

Wing

ter Zeitung.)

immer 40, 41, 42, 43.

Preis der Anzeigen:

Kolonelzeile 60 J. Abendbl. 75 J.
 Reklamen .42 - . Abendbl. 42-50
 Familienanzeigen .41 - . Platz- u.
 Daten-Vorschriften ohne Verbind-
 lichkeit. - Anzeigen nehmen an:
 Unsere Expeditionen in Frankfurt
 a. M. Gr. Eschenheimerstr. 33/37,
 Mainz: Schillerpl. 3. Berlin: Mau-
 straße 16/18. Dresden-A: Waisen-
 hansstr. 25. München: Perusastr. 5
 Offenbach: Biebererstr. 34. Stutt-
 gart: Poststraße 7. Zürich: Nord-
 straße 62. Uns. übrig. Agentur
 u. d. Annonc.-Expod. Ferner in
 New York: 20 Broad Street.

Verlag u. Druck der Frankfurter
 Societäts-Druckerei
 Gesellschaft m. beschr. Haftung

216

19

Meeres.

Deutschland und China nach dem Kriege

Im Verlag von Karl Curtius = Berlin erscheint soeben eine Schrift „Deutschland und China nach dem Kriege“, die in zwei Abhandlungen das Problem unserer künftigen Aufgaben in China darzustellen unternimmt. Die erste von Dr. Paul Rohrbach spricht über „Deutschland und das chinesische Geistesleben“, die zweite von Wolf von Dewall über „Die wirtschaftlichen Aufgaben Deutschlands in China“. Die Rohrbachschen Ausführungen vermitteln das Verständnis des Europäers für die fremde, auf der Lehre des Konfuzius beruhende Geisteskultur Chinas; die Kenntnis der Gedankenwelt dieser alten Kultur ist nicht nur dem Gelehrten vorbehalten, auch der Kaufmann und Industrielle, der sich im fernen Osten betätigen will, muß sich mit ihr vertraut machen, wenn er Erfolge haben will. Nach Rohrbachs Meinung ist gerade der Deutsche befähigt, sich in diesen Geist einzuleben, die „Synthese des abendländischen und des alten chinesischen Geistes zu einer fruchtbaren ethisch-kulturellen Verbindung“ zu schaffen und damit die Grundlage für eine gedeihliche wirtschaftliche Betätigung in China zu legen. Wir müssen es uns versagen, auf die Rohrbachschen Ausführungen im einzelnen einzugehen, da sie im Zusammenhang und Zweck des Buches mehr die Einleitung und Vorbereitung zu den praktisch-wirtschaftlichen Darlegungen v. Dewalls bilden, welche ein besonders aktuelles Interesse dadurch gewinnen, daß gestern in Berlin die Generalversammlung des „Deutsch-chinesischen Verbands“ tagte, der Organisation, die sich die Pflege vor allem unserer wirtschaftlichen Interessen in China zur Aufgabe gesetzt hat.

Die machtpolitischen Veränderungen, welche der Krieg im fernen Osten, wie man jetzt schon erkennen kann, hervorrufen wird, zwingen dazu, die deutsche Wirtschaftspolitik in China auf eine ganz neue Basis zu stellen. Die Großmacht Japan will Weltmacht werden und Indien wird nicht die „willenlose Milchkuh“ Englands bleiben. Dies bedeutet für die nicht britische Welt eine sichere Hoffnung auf Entlastung. Japans künftige Politik kann keine Festlandspolitik sein, sondern seine Mission liegt auf dem Meere, was China eine politische und wirtschaftliche Erneuerung ermöglicht. Es wird in Zukunft auf dem fremden Geldmarkt nicht mehr als Bettler, sondern als freier Bewerber auftreten können, was das Verhalten der Westmächte zu China umformen muß. Deshalb ist für Deutschland die Stunde gekommen, seine Zukunft in Ostasien weitblickend zu erkennen und sich die Möglichkeiten der Betätigung auf bisher unerschlossenen Gebieten zu sichern. Das größte und nächste Objekt sind die Eisenbahnkonzessionen in China, bei denen wir bisher gegen die belgisch-russisch-französische Interessengruppe, gegen England und Japan vollkommen ins Hintertreffen geraten waren. Der Krieg gibt nun Gelegenheit zu einer Neuordnung des Teilungsplans. Vor allem lenkt von Dewall die deutsche Aufmerksamkeit auf die nordchinesische Ostwestbahn, eine belgische Konzession, welche die chinesische Teilstrecke einer Niesenweltbahn sein wird, die einstmals die Kulturzentren Europas mit der alten chinesischen Kulturwelt verbinden soll. Belgiens Finanz- und Industriekraft ist geschwächt. Das gleiche gilt in demselben Maße von Frankreich. Hier wäre also eine Gelegenheit für Deutschland, einzuspringen und den ihm gebührenden Anteil an der wirtschaftlichen Erschließung Chinas zu gewinnen. Tsingtau ist durch seine geographische Lage und durch seinen vorzüglichen Hafen vorbestimmt zum Hafen des größten kontinentalen Eisenbahnsystems der Welt gegenüber dem Panama-Kanal. Eine andere belgische Konzession ist die große Tantung-Tschengtou-Bahn, die in größeren Zusammenhängen als Anschluß an die große sibirische Eisenbahn und an das hinterindische Bahnsystem betrachtet werden muß. Voraussetzung für eine großzügige deutsche Eisenbahnpolitik in China ist ein größeres Interesse für die chinesischen Eisenbahnleihen, die einträgliche sichere Kapitalanlagen sind, einen guten Verdienst für die deutsche Industrie bedeuten, dem deutschen Einfluß weite Gebiete zum Nutzen des deutschen Handels eröffnen und hervorragende Aussichten für neue Geschäftsmöglichkeiten bieten. Hierbei gilt es, nicht ängstlich an den Tagesaufgaben zu kleben, sondern weit in die Zukunft zu schauen, denn das Wichtigste in China ist, eine Konzession zu erhalten, die durchaus nicht immer sofort verwirklicht werden muß.

In der Frage der Flußregulierungen, Kanal- und Hafenbauten haben sich bisher nur die Amerikaner durch das große Projekt der Regulierung des Gebietes des Quaisuffes betätigt. Für die deutsche Technik liegt hier