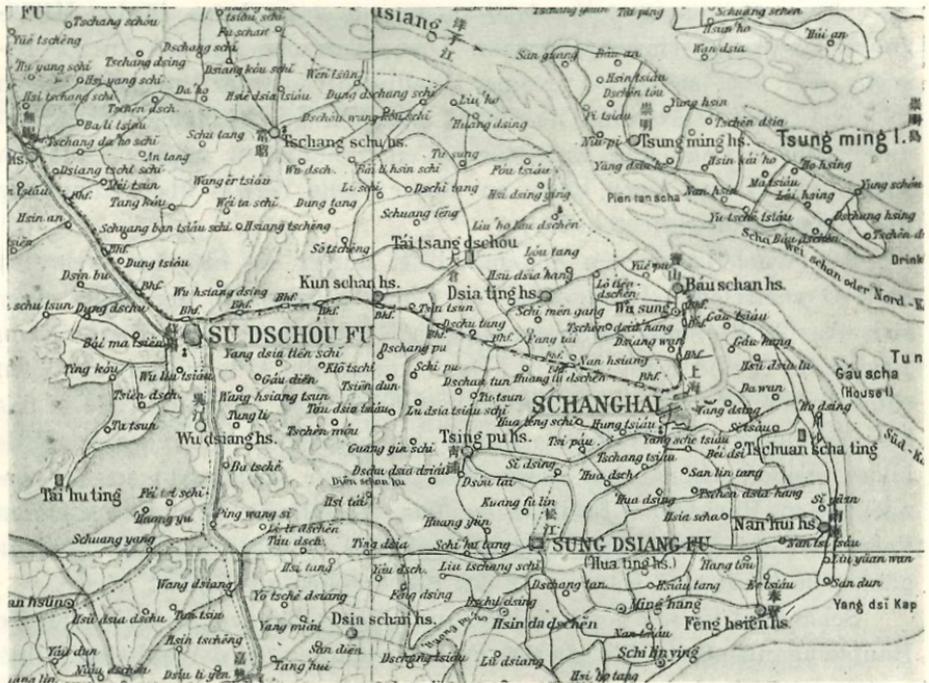


Abb. 1. Umgebung von Schanghai. Mit Genehmigung des Reichsamtes für Landesaufnahme nach der „Karte von Ostchina“ 1 : 1 Mill., Blatt Nanking 1910, auf $\frac{3}{4}$ verkleinert.

Diese „Ebene von Schanghai“, wie sie v. Richthofen¹ genannt hat, ist der südlichste Teil der großen Ebene von China. Ein Blick auf eine etwas speziellere Karte, z. B. die deutsche Karte von Ostchina 1 : 1 Mill., zeigt

¹ China, I, 332. Eine treffliche landschaftliche Schilderung bei H. Schmitt-henner, Chinesische Landschaften und Städte, Stuttgart 1925, S. 143 ff.: Das Gebiet der Jangtsemündung und seine Städte, mit Karten S. 45, 155; ferner bei G. Wegener, China, Leipzig 1930, S. 33 ff.: Das Jangtse-Delta, mit Karten S. 32, 35 f.

das Land beiderseits des Stromes erfüllt von mehreren großen und einer Unzahl kleiner stehender Gewässer, darunter W von Schanghai der flache Tai hu (= Großer See) von der sechsfachen Größe des Bodensees. An der Hand der ältesten chinesischen Quellen, des Jü-kung, eines der ältesten geographischen Dokumente überhaupt, das von den Zuständen am Beginn der chinesischen Geschichte um 2200 v. Ch. berichtet, schildert Richthofen¹ die Ebene als zum Teil noch vom Meere bedeckt; das Küstenland jener Zeit, jetzt landeinwärts gelegen, war sumpfig und nur einzelne Strecken konnten durch Eindämmung für den Anbau gewonnen werden. Das Land gehörte noch gegen Ende des 2. Jahrtausends v. Ch. den „Barbaren des Buschwaldes“. Durch Reisbau und Wasserwirtschaft gelangten sie allmählich zu höherer Kultur, die aber ganz verschieden war von jener der Nordchinesen aus dem Lößgebiet (Schmitthener). Erst im Laufe der Jahrtausende hat sich das blühende Land entwickelt, wie wir es heute finden, durchzogen von einem Netz natürlicher und künstlicher Wasserstraßen mit dem Kaiserkanal als Hauptstamm. Ein sinnreiches System von Eindämmung, besonders der 200 km lange Damm längs der Küste von der Bucht von Hangtschou bis zur Jangtsemündung, hindert diese Wasserläufe an direkter Verbindung mit dem Meere und leitet sie sämtlich dem Jangtse zu. Die Anfänge der chinesischen Wasserbautechnik scheinen hier zu liegen. Schanghai selbst, wörtlich „oberhalb des Meeres“, soll nach chinesischen Berichten ursprünglich unmittelbar an der Küste gelegen sein.² Jetzt wird die Seeverbindung durch den 400—800 m breiten Fluß Hwangpu³ vermittelt, der in den breiten Mündungstrichter des Jangtse ausmündet. Eine große Sandbarre bildete dort ein Hindernis, und die Einfahrt galt wenigstens früher als schwierig und gefährlich. Die Überwachung des Schifffahrtsweges obliegt dem „Whangpoo Conservancy Board“, der wichtige Publikationen herausgibt (Geograph. Jahrb. 1927 S. 231 f.). Vgl. u. S. 22 über den Flußhafen.

Von W her mündet im Stadtgebiet von Schanghai ein von Sutshou herkommender und hienach benannter Fluß; er wird auch,

¹ China, I, 357 f., dazu die Karte S. 338. Tiessen, China S. 356 ff.

² Reclus Géogr. Univ. VII, 456; Wegener, China, 33 ff.

³ Hwang = gelb, wie in Hoang ho, Hoang hai (Gelber Fluß, Gelbes Meer).

Wie mir A. von Rosthorn freundlich mitteilt, hießen die beiden chinesischen Hauptströme ursprünglich Ho und Kiang; erst durch den Zusatz von Hoang und Jangtse sind diese Eigennamen zu Gattungsbegriffen geworden. Daß als solcher ho vorwiegend in Nordchina (Pei ho u. a.), kiang in Südchina (Hsikiang u. a.) vorkommt, ist mir auf den Karten schon lange aufgefallen. Die Nordgrenze scheint die Provinz Kiangsu zu bilden. N des Jangtse ist mir sonst nur der bei Hankou mündende Hankiang bekannt.

ebenso wie der Unterlauf des Hwangpu, als Wusung Fluß bezeichnet, nach dem jetzt vielgenannten Fort an der Mündung in den Jangtse. Andere kleine Wasserläufe durchziehen die Stadt von W nach O und grenzen einzelne Bezirke gegeneinander ab.

Die geographische Breite von Schanghai, $31^{\circ} 14' N$, entspricht jener von Basra, Alexandrien, der algerischen Sahara und der amerikanischen Südstaaten. Sie bedingt natürlich in erster Linie das Klima, das weiterhin durch die Küstenlage einerseits, durch den asiatischen Kontinent als Hinterland andererseits beeinflusst wird. Maßgebend ist besonders die Ausbildung des bekannten Hochdruckgebietes über dem Festland im Winter mit dem starken Gefälle nach allen Seiten, daher im S trockene, kalte Landwinde aus NW. Der Sommer steht unter der Herrschaft des Regen bringenden Südostmonsuns. Über den Gang der klimatischen Faktoren sind wir durch die Beobachtungen des Observatoriums in Zikawei, 8 km SW von Schanghai, seit 1873 vortrefflich unterrichtet. Wir geben hier eine Übersicht der Mittel von 1873—1906 für Temperatur und Niederschlag nach H a n n¹.

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept	Okt.	Nov.	Dez.	Jahr
Temp. C . . .	3.1	4.0	7.8	13.5	18.6	23.0	26.9	26.8	22.7	17.4	11.0	5.6	15
Niederschl. in mm . . .	55	60	86	96	94	165	139	149	119	81	43	30	1117

Die mittleren Extreme sind -7.4 , 37.2 , die absoluten -12.1 , 39.4 .

Die Niederschläge zeigen ein ausgesprochenes Maximum im Juni, ein zweites im August. Wie anderwärts kann aber die Verteilung in den einzelnen Jahren sehr verschieden sein; so finde ich in dem letzten mir vorliegenden Jahres-Bulletin für 1928 ein Max. von 321 im Sept. gegen 215 im Juni. Ebenso können die meist heiteren Wintermonate durch schlechtes Wetter unterbrochen werden, wie wir es Mitte November 1926 antrafen, s. u. S. 24.

Die Anfänge der Besiedlung der Landschaft durch Urbarmachung des Bodens sind bereits besprochen. Den Mittelpunkt bildete in alter Zeit das 513 v. Ch. gegründete S u t s c h o u², von Marco Polo als große und mächtige Stadt geschildert. Seit der Zerstörung durch die Taiping 1860 hat sie ihren früheren Glanz verloren. Die Entstehung von Schanghai hängt mit den Veränderungen in den hydrographischen Verhältnissen und dem Anwachsen der Alluvionen zusammen.

¹ Klimatologie, 3. A. III, S. 303—309. Die meteorologischen, erdmagnetischen und seismologischen Veröffentlichungen von Zikawei liegen in Wien in der Meteorol. Zentralstation auf.

² Schmitthener, a. a. O. 169—97

Es war nicht leicht, aus den zerstreuten, oft abweichenden Angaben ein einheitliches Bild der älteren Geschichte von Schanghai zu gewinnen. Eine Hauptquelle, auch für Spätere, war C. Schmidt, *Extracts from the History of Shanghai*, Journ. of the North China Branch of the R. Asiatic Soc. New Ser. VIII, 1874. Fast gleichzeitig erschien das große Tafelwerk von J. Thomson, *Illustrations of China*, London 1873/74, in 4 Foliobänden. Im (unpaginierten) Text zu vol. III, Taf. IV—VI, photographische Aufnahmen von Schanghai enthaltend, finden sich Nachrichten, die einem chinesischen Werk „Spiegel der Geschichte“ (*The Mirror of History*) entnommen sind. Einige scheinbar genaue Daten, ohne Quellenangabe, enthält auch „*Meyers Reisebücher. Weltreise*“, Leipzig 1907, S. 207f. Das Buch von C. A. Montalto de Jesus, *Historic Shanghai (Shanghai 1909)*, behandelt die neuere Entwicklung mit zeitgenössischen Bildern, in der Einleitung aber auch die ältere Geschichte, mit Literaturnachweisen. Ebenso hat das umfangreiche Werk von Ch. B. Maybon et J. Fredet, *Histoire de la Concession Française de Changhai*, Paris 1929, eine kurze Einleitung über die Vorgeschichte. Endlich ist noch zu nennen der von der Verwaltung der japanischen Staatsbahnen herausgegebene amtliche „*Guide to China*“, 2. Ed. Tokyo 1924, S. 277, mit Stadtplan (s. u. S. 27). Weitere, mir nicht zugängliche Lit. über die Geschichte von Schanghai in *Geograph. Jahrbuch* 1927, S. 330.

Der schon genannte Fluß von Sutschou oder Wusung, der den Kaiserkanal mit dem Hwangpu verbindet, soll nach den ältesten Berichten (Jü kung) ursprünglich ein Mündungsarm des Jangtse gewesen sein. Nach anderen Angaben wäre er 446 n. Ch. als Kanal angelegt worden. Als Hafen für Sutschou diente der Ort Tsung ling, 32—40 km oberhalb Schanghai. Bald verschlammte der Kanal und seine Breite nahm von der Tangzeit 610—906 bis zur Sungzeit 960—1279 von 20 bis auf 9 li (!) ab¹. Der Seeverkehr zog sich mehr an die Mündung des Hwangpu, wo die an seinem Oberlauf gelegene Stadt Hwa ting, jetzt Sung kiang genannt, einen Landeplatz hatte. Allmählich zog derselbe auch den Verkehr von Tsung ling und den Handel von Sutschou an sich. Ein eigener Zoll- und Hafenbeamter wurde 1095 dort eingesetzt und bald auch das Handelsamt von Tsungling dorthin verlegt. Der neue Handelsplatz, einer der 7 Zollhäfen des Reiches, hieß nun Schang hai tschin „Markt (?) oberhalb des Meeres“, oder kurzweg Schanghai. So kann also die Entstehung der Stadt in das 11. Jahrhundert gesetzt werden, wenn auch die ersten Anfänge vielleicht noch etwas weiter zurückreichen.

In der Mongolenzeit, besonders seit Kublai Chan 1281 in Hangtschou zu seinem Seezug gegen Japan rüstete, stieg die Bedeutung von Schanghai; es wurde 1288 (oder 1292) Kreishauptstadt oder Sitz eines Unterprefekten². Daß M. Polo die Stadt nicht nennt, erklärt sich aus der

¹ Montalto, S. IX f.; Maybon, S. V f. 1 li = 444, 577 oder 645 m.

² Hsien oder hien; beide Umschriften entsprechen einem unserem ch ähnlichen Kehllaut, der im Nord- und Südchinesischen etwas verschieden klingt.

überragenden Stellung von Hangtschou (Quinsay) und Sutschou, damals auf der Höhe ihres Glanzes. Älter als unsere Stadt ist die Anlage eines Bauwerkes oberhalb nahe dem linken Ufer des Hwangpu, der „Pagode des glorreichen Drachen“ von Lung hwa. Angeblich um 230 n. Chr., wahrscheinlich um 800 errichtet, wurde sie später durch die Japaner (s. u.) zerstört, aber Anfang des 15. Jahrhunderts wieder aufgebaut. Das vielfach abgebildete, 7stöckige Bauwerk ist 36 m hoch und gewährt eine weite Rundschau. Vgl. Abb. 2.



Abb. 2. Pagode von Lung hwa.

In der Mingzeit 1368—1644 hatte Schanghai viel unter Einfällen der Japaner von der See her zu leiden. Genannt werden die Jahre 1368, 1419, 1543, dazwischen zur Abwechslung auch ein Angriff chinesischer Seeräuber 1513. Bezeichnend auch für die Gegenwart ist eine Bemerkung Thomsons (1874) a. a. O.: „In dieser Frühzeit verdankten die Japaner ihre Erfolge über die Chinesen, welche sie immer an Zahl weit über-

trafen, ihrer Disziplin, Kühnheit und Bewaffnung“. Die wiederholten Einfälle der Japaner bestätigt auch der Jesuit Ricci (s. u.) und der japanische „Guide to China“ S. 277, wonach die Stadtmauer 1554 als Verteidigung gegen japanische Räuber (*marauders*) errichtet wurde. Damit stimmen auch die anderen Quellen überein, nur die Zeit wird abweichend angegeben (Meyer 1522—66, andere 1544). Schmitthenner 161 setzt die Ummauerung schon in das 14. Jahrhundert. Jedenfalls können wir annehmen, daß um die Mitte des 16. Jahrhunderts die Befestigung vollendet war.

Der Mauerring zeigt die ungewöhnliche Form einer Ellipse, während sonst chinesische Städte häufig einen quadratischen (Peking, Sutschou) oder einen dem Gelände angepaßten vieleckigen Grundriß aufweisen² (Nanking). Im Gegensatz zu den meist aus soliden Quadern errichteten Mauern anderer Städte bestand der Wall von Schanghai aus Erde mit Ziegelverkleidung und hatte eine Höhe von 7.3 m, sowie 7 Tore; doch waren meist nur drei Zugänge offen. Schon 1913 lag der größte Teil in Trümmern und heute ist die Umwallung ganz niedergelegt, aber im Grundriß noch deutlich zu erkennen. Mit drastischer Anschaulichkeit zeigt das alte Stadtbild ein alter chinesischer Stadtplan, der S. 12, Abb. 3, nach dem Reisewerk der „Novara“ wiedergegeben ist. Schon bald nach Vollendung der Mauer muß sich zwischen dieser und dem Fluß, hauptsächlich nach S hin, die chinesische Vorstadt *Nanta o* entwickelt haben. Der Umfang der Mauer betrug rund 5 km, die umschlossene Fläche nach planimetrischer Ausmessung rund 2 qkm. (Der kleinste Wiener Bezirk, XV. Fünfhaus, hat 1.23 qkm, Innere Stadt 2.9, bis 1860 aber viel weniger; Londoner City 2.72). Während aber den Wiener Bezirken I und XV jetzt eine Bevölkerung von rund 50.000 entspricht, muß die Wohndichte im chinesischen Schanghai von Anfang an viel größer gewesen sein. Ricci (s. u.) berechnet 1608 die Zahl der Feuerstellen einschließlich der Vorstadt, die er schon damals als ebenso volkreich wie die ummauerte Stadt bezeichnet, zu 30—40.000, dazu 20.000 in der nächsten Umgebung und mit dieser eine Gesamtbevölkerung von 300.000.

An den Namen von P. Matteo Ricci knüpft sich ein bedeutsames

² Für die Anlage chinesischer Städte ist besonders auf die Arbeiten von Boerschmann, Verf. bedeutender Werke über chinesische Baukunst, zu verweisen, so „Anlage chinesischer Städte“ in „Stadtbaukunst alter und neuer Zeit“ Hienach ist rechteckiger Grundriß und N—S-Achse die Regel. Einen der Altstadt von Schanghai auffallend ähnlichen elliptischen Grundriß von $2\frac{1}{2} \times 3$ km Durchmesser zeigt die sehr alte Stadt Wutschang fu bei Hankou.

Ereignis in der weiteren Geschichte von Schanghai, die Gründung der dortigen Jesuitenmission. Ricci kam 1582 über Macao und Kanton nach

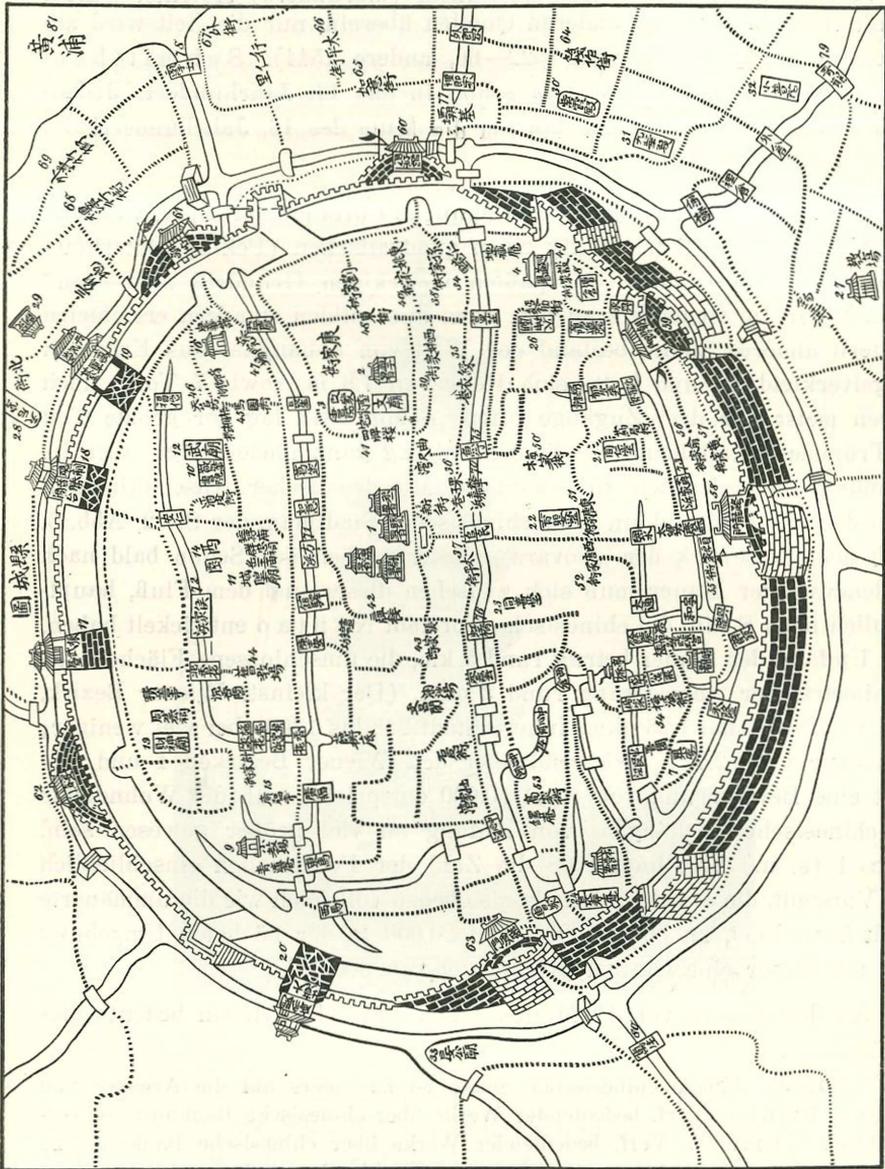


Abb. 3. Chinesischer Plan der Altstadt (N oben), aus W. H. Medhurst, Description of Shanghai, Shanghai, Mission Press 1850. Nach „Reise der Öst. Fregatte ‚Novara‘“ Bd. II, wo auch die Erklärung der Ziffer zu finden.

dem südlichen China und nach wiederholten Reisen durch das Land auch nach Peking, wo er, auch am Kaiserhof geehrt, 1610 sein tätiges

und erfolgreiches Leben beschloß.¹ Er ist der Bahnbrecher für die neuere katholische Mission geworden, nachdem die ältere Periode der Mongolenzeit unter der Mingherrschaft ihr Ende gefunden hatte. Seine nachgelassenen Werke, darunter die umfangreichen „Commentarj della Cina“, sind erst kürzlich in seiner Heimatstadt in einer monumentalen Ausgabe in Druck gelegt worden². Wir finden dort (Comm. S. 434), m. W. zum ersten Mal in der abendländischen Literatur, den Namen S c h a n g h a i (it. *Scianhai*) erwähnt, und in einem portugiesisch verfaßten Abschnitt des Werkes, Kap. XIX. S. 596 ff., eine Beschreibung der Stadt (port. *Xamhay*), welcher die obigen Bevölkerungsangaben entnommen sind. Von dort stammte nämlich ein hoher Würdenträger (Minister), dessen Bekehrung in Nanking 1603 durch Ricci von großer Bedeutung für die Mission wurde. Ricci nennt ihn mit seinem christlichen Vornamen Dr. Paul Siu (*Hsü* nach „Guide“ 291). Der vollständige Name wird mit *Siu* oder *Zi Kwang ki* angegeben. Er schenkte den Jesuiten einen großen ihm gehörigen Grund für eine Niederlassung, etwa 7 km SW Schanghai, und diese führte nun den Namen *Siu-kia-wei* oder, im Dialekt von Schanghai, *Zi-ka-wei*³, d. i. „Hsü — Familie — Dorf“.

Durch die spätere Reaktion gegen das Christentum wurden zwar die Jesuiten vertrieben, erhielten aber nach dem Frieden von Nanking 1842 ihren Besitz zurück. Die seit 1848 neu erstandene Niederlassung steht unter französischem Schutz und liegt an der Grenze des bis dorthin erweiterten französischen Gebietes. Zikawei bildet jetzt einen Stadtteil für sich mit bischöflicher Residenz, Jesuitenkollegium, Seminar, Waisenhaus mit Klosterschule, Bibliothek, Museum und der Wetterwarte, deren Arbeiten schon früher gedacht wurde (o. S. 8). Berühmt sind die außerordentlich verfeinerten Taifunbeobachtungen und Sturmwarnungen, von allen Seefahrern im Chinesischen Meer aufs höchste geschätzt. Abseits, 20 km von Schanghai, liegt auf einem Hügel bei Zôsé die Sternwarte unter 31° 5' 48" N. B., 121° 11' 15" O.

Im 18. Jahrh. setzte die nationale Reaktion in China gegen alles Fremde, die Gefahr auswärtiger Einmischungen instinktiv erkennend, immer schärfer ein. Aus dieser Zeit sind daher wenig Nachrichten über Schanghai zu erwarten. In Europa blieb die Stadt so gut wie unbekannt,

¹ Freiburger Kirchenlexikon, III, 151 ff., X, 1172 f.

² Opere storiche del P. Matteo Ricci S. J. ed. dal P. Pietro Tachi Venturi S. J. Vol. I (Commentarj), Macerata 1911. Vol. II (Briefe aus China), 1913.

³ Meyer, 207, 210; Maybon, S. VI; Montalto, S. XXI ff.; Guide of China, 291. Gegenüber anderen Schreibweisen wie *Sicawei* und dgl. halten wir hier an der eingebürgerten, auch in den amtlichen Veröffentlichungen des Observatoriums gebrauchten Form *Zikawei* fest.

obwohl sie in den großen Werken der Jesuiten wie M. Martini, Atlas Sinensis 1655, J. B. Du Halde, Description de la Chine 1735 und den zugehörigen Karten, freilich nur in untergeordneter Weise, verzeichnet ist. Der Handel und die persönlichen Beziehungen der Ausländer waren damals, ähnlich wie in Japan auf das Inselchen Desima bei Nagasaki, so in China auf einen engen Faktoreibezirk in Kanton beschränkt, ohne daß den Fremden gestattet gewesen wäre, auch nur die Stadt selbst zu betreten. Diesen Zustand hat Graf Karl Görtz in seiner „Reise um die Welt“ noch für 1846 anschaulich geschildert¹. Die drückenden Fesseln zu lockern, war vor allem das Bestreben der damals im Welthandel bereits führend gewordenen Engländer. Der Anstoß ging ebenso wie bei Hinterindien² von Vorderindien, bzw. von der englisch-ostindischen Handelskompanie aus. Schon 1756 empfahl ein Agent derselben, Pigou, die Anlage einer Faktorei in Schanghai; aber bei der schroffen Abschließung Chinas dauerte es noch lange, bis in dieser Richtung auch nur ein Versuch gemacht werden konnte. Als Lord Amherst, der später (1823—27) Generalgouverneur von Indien wurde, 1816 in diplomatischer Mission nach Peking ging, mußte er unverrichteter Dinge wieder zurückkehren, da er sich dem für Europäer unwürdigen Zeremoniell nicht unterwerfen wollte. Seinen Namen trug aber das Schiff, das unter Führung von H. H. Lindsay und mit dem als Sinologen bekannten protestantischen Missionar Karl Gützlaff als Dolmetscher an Bord 1832 von Kanton aus nach den nördlicheren Häfen vordrang. Lindsay fuhr den Hwangpu hinauf, landete bei Schanghai und drang in die Stadt ein, ehe die überraschten Behörden es verhindern konnten. Die Unterhandlungen mit diesen gestalteten sich jedoch sehr schwierig und führten zu keinem unmittelbaren Erfolg. Ein 1833 erscheinener Parlamentsbericht über diese Mission ist die Quelle für die erste Schilderung von Schanghai in einem deutschen geographischen Werk³ und für den unterhaltsam zu lesenden Auszug bei Montalto, S. 1—10. Bemerkenswert ist, daß Gützlaff in seinem Reisebericht⁴ Schanghai schon damals als den Handelsmarkt für Nanking und die ganze Provinz, für den indischen Handel aber als den bedeutendsten Hafen des Reiches bezeichnet.

Die Expedition Lindsays war nur ein Vorspiel zu dem bekannten Opiumkrieg 1840—1842. Neben mancherlei Rechtsverletzungen der

¹ 2. Aufl. 1864, S. 442 ff.

² Vgl. mein „Siam“ in Mitteil. 1929, S. 354.

³ Karl Ritter, Die Erdkunde 4. Teil, 1834, S. 704 ff. Die Zahl der Bewohner schätzte Lindsay zu 250.000—300.000, ebenso wie Ricci.

⁴ Bericht von seinem Aufenthalt in Siam usw., Elberfeld 1834, S. 83, eine dürftige Übertragung nach dem Original „Journal of 3 voyages“, Lond. 1834.

chinesischen Behörden und Erschwerungen des Handels war der Hauptgrund dafür die Frage der Einfuhr von Opium, das in Britisch-Indien hauptsächlich für den Absatz in China angebaut wurde, während die dortige Regierung mit Recht dieses Gift der Bevölkerung fern zu halten suchte. Schanghai wurde von Kriegsereignissen erst 1842 betroffen, als am 16. Juni englische Schiffe die auch jetzt wieder so viel genannten Befestigungen von Wusung an der Einfahrt in den Hwangpu zerstörten. So sehr man auch die Beweggründe dieses Krieges verurteilen mag, wie es auch in England selbst vielfach geschehen ist, muß man den Krieg doch als Beginn einer neuen Aera in China bezeichnen, ebenso wie das Vordringen der amerikanischen Flotte in den Hafen von Yedo, dem jetzigen Tokio, 1854 für Japan. China wurde sich damals zum erstenmal der Überlegenheit europäischer Kriegführung bewußt und mußte sich im Frieden von Nanking 1842 dazu verstehen, 5 Häfen, darunter Schanghai, für den Handel zu öffnen und die Insel Hongkong an England abzutreten. Bald folgten Verträge mit anderen Staaten, zunächst mit Frankreich und den Vereinigten Staaten, s. u. Den Angehörigen dieser Länder wurde damit Exterritorialität und eigene Konsulargerichtsbarkeit gesichert, während sie früher der Willkür chinesischer Behörden ausgeliefert waren. Es kam hier dasselbe Prinzip zur Geltung, wie früher bei den Kapitulationen mit der Türkei und anderen orientalischen Mächten. Solche einseitige Verträge waren zwar in den jeweiligen Rechtsverhältnissen begründet, wurden aber natürlich von den betreffenden Staaten immer als drückend empfunden. Die Türkei hat sie im Weltkrieg abgeschüttelt.

China wurde in der Folgezeit in ein immer dichteres Netz solcher ungleicher Verträge verstrickt. Dazu gehört besonders auch der 1854 eingeführte Seezoll mit seinem niedrigen Einheitssatz für den Wert aller Waren. Die von der Entente unter Führung der Vereinigten Staaten, speziell des Präsidenten Wilson, China und anderen orientalischen sowie amerikanischen Staaten gegen ihren Willen aufgezwungene Kriegserklärung von 1917 gab China die Handhabe, die Verträge mit Deutschland und Österreich zu annullieren. Daß es jetzt alle Hebel in Bewegung setzt, um auch von den übrigen Staaten eine Lösung der Eingriffe in seine Selbständigkeit zu erreichen, ist durchaus begreiflich.

Von entscheidender Bedeutung für die weitere Entwicklung von Schanghai war die Überlassung eines Pachtgebietes an England im Norden der chinesischen Stadt bis zum Sutschou-Fluß, der Kern der späteren internationalen Niederlassung, jetzt ihr Zentraldistrikt. Bald folgten ähnliche Verträge auch mit anderen Staaten, zunächst mit Amerika und Frankreich 1844. An Frankreich wurde der schmale Streifen zwi-

sehen dem die englische Siedlung im S begrenzenden (jetzt aufgefüllten) Bach und der chinesischen Stadt überlassen. Noch 1848 war dieser Streifen ganz öde, dann begann die Besiedlung, deren Geschichte in dem früher genannten Werk von Maybon bis zum Jahre 1875 ausführlich geschildert ist.

Amerika besetzte 1848 das Gebiet N des Sutschou-Flusses. Sein Gebiet wurde aber schon 1863 mit dem englischen zur internationalen Konzeption vereinigt. Seit 1893 wurde sowohl diese, wie das französische Gebiet, letzteres hauptsächlich nach W hin, bedeutend erweitert. Vgl. S. 27.

Eine kritische Zeit kam für Schanghai mit der das chinesische Reich in seinen Grundfesten erschütternden Revolution der Taiping 1851 bis 1864.¹ Schon die Eroberung von Nanking durch die Aufständischen 1853 rückte die Gefahr nahe. Noch unmittelbarer wurde die Bedrohung, als Sutschou 1860 in die Hände der Rebellen fiel und größtenteils zerstört wurde. Schanghai war Jahre hindurch von den Aufständischen eingeschlossen. Doch gelang es einer von den Fremden angeworbenen Armee, zuletzt unter Führung des später in Afrika so berühmt gewordenen Gordon, die Stadt vor dem Schicksal von Sutschou zu bewahren. Scharenweise flüchteten die Chinesen nach dem Fall von Sutschou in das beschützte Schanghai. Die Zahl der Bewohner stieg rasch auf $\frac{1}{2}$ Million, Grundstück- und Häuserspekulanten hatten eine goldene Zeit. Als aber Gordon 1863 Sutschou wieder eroberte, flutete die Mehrzahl der damaligen Flüchtlinge dahin zurück. Da die neuen Häuser meist mit erborgtem Geld erbaut worden waren, kam es zu einem großen Krach und die Spekulationsgewinne waren dahin.

Inzwischen kam es 1856—1860 zu einem neuen Krieg mit England und Frankreich, der mit der Eroberung von Peking endete. Die Verträge von Tientsin 1859, in Peking 1860 ratifiziert, brachten den Fremden neue Vorrechte und hatten ähnliche Verträge mit anderen Mächten zur Folge, so 1861 mit Preußen als Vormacht des deutschen Zollvereins, 1869 mit Österreich-Ungarn. Erst seit jener Zeit bestehen regelmäßige Gesandtschaften zwischen China und den europäischen Mächten sowie Amerika.

Aus jener Periode der ersten Entwicklung des neuen Schanghai möchte ich hier auf zwei zeitgeschichtliche Schilderungen von österreichischer Seite hinweisen. Die Fregatte *Novara* unter dem Befehl des

¹ Näheres in den o. S. 9 genannten Werken; eine gute Übersicht auch bei Wegener, China. Unter den mancherlei älteren Schriften über Schanghai, die der Zufall in unsere Universitätsbibliothek geführt hat, finde ich eine anonyme Schrift „Suppression of the Taiping Rebellion in the Departments Around Shanghai. Shanghai, Kelly & Co. 1871“.

späteren Admirals B. v. Wüllerstorff-Urbair lag vom 25. Juli bis 11. August 1858 dort vor Anker. In dem von Karl v. Scherzer verfaßten „Beschreibenden Teil“¹ ist Schanghai ein ausführlicher Abschnitt gewidmet, dem wir schon den alten chinesischen Stadtplan und sonstige Daten entnommen haben. Von demselben Verfasser ist in dem bänderreichen Hauptwerk über die Ergebnisse der Expedition der „Statistisch-kommerzielle Teil“ bearbeitet. Dort ist Bd. II 1865, S. 121—230, die Stadt und ihr Handel geschildert. Im Anhang wird der Wortlaut der bis dahin abgeschlossenen Verträge, besonders auch jener mit Preußen, mitgeteilt. Aus den dort S. 195 mitgeteilten Ziffern für Handel und Verkehr von 1854—63 entnehme ich folgende Daten in abgerundeten Zahlen:

	je 1000 t	Eingelaufene Schiffe:		
		Zahl,	davon britisch,	amerikanisch
1857	205	633	302	61
1863	967	3403	1790	790
		Einfuhr	in Mill. Taels davon Opium	Ausfuhr
1857		30	14	33
1863		82	20	33

Unter den Ausfuhrartikeln stehen Seide und Tee, denen je ein besonderer Abschnitt gewidmet ist, weitaus voran. Der trotz der unruhigen Zeit des Aufstandes rasche Anstieg wird aus den Ziffern deutlich, ebenso die Bedeutung des Opiumhandels.

Die Bevölkerung der Stadt wird für 1862 auf 1 Mill., davon $\frac{1}{2}$ Mill. für die Altstadt, veranschlagt. Letztere muß in der Taipingzeit das Bild eines Ameisenhaufens geboten haben. Erwähnt sei auch der ebd. S. 122 f. wiedergegebene Stadtplan,² nach welchem damals nur der jetzige Zentraldistrikt einigermaßen ausgebaut war, während das amerikanische Viertel N des Sutschou erst in Ansätzen vorhanden ist. Die erste Anlage der Fremdensiedlung hatte überhaupt, wie mehrfach hervorgehoben wird, mit großen technischen Schwierigkeiten zu kämpfen, da der aus Flußablagerungen gebildete Baugrund schlammig und sumpfig war und erst nach sorgfältiger Drainierung bebaut werden konnte. Auch heute sind den modernen Steinbauten nach Höhe und Gewicht Grenzen gesetzt. Daher die überraschende Ausdehnung der Stadt in der Horizontalen, wie sie aus unserem Plan ersichtlich ist.

¹ Reise der Österreichischen Fregatte Novara, Bd. II, Wien 1861, S. 297 bis 393. Volksausgabe Bd. II. Wien 1866, S. 47—133.

² Nach der englischen Seekarte, ebenso bei Reclus VII, 459.

Ein anderer Zeuge aus jener Frühzeit ist der österreichische Diplomat Alexander Frh. v. Hübner. Er hat Schanghai Okt./Nov. 1871 besucht und in seinem vielgelesenen, auch in fremde Sprachen übersetzten „Spaziergang um die Welt“ beschrieben. Die große illustrierte Ausgabe (Leipzig 1882) bringt auch eine Anzahl Bilder, die ebenso wie jene in dem Reisebericht der Novara, wenn auch technisch nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechend, doch für die Zeit um 1860—70 ihren dauernden Wert behalten. Die Schwankung der Bevölkerung in dieser Periode, worin deutlich der Zu- und Abfluß der Einheimischen während des Taipingaufstandes ersichtlich wird, zeigen die von Hübner nach amtlichen Erhebungen mitgeteilten Ziffern.

	Anglo-amerikan. Konzession		Französische Konzession	
	1863	1869	1863	1869
Chinesen	250.000	86.500	80.000	32.000
Fremde	3.000	7.200	300	300

1871 waren in der Fremdenstadt 3200 Briten, 1300 Amerikaner, 700 Deutsche, 400 Franzosen, 600 andere, 100.000 Chinesen; in der chinesischen Altstadt und Vorstadt 125.000 E.

Ein Streiflicht auf das gesellschaftliche Leben jener Zeit wirft ein in mehreren Jahrgängen von 1875—78 vorliegendes (vergl. Anm. S. 16) „Ladies Directory“, elegant in Saffian gebunden, mit den Adressen europäischer Residenten und praktischen Winken.

Über den Handelsverkehr gibt Reclus¹ für 1879 folgende Ziffern: Einfuhr 478, Ausfuhr 458 Mill. Fr., davon Seide und Tee an erster Stelle, Opium dgl. für die Einfuhr. Der Schiffsverkehr betrug 4376, darunter 3063 Dampfer, von diesen 1974 britische, 1581 chinesische, 192 deutsche usw. Nach einem Handelsbericht von E. Einaigl (Univ.-Bibl.) stieg der Handel 1894 auf Einfuhr 162 Mill., Ausfuhr 313 Mill. Haikwan (Seezoll) Taels, nach damaligem Wert — 128, bzw. 248 Mill. fl. Ein weiterer „Bericht“ von G. Kremsir (Wien 1895) gibt keine statistischen Ziffern, aber ausführliche Mitteilungen über die Geschäftsverhältnisse und die einzelnen Handelsartikel.

1904 betrug die Einfuhr an fremden Waren 197 Mill., an chinesischen 128 Mill., die Ausfuhr 130 Mill. Haikwan Taels, der Tael damals rund 3 Mark. Der gesamte ein- und ausgehende Schiffsverkehr belief sich 1905 auf 10.265, davon 9139 Dampfer, 4363 englische, 1215 deutsche Schiffe. Die Steigerung des Verkehrs mit Deutschland tritt hier klar hervor. Der Gesamttonnage von über 14 Mill. 1905 steht 1926 eine solche

¹ Géograph. Univ. VII 457 f.

von 34 Mill. gegenüber. Daran war Japan mit $34\frac{1}{2}\%$ an erster Stelle beteiligt, dann folgte das Britische Reich mit $27\frac{1}{2}\%$, U. S. Amerika mit 22% . Auch eine Entwicklung, die zu denken gibt!

Schiffsverkehr der wichtigsten chinesischen Häfen mit dem Ausland 1931.

Zusammen: Zahl 65.389.

1000 N. R. T. 51.574,3.

	Zahl	N. R. T.
Schanghai	5.368	19.937,9
Canton	6.205	6.264,5
Dairen	2.629	5.810,7
Swatow	2.193	3.015,8

Die Einfuhr wird für 1926 auf 596 Mill., die Ausfuhr auf 362 Mill. Haikwan Taeln angegeben. Schanghai lieferte in diesem Jahre bereits 41.8% des gesamten chinesischen Seezolls; darin drückt sich das Schwergewicht der Verkehrslage deutlich aus. Nach den letzten mir vorliegenden Ziffern in dem Jahrbuch der Verwaltung des Seezolls (Maritime Customs), „Foreign Trade“ für 1930, wo der Anteil der einzelnen Häfen in einem Diagramm veranschaulicht wird, entfiel in diesem Jahr auf Schanghai $45\frac{1}{2}\%$ der gesamten Einnahmen des Seezolls. Vgl. S. 22.

Die Recheneinheit des Haikwan Tael unterliegt starken Schwankungen: 1921 = 0.76, 1925 = 0.84, 1930 = 0.46 Dollar Gold.

Die Entwicklung der Bevölkerung wurde schon mehrfach berührt; s. o. S. 11, 14, 17 f. 1905 betrug dieselbe in den beiden fremden Niederlassungen 549.000 Chinesen, 12.328 Fremde, davon 3822 Briten, 2230 Japaner, 1360 Portugiesen, 1012 Amerikaner, 832 Deutsche, 667 Franzosen, 163 Österreicher usw. Nach der Zählung von 1920 war die Gesamtzahl der Bewohner e. Chinesenstadt 953.375, davon 26.800 Fremde. Unter letzteren stehen jetzt die Japaner mit 10.500 an erster Stelle, dann folgen 5800 Briten, 2800 Amerikaner, 2040 Portugiesen, 670 Franzosen, 534 Deutsche, 960 Inder usw. Für die Zeit bis zur nächsten Zählung 1930 schwanken begrifflicherweise die Angaben, da sie nur auf Berechnungen beruhen. So gibt das Gothaische Jahrbuch 1930 für 1927 die runde Zahl von $1\frac{1}{2}$ Mill., Alois Fischer in Hickmanns Universalatlas 1930/1 für 1928 2.3 Mill.

Alle diese Ziffern bleiben jedoch weit zurück hinter den von W. Neyer in Hankau in unseren „Mitteilungen“ 1931, S. 378 veröffentlichten Ergebnissen der letzten Zählung vom 22. Oktober 1930. Hier nach erreichte die Gesamtbevölkerung die unerwartete Höhe von **3,156.141** Einwohner, von denen 1,713.456 auf die Chinesenstadt, 1,007.868

auf die internationale Siedlung, 434.817 auf die französische Konzession entfielen. Von den 58.688 Ausländern stehen wieder die Japaner mit 25.650 = 43.6% an weitaus erster Stelle¹. Nach den Briten 15.9% folgen jetzt die Russen 13.1%, dann erst in großem Abstand die Amerikaner, Portugiesen, Inder, Franzosen usw. Deutsche zählte man 1610, Österreicher 180. Es ist ein erfreuliches Zeichen dafür, daß das Deutschtum im fernen Osten wieder festen Boden gewinnt. Die Zahlen für die übrigen Bevölkerungsgruppen mögen in der Mitteilung von Neyer nachgelesen werden.

Die erstaunlich große Vermehrung der Bevölkerung seit dem Weltkrieg reiht Schanghai unter die größten Millionenstädte der Erde; an welcher Stelle, werden erst die endgültigen Ergebnisse der Zählungen von 1930 und 1931 zeigen. Sehr zu beachten ist die Verschiebung in dem Anteil der Fremdvölker. Obwohl die Ausländer nur 1.13% der Gesamtbevölkerung ausmachen, sind sie doch in Schanghai das für die Entwicklung der Stadt seit 1842 bestimmende Element. Da ist nun vor allem das immer stärkere Vorwiegen der Japaner bemerkenswert, dann die erst neuerdings auffällig große Zahl von Russen, die sich dem Vernehmen nach vielfach in niedrigen, sonst nur von Kulis geleisteten Diensten betätigen. Nach einer Mitteilung von Alma Karlin² sollen Russinnen unter den Prostituierten besonders stark vertreten sein.

Das Areal, auf welches sich diese Bevölkerung verteilt, ist schwer festzustellen. Ziffern fand ich nur in dem Artikel „Shanghai“ der Encyclopaedia Britannica, 14. Ausg. 1929, Bd. 20, S. 458. Hiernach umfaßt die internationale Siedlung 5584 acres = 22.6 km², die französische Konzession zirka 2525 acres = 10.2 km². Der chinesische Anteil wird annähernd auf 2800 acres = 11.4 km² geschätzt. Das würde zusammen 10.900 acres oder rund 44 km² ergeben. Das ist jedenfalls zu wenig für die wirklich besiedelte Fläche. Die Grenzen des Stadtgebietes finde ich nirgends genau bezeichnet. Im N gehört zur Stadt jedenfalls das beim Angriff der Japaner vielgenannte Chinesenviertel Tschapei, das sich halbinselartig gegen die Internationale Siedlung vorschiebt. Auch Paoschan muß wohl als Vorort gerechnet werden. Am rechten Ufer ist die aus Hafenanlagen und Fabriken bestehende Vorstadt Putung mit einzubeziehen.

Von chinesischer Seite soll der Plan eines Groß-Schanghai be-

¹ Nach einem Aufsatz von T. A. Bisson in „The Nation“ (New York, 17. Feb. 1932) betrug ihre Zahl 1890 nur 386, 1910 etwa 3500. Die obigen Zahlen für 1920 und 1930 zeigen ihr enormes Anwachsen seit dem Krieg.

² Einsame Weltreise, Minden 1930, S. 251 f.

stehen, das noch die Mündung des Hwangpu mit Wusung umfassen soll. In dieser Ausdehnung würde die Stadt jedenfalls sehr viel offenes Land einschließen, wie das ja auch bei den Arealen anderer Weltstädte, z. B. Wien mit 278, Groß-Berlin 874, London 1600 km² der Fall ist. Diese Ziffern dürfen natürlich nicht mit dem für die bebaute Fläche gewonnenen Areal verglichen werden. Die Bevölkerung von Großschanghai berechnet K. Haushofer in einem soeben erschienenen Aufsatz in „Geopolitik“ 1932 H. 4 zu 5½ Mill. Aber für die Berechnung des Areals fehlt jede sichere Grundlage.

Die Verwaltung des großen Gemeinwesens ist nach dem chinesischen, französischen und internationalen Stadtteil streng getrennt. Jeder hat selbständige Gemeindeverwaltung mit eigener Polizei. In der Internationalen Siedlung wird diese von hochgewachsenen bärtigen Indern gestellt. Die große Mehrheit der Bevölkerung bilden auch in den beiden fremden Siedlungen die Chinesen. An der Gemeindeverwaltung haben sie aber erst seit wenigen Jahren Anteil erlangt. Der Municipal Council der Internationalen Siedlung setzte sich 1926 aus 5 britischen, 2 amerikanischen, 2 japanischen und 3 chinesischen Mitgliedern zusammen.

Nach ihrer Anlage mit planmäßigen Straßenzügen und dem Charakter der Bauten sind natürlich die Fremdenviertel ganz verschieden von der Chinesenstadt. Die Hafenfront am „Bund“, der Uferstraße des Zentraldistrikts mit ihren monumentalen Steinbauten, erinnert an europäische oder amerikanische Hafenstädte. Im Straßenbild zeigen freilich die chinesischen Firmenschilder und die auch hier flutende einheimische Bevölkerung die Mischung zweier Welten.¹

Im Zentraldistrikt der Internationalen Siedlung, der eigentlichen City, pulsiert der Herzschlag der großen Hafenstadt. Das Geschäftsleben setzt sich fort im Norddistrikt oder Hongkiu, der einstigen amerikanischen Niederlassung, und in dem weit am Fluß hingestreckten Ostdistrikt, mit seinen Werften, Speichern, dem großen Wasserwerk zur Wasserversorgung aus dem Hwangpu, zahlreichen Baumwollspinnereien usw. Ein beliebtes Residenzviertel für wohlhabende Fremde ist dagegen der Westdistrikt. Eine Hauptverkehrsader desselben ist Bubbling Well Road, benannt nach einem am Ende der Straße liegenden Erdgas-Brunnen,² chin. *hai jen* (Meerauge). In alter Zeit, noch vor der Entstehung von Schanghai, stand dieses Phänomen bei der Bevölkerung in abergläubischem Ansehen und wurde später mit einem Pavillon überbaut. Jetzt ist es hauptsächlich durch den Namen der Straße bekannt.

¹ Vergl. Bild 6 auf Taf. II. Sehr anschaulich wirkt der Gegensatz bei J. Sion, *Asie des Moussons*, Géograph. Univ. IX, 1928, Taf. XXV.

² Schwefelwasserstoff nach Reclus 458 f., Kohlenwasserstoff (Methan?) nach Montalio S. XIII.

Die eigentliche Lebensader der Stadt ist natürlich der Flußhafen. Ohne denselben wäre Schanghai nie entstanden. Die Bemerkungen hierüber o. S. 7 mögen hier durch Hinweise auf die Literatur¹ und einige weitere Angaben ergänzt werden. Die Tiefen sind, wie unsere nach der neuesten Hafenkarte ausgewählten Ziffern erkennen lassen, auch für größere Schiffe ausreichend, freilich nur in einer schmalen Fahrrinne. Bei Putung wird diese, der Krümmung entsprechend, ganz nach rechts gedrängt. Schwierigkeiten bereiten hauptsächlich die Barren bei Wusung und im Jangtsekiang. Natürlich spielen dabei die Gezeiten eine große Rolle. Ihr Hub schwankt von 2½ bis 4½ m, die Strömung erreicht bei Ebbe bis 3, bei Flut bis 5 Seemeilen Geschwindigkeit.

Sind auch der Seeverkehr und die Flußschifffahrt auf dem Jangtsekiang sowie auf den das ganze Land netzartig durchschneidenden Kanälen die Grundlage der Entwicklung von Schanghai, so hat heute doch auch die Eisenbahn ihren Anteil am Verkehr. Das gelang ihr freilich erst spät. Als 1876 eine englische Gesellschaft die 17 km lange Kleinbahn von Schanghai nach Wusung, die erste in China überhaupt, eröffnete, stellte sich die Bevölkerung, nachdem ein Chinese totgefahren worden war, so feindlich, daß die Regierung sich veranlaßt sah, das Material anzukaufen und nach Formosa zu transportieren. Erst 1897 wurde eine neue Strecke gebaut und 1905 über Sutschou nach Nanking fortgesetzt. Von dort geht jetzt die Verbindung weiter nach Peking (Peiping). Eine zweite Hauptlinie führt von Schanghai über Hangtschou nach Ningpo. Ausgangspunkt für beide Linien ist der in jüngster Zeit viel umkämpfte Nordbahnhof. Der Südbahnhof hat nur sekundäre Bedeutung für die Chinesenstadt und steht durch eine Zweigstrecke nach Lunghwa mit der Hauptlinie in Verbindung.

In Bezug auf geistige Kultur erfüllt Schanghai eine wichtige Aufgabe der Vermittlung zwischen dem Westen und dem alten chinesischen Kulturkreis. Als Beispiel möchte ich das leider bei den jüngsten Kämpfen in Schutt gelegte Unternehmen der Commercial Press anführen. Ich fand dort bei unserem Besuch eine modern eingerichtete,

¹ Fauvel, Le port de Changhai. Bull. Soc. Géogr. commerc. Paris 1910 S. 569—93, 625—27. Segelhandbuch für das Ostchinesische Meer, Berlin 1909. Einen Aufsatz von J. Brunhes, Journal de la Marine marchande 1923, kenne ich nur aus Sion S. 128. Auch das Buch von All. Macmillan, Seaports of the Far East, London 1923, 3. Aufl. 1926, war mir nicht zugänglich. Einige neuere Daten gibt eine Notiz „Il porto di Shanghai“ in Boll. R. Soc. Geogr. Ital. 1932 S. 290 f, nach J. C. Houston, Shanghai, China's major port. Commerce Reports 1931 Nr. 47. Die Einfuhr betrug hienach 1930 von der ganzen chinesischen 51%. In Ein- und Ausfuhr steht Amerika mit 25 und 28% an erster Stelle. Dagegen waren von 1900 fremden Firmen 897 japanische!

großartige Druckerei mit Schriftgießerei, Rotationsmaschinen, Farbendruckpressen, Bibliothek, Verlagsanstalt, Ausstellungsraum und Verkaufsstelle. Unter den neuen Veröffentlichungen sah man schön illustrierte Bände einer Neuauflage der gewaltigen, von Kaiser Kanghi (1662—1722) veranstalteten, mehrere tausend Bände umfassende Enzyklopädie, ein dickleibiges deutsch-chinesisches Wörterbuch von Huang und Chii, 1926 bereits in 3. Aufl. erschienenen, chinesischen Landkarten und Pläne, Schulbücher, alles in moderner Technik hergestellt.

Schanghai ist natürlich Sitz zahlreicher sowohl chinesischer als auch vom Ausland gegründeter Schulen und wissenschaftlicher Anstalten. Schon 1857 wurde dort „The North-China Branch of the R. Asiatic Society“ begründet, welche seither ein wertvolles „Journal“ herausgibt. Der Anstalten der Jesuiten in Zikawei wurde schon gedacht. Unter ihrer Leitung steht auch die im französischen Viertel 1903 für Chinesen gegründete „Université de l'Aurore“. Zahlreich sind die von europäischen und amerikanischen Missionen unterhaltenen Schulen. Von deutscher Seite wurde 1907 eine Medizinschule begründet und 1911 durch eine Ingenieurschule erweitert. Nach dem Kriege mußte die Anstalt 1919 an Frankreich abgetreten werden und wurde der chinesischen Regierung übergeben. Sie untersteht jetzt als staatliche Tung tshi-Universität in Wusung dem Unterrichtsministerium, hat den Charakter einer deutschen Anstalt bewahrt (vgl. S. 27). Bei der Beschießung von Wusung durch die Japaner mußten die Professoren die Anstalt verlassen. Außerdem besteht eine Reichshandelshochschule und mehrere Mittelschulen.

Unter den von chinesischer Seite nach abendländischem Muster errichteten Anstalten nenne ich die 1896 begründete, später erweiterte Nanyang-University, tatsächlich eine technische Hochschule, bei Zikawei. Ich knüpfte an diese Anstalt zum Schluß noch einige persönliche Erinnerungen und Eindrücke. Daß es mir überhaupt noch möglich wurde, eigene Anschauung von Ost- und Südasiens zu gewinnen, verdanke ich meiner Teilnahme an der zu Beginn erwähnten amerikanischen Universitätsreise, in unserem Amtesstil als „College Cruise around the World“ oder auch „University World Cruise“ bezeichnet. Der Gedanke einer solchen war von Professor James E. Lough, University of New York, ausgegangen. Wie ich damals in einem Zeitungsbeitrag¹ dargelegt habe, war der Plan, Studierende von allen amerikanischen Hochschulen ein volles Studienjahr lang (September bis Mai) um die Erde zu führen, ihren Gesichtskreis durch den Besuch fremder Länder und Völker zu erweitern und dazwischen einen regelmäßigen Studien-

¹ Amerikanische Universitätsreise. N. Fr. Presse vom 27. Dez. 1926.

betrieb aufrecht zu halten. Es war nicht leicht, die erforderliche Zahl von Teilnehmern zu finden, um ein eigenes Schiff, die „Ryndam“ der Holland—Amerika-Linie chartern zu können. Schließlich kamen doch rund 500 Studierende zusammen, darunter etwa 90 Damen; die Zahl blieb nicht ganz stabil, ebenso bei der Fakultät, die etwa 30 Lehrkräfte umfaßte. Während der absichtlich langsamen Seefahrten wurden täglich, außer Sonntag, Vorlesungen mit Übungen und gelegentlich Prüfungen abgehalten.

Am 18. September 1926 verließ die „Ryndam“ New York und fuhr über Habana, Panama, Los Angeles, Hawai nach Japan, wo wir Anfang November prächtige Herbsttage verlebten, allerdings auch durch Regen unterbrochen. Als wir in der Nacht zum 14. November, gegen die eindringende Gegenströmung hart ankämpfend, die Straße von Schimonoseki verließen, stand ein Wetterumschlag bevor. Bei schwerem Seegang, Windstärke 8, fuhren wir durch die Koreastraße. Am nächsten Morgen, etwa 125° O, erschien die See getrübt und wurde im Laufe des Tages durch die weit hinausgeführten Sinkstoffe des Jangtsekiang immer schmutziger. Abends begleiteten zu beiden Seiten Lichter die Einfahrt in seine breite Trichtermündung. 11 Uhr nachts machten wir vor der Mündung des Hwangpu fest. Am 16. November halb 6 Uhr früh ging es langsam die schmutzig-grauen Fluten aufwärts, flaches Land zu beiden Seiten mit Feldern, Wiesen und einzelnen Bäumen, darüber grauer Himmel. Die Wetterwarte in Zikawei weist für diesen Tag stündliche Temperaturen zwischen 9 und 11° aus. Zum ersten Mal auf der Reise legte ich Winterkleidung an; ich brauchte sie erst wieder Ende Januar in Palästina. Der bald einsetzende, bis zum nächsten Morgen anhaltende Regen war eine Ausnahme für die Jahreszeit. Es fielen nach dem jetzt vorliegenden Bulletin von Zikawei für 1926 am Tag unserer Ankunft über 30 mm von 73 im ganzen Monat November!

Immer näher rückten wir dem Welthafen. Docks, Werften, Fabrikanlagen reihen sich aneinander, der Schiffsverkehr steigert sich gewaltig. Nach vierstündiger Fahrt ankern wir vor China Merchants S. Co. Lower Wharf. Auf der Landungsbrücke begrüßt uns eine Musikkapelle in hellblauer Uniform, orangegelben Aufschlägen und weißem Federbusch, dazu krachen *fire-crackers* (Frösche auf Schnur gereiht). Bei strömendem Regen gehen wir an Land, begrüßt vom Empfangsausschuß; bald jagen wir in mehr als hundert Kraftwagen etwa 10 km weit zum entgegengesetzten Ende des Stadtgebietes und landen in der vorgenannten Hochschule von Nanjang. Da während der Fahrt jede Orientierung unmöglich war, gelingt es mir erst allmählich festzustellen, wo wir uns befinden. Eine große, lichte Halle öffnet sich uns. Ver-

treter von 37 wissenschaftlichen und kommerziellen Korporationen sind zu unserer Begrüßung bereit. Nach kurzer englischer Ansprache eines Herrn Hsü als Vertreter des Hafendirektors besteigt ein würdiger älterer Herr von ganz chinesischem Äußeren, Dr. Ung-fu Shen, das Podium und legt in chinesischer Sprache, mit lapidaren Sätzen, die Eigenart chinesischen Geistes an dem Beispiel der großen Philosophen dar. Ein Professor der Literatur, Herr Tsching-yi Tang, übersetzt die kurze Rede frei in elegantes Englisch. Dann folgt die einstündige Rede von Dr. Tschao-tschu Wu, früher Minister des Äußeren und Sohn eines bekannten Diplomaten. Er spricht gewandt englisch und behandelt in eindrucksvoller Weise die Beziehungen zwischen China und dem Westen von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. Den fremden Nationen wird ein Sündenregister ihres Verhaltens gegen China aufgestellt, wobei Amerika natürlich am besten wegkommt. Seine Ausführungen werden zu einer schweren Klage gegen die China seit 1842 aufgezwungenen einseitigen Verträge, besonders die Exterritorialität der Ausländer und den linearen Zolltarif von 5% auf lebenswichtige wie auf Luxusartikel, während es den Vertragspartnern freisteht, die chinesische Einfuhr mit einem Mehrfachen von 100% zu belasten. Die Darlegung der Ungerechtigkeiten, die China von den fremden Mächten — Japan wurde vorsichtigerweise nicht genannt — zu erdulden hat, verfehlten nicht ihren Eindruck. Die beiden uns nachher in Druck ausgehändigten Reden waren sichtlich auch für die Öffentlichkeit bestimmt.

Von der Begrüßung in Nanjang ging es, wieder bei Regen, nach dem Ende der Nankingstraße, wo im Oriental-Hotel ein solennes Tiffin ganz nach chinesischer Art bereitet war. Bei den 12 Gängen (stets ein Mehrfaches von 4) braucht man nicht an Schlemmerei zu denken. Es waren meist nur Kostproben, die wir mit den ungewohnten Eßstäbchen (*chop-sticks*) aus der gemeinsamen Schüssel für jeden Tisch herausfischten, und auch der feine Tee in kleinen Schälchen zählte als Gang. Bei dem andauernden Regen war es nur erwünscht, den Nachmittag in dem neuen Peking-Theater zu verbringen, wo uns chinesische Musik, Gesänge und Wettkämpfe dargeboten wurden. Abends folgte auf dem Schiff noch eine Diskussion mit chinesischen Studenten und Studentinnen, während auf Deck, ebenso wie in Japan, die Händler ihre Schätze verführerisch ausbreiteten.

Von weiteren Erlebnissen in Schanghai erwähne ich außer dem Besuch der Commercial Press, o. S. 22 f., noch jenen eines großen Privatgartens in chinesischem Stil jenseits der Nankingbahn beim Rennplatz, dann die allerdings zufällige, aber eindrucksvolle Begegnung mit chinesischen Leichenzügen und schließlich den Ausflug in die chinesische Alt-

stadt. Das enge Gewirr der Gassen, mit malerischen Teehäusern, Teichen und Kanälen (s. Bild 7), gestattet nur Rikschas den Eintritt und manche Teile wie der Bazar können nur zu Fuß durchwandert werden. Da mich im fernen Osten besonders die Äußerungen religiösen Lebens anzogen, wovon ich in Japan buddhistische und Schinto-Tempel kennen gelernt hatte, war es mir hier hauptsächlich darum zu tun, einen Konfuziustempel zu sehen. Auf einer Karte fand ich einen solchen innerhalb der Altstadt verzeichnet, konnte aber die Lage meinem Rikschaboy nur nach der Richtung und mit den Worten „Kung futse Pagoda“ begreiflich machen. Der Boy war ein aufgeweckter Junge und hatte mich sogleich als Deutschen erkannt, ebenso wie die Händler vor dem Hotel in Kairo, das ja eine ähnliche Mischung fremder Nationalitäten aufweist wie Schanghai. Sonst hatte es in Intelligenzkreisen, z. B. in Japan, wo man bei unserem Empfang nur auf „Amerikaner“ eingestellt war, ungläubige Verwunderung erregt, wenn ich mich als Deutscher zu erkennen gab. „*I know you—you belong German*“ waren aber auch die einzigen Worte in richtigem Pidgin-Englisch, womit sich mein Boy verständigen konnte. Dabei hatte er keine Ahnung, wo der gesuchte Tempel war. Erst nach langem Umfragen kamen wir vor ein geschlossenes Tor. Es öffnete sich gegen das übliche Trinkgeld; über einen Hof und durch ein Schulzimmer, wo kleine Jungen die Worte ihres Lehrers gemeinsam nachsprachen, gelangte ich endlich in den Tempel. Er war wie jene des Schinto-Kultus ohne Götterbilder, nur ein Opfer- und Räucheraltar, Drachenfiguren und die vergoldete Ahnentafel des großen Philosophen kennzeichneten den Raum. Befriedigt kehrte ich zurück und beschloß den Tag in einem eleganten Teesalon der Nankingstraße, den inzwischen auch andere Reisegefährten herausgefunden hatten.

Bei der Weiterfahrt von Schanghai stehen wir noch lange unter dem Einfluß des kalten Landwindes aus NNW und erkennen die Sinkstoffe des Jangtse. Bis zum Abend bleibt das Meer schmutziggelb bis kaffeebraun; erst am nächsten Morgen hat es wieder seine blaugrüne Färbung. Die langsame Fahrt längs der inselreichen Küste, zwischen chinesischen Fischerbooten hindurch, war reich an Abwechslung. Am vierten Tag erreichten wir Hongkong, wie in „Mitteilungen“ 1928 beschrieben.

Bemerkungen zum Stadtplan (Taf. III).

Als Vorlagen wurden benutzt:

1. Admiralty Chart 389 Shanghai Harbour 1 : 10.400. Neubearbeitung nach den Seekarten des chinesischen Seezolls 1925; Korr. 1930. Magn. Deklination 1927 : 3° 40' W, jährlich c. 2' mehr.

2. Geogr. Sect., Gen. Staff, War Office 3789 Eastern China: Shanghai 1 : 50.000, London 1927, Korr. 1932.



Phot. Walter C. Harris, Brooklyn.

Abb. 4. Ankunft der „Ryndam“, 16. Nov. 1926.



Phot. Walter C. Harris, Brooklyn.

Abb. 5. Hafensbild (Regen).



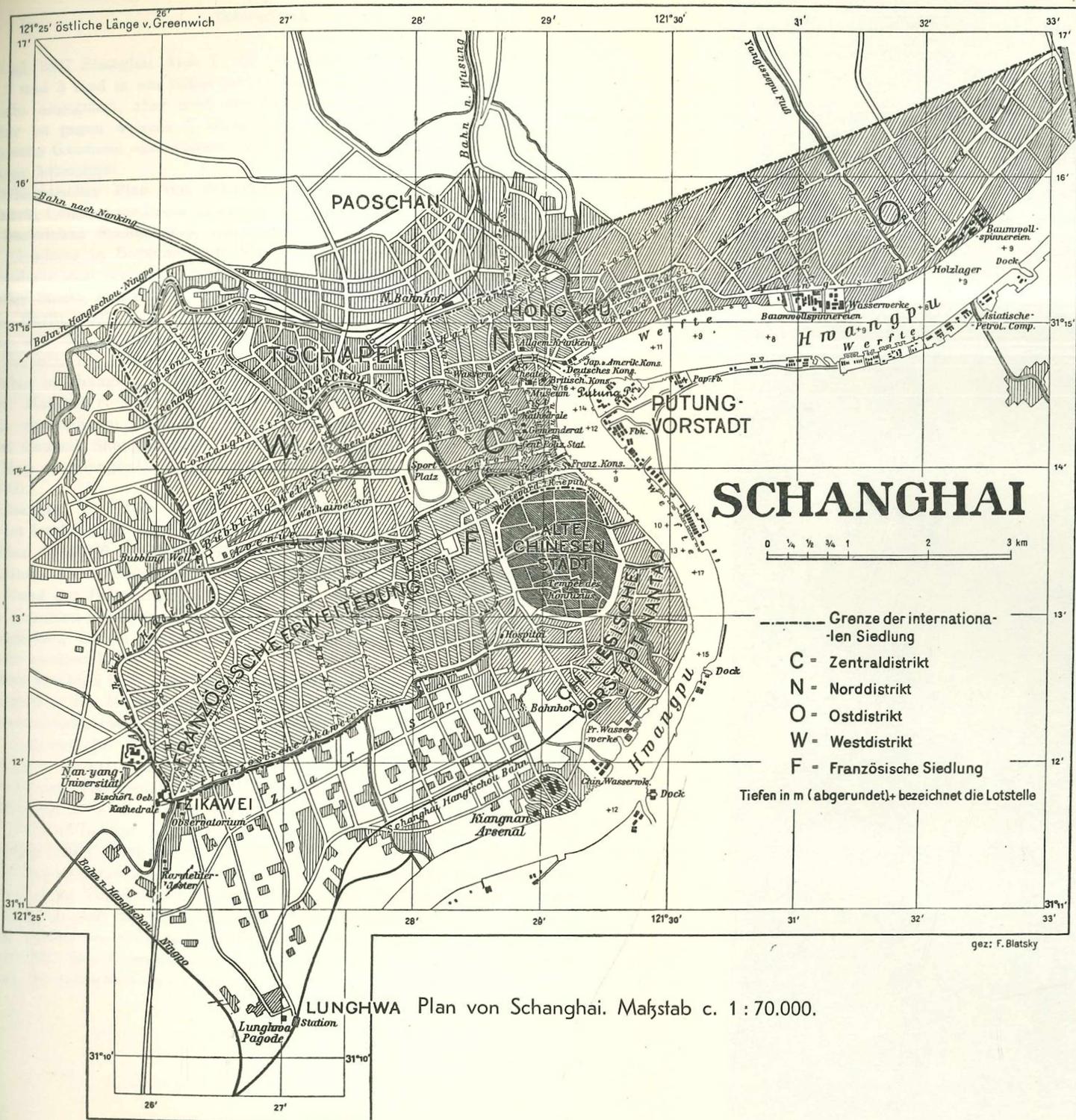
Phot. Walter C. Harris, Brooklyn.

Abb. 6. „The kind of weather we had in Shanghai.“



Abb. 7. Teehaus in der Altstadt.

Nach einer Aufnahme in der Lichtbildstelle des Bundesministeriums.



3. Dgl. 3837 Shanghai Area 1 : 126.720, London 1927.

N. 2 und 3 sind in ein Gitter rechtwinkliger Koordinaten gezeichnet, deren Basis nicht angegeben, aber nach der Rechnung in Hongkong zu suchen ist. Das Gitter ist gegen wahren N etwas nach O verschoben und schwer in das geographische Gradnetz einzupassen. Die Koordinaten des letzteren sind an den Eckpunkten bezeichnet.

4. Chinesischer Plan von Schanghai 1 : 20.000, Zentraldistrikt 1 : 10.000, Farbendruck, Commercial Press, Shanghai 1926. Der Plan umfaßt nur den Hauptteil des besiedelten Stadtgebietes. Ein Vorzug ist das zum Bildrahmen schräg gestellte Gradnetz in Bogenminuten. Ein solches, möglichst auf Minuten abgeteiltes Gradnetz statt der quadratischen Felder erscheint mir, besonders für Pläne sehr großer Städte, ebenso wünschenswert wie die von mir schon früher (Der Stadtplan. Berlin 1907, S.-A. aus Verh. d. 16. D. Geographent.) geforderte Einzeichnung von Schichtlinien bei Städten mit stark ansteigendem Boden (z. B. Genua, Neapel). Das Minutennetz ist erweitert in unseren Plan übernommen.

5. Plan of Shanghai, published by the North China Daily News a. Herald Ltd. 1928. Maßstab c. 1 : 21.000, Stanford, London. Der Plan scheint auf dem mir nicht erreichbaren „Plan of Shanghai. Published under Authority of the Municipal Council. Shanghai 1928. 1 : 16.000“ zu beruhen.

6. Map of Shanghai. Shanghai, The China Survey Comp. 1913. Maßstab c. 1 : 16.000.

7. Shanghai 1 : 18.000 (?), in „Guide to China“, 2. Ed. Tokyo 1924. Der Maßstab ist irreführend; ein Vergleich mit anderen Plänen ergibt etwa 1 : 30.000.

8. Plan 1 : 37.000 in „Meyers Weltreise“ 1907, mit Nebenkarte 1 : 70.000.

9. Illustr. London News vom 6. Feb. 1932 S. 208 f., perspektivische Ansicht, für den Stand der Bebauung von Wert.

Die einzelnen Pläne weichen auch in der Situation vielfach von einander ab. Ungenauigkeiten, die an Ort und Stelle leicht berichtigt werden könnten, sind daher nicht ausgeschlossen.

Soeben erschien in Geogr. Review 1932, S. 317 ff. eine Notiz „Shanghai“ mit einem Kärtchen, das die Stufen der Erweiterung der Fremdgebiete übersichtlich zeigt: Internationale Siedlung 1846/8 (Kern), 1863 Hongkiu, 1899 Ost- und Westdistrikt; Französische Siedlung 1849, 1861, 1900, 1914. Hauptsächlich nach R. Feetham, Report to the Shanghai Municipal Council, 2 vol. Shanghai 1931; G. B. Cressey, The Geology of Shanghai. China Journal vol. 8/9, 1928 u. a.

Ergänzung zu S. 23. Knapp vor dem Ausdrucken des Heftes teilt mir das Deutsche Ausland-Institut in Stuttgart mit, daß an der Ingenieurschule schon im Wintersemester 1919 durch einige Deutsche, die zurückgeblieben waren, der Unterrichtsbetrieb aufgenommen worden war. Durch Mittel, welche die deutsche Industrie, sowie der Verband für den fernen Osten zur Verfügung stellten, wurde in der folgenden Zeit die Hochschule eingerichtet, erhielt 1923 den Rang einer Universität. Unter den chinesischen Wirren hatte die Hochschule sehr zu leiden und wurde 1927 dem Unterrichtsministerium unterstellt. Der deutsche Charakter blieb durch die deutsche Unterrichtssprache gewahrt.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1932

Band/Volume: [75](#)

Autor(en)/Author(s): Oberhummer Eugen

Artikel/Article: [Schanghai. 5-27](#)