



Handels- und Industrie-Verhältnisse in China.

Über die Thätigkeit der französischen Kommission, welche vor zwei Jahren nach China entsandt wurde, um bessere Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern anzuknüpfen, erstattet der amerikanische Konsul in Lyon einen interessanten Bericht an seine Regierung, aus welchem wir Folgendes entnehmen:

Die Kommission hatte sich die Aufgabe gestellt, die kommerziellen und Industrie-Verhältnisse Chinas gründlich zu studieren und sich über die Bedürfnisse des Landes zu unterrichten. Sie bestand aus dreizehn Mitgliedern, jedes derselben Vertreter der Handelskammer einer der größeren Städte Frankreichs. Einen erschöpfenden Bericht hat die Kommission noch nicht erstattet, aber die bis jetzt veröffentlichten fragmentarischen Mitteilungen enthalten manche beachtenswerten Punkte. Man fand die chinesische Bevölkerung aufgeweckt, fleißig und von dem Wunsche nach Gelderwerb besetzt, aber die Chinesen verstehen es nicht, Geld zu machen. Die Mandarinen und überhaupt die gebildeteren Klassen stellen sich dem Ausländer durchaus feindselig gegenüber; von ihnen ist keine Förderung auswärtiger Handelsbeziehungen zu erhoffen. „Wir werden unter zwei Bedingungen erfolgreich sein“, sagt die Kommission, „zunächst müssen wir Menschen exportieren mit den Waren, und dann müssen wir umsichtig und mit der größten Geduld vorgehen, denn im Orient darf man sich nur sehr langsam bewegen, wenn man etwas erreichen will.“

„China ist reich“, heißt es dann weiter, „aber das Volk besitzt keine ökonomische Maschinerie, um diesen Reichtum gehörig auszubeuten. Eines der größten Hemmnisse für den Ausbau des Handelsverkehrs ist der Mangel an Kommunikationsmitteln, ein noch größeres das Fehlen des Kredits. Verkehrsmittel und Vertrauen, auf welches sich Kredit basiert, müssen erst geschaffen werden. Die in Erwägung gezogenen Reformen werden die Produktivität um das Zehnfache steigern, und im Verhältnis der Kaufkraft dieser enormen Bevölkerung muß die Konsumfähigkeit gesteigert werden; mit anderen Worten: den Chinesen muß ihre Bedürfnislosigkeit abgewöhnt werden.“

„Eisenbahnen und Maschinerieen verschiedener Art beginnen sich langsam einzubürgern. Die stets wachsende Schuld wird demnächst eine Umwälzung der jetzigen Finanzpolitik erforderlich machen, und das, meint der Kommissär, kann nur mit Hilfe auswärtiger Mächte geschehen. Die Nation, welche Handelsbeziehungen mit China anknüpft, Eisenbahnen und besseren Schiffsverkehr einführt, wird voraussichtlich die Finanzreform in die Hand bekommen und einen großen Teil des Handels zu monopolisieren imstande sein.“



Winke für den Export nach British Columbien.

Aus einem an die Redaktion der Zeitschrift „Voll dampf“ gerichteten Schreiben des kaiserlich deutschen Konsulates in Vancouver d. d. 14. Dezember 1897, teilen wir Folgendes mit: „Handel und Industrie in British Columbien sind fast ausschließlich in Händen der Engländer. — Die bedeutendsten Industrieen sind Bergbau (Gold, Silber, Kupfer und Kohlen), Fischerei und Holz, und für alle diese Industriezweige werden sehr viele Maschinen importiert, — die für die Bergwerksindustrie überdies zollfrei sind. — Wenn deutsche Fabrikanten Kataloge und Ankündigungen in englischer Sprache publizieren würden und solche an die richtige Adresse gelangen ließen, dürfte es keinem Zweifel unterliegen, daß die Exportation von Deutschland nach British Columbien auf diesen Gebieten mit anderen Ländern in günstige Konkurrenz treten würde.“



Neue Eisenbahnlinien in Süd-Amerika.

1) Buenos Ayres — Valparaiso.

Der Bau der großen Eisenbahn zur Verbindung von Argentinien mit Chili, welcher bekanntlich seit längerer Zeit ins Stocken geraten war, scheint nunmehr in das Stadium der endlichen Fertigstellung getreten zu sein. Von der insgesamt 900 Meilen langen Strecke ist nur noch eine Strecke von 22 Meilen — von Punta de las Vacas bis nach

der chilenischen Grenze nicht ausgebaut. Doch bildet gerade der Bau dieser Strecke die größten Schwierigkeiten, da dieselbe durch das Hochgebirge führt und große Kosten für Tunneln, Brücken, Schutzdächer gegen den Schnee verursacht. Das auf zwei Millionen Dollars geschätzte Baukapital ist kürzlich von den Aktionären der Buenos Ayres and Valparaiso Transandine Railway Co. in London bewilligt worden, nachdem die argentinische Regierung auf die ihr kontraktlich zustehenden 45 Prozent der Brutto-Einnahmen verzichtet und sich so lange mit \$ 1 000 000 Vorzugs-Aktien begnügt hat, bis die Bahn drei aufeinander folgende Jahre mehr wie zehn Prozent des angelegten Kapitals einbringt. Für die Erschließung der Gebirgsteile von Argentinien und Chili sowohl, wie auch wegen der Herstellung einer direkten Verbindung zwischen diesen beiden Ländern ist die endliche Fertigstellung der transandinischen Bahn von der größten Wichtigkeit.

2) Guayaquil — Quito.

Die höchste Eisenbahn der Welt. Die amerikanischen Kapitalisten, welche seitens der Regierung der südamerikanischen Republik Ecuador die Konzession für die Anlage einer Eisenbahn von Guayaquil nach Quito erhalten haben, bekommen dafür insgesamt einen Betrag von \$ 17 532 000 vergütet. In Quito befindet sich die Bahn 9350 Fuß, in Santa Rosa 9986 Fuß, in Tambillo 8250 Fuß, in San Miquel 8304 Fuß, in Amboto 8100 Fuß über dem Meeresspiegel. Der Chimborasso wird in einer Höhe von 12 300 Fuß gekreuzt werden, andere Punkte in einer Höhe von 10 460, 11 800 und 11 980 Fuß. Die Anzahl der zu erbauenden Brücken beträgt 830, mit einer Spannung von 500 Fuß und weniger. Die Bahn wird eine Länge von 404 Meilen haben und durchschnittlich \$ 43 396 in Gold pro Meile kosten. Es wird behauptet, daß keine andere Eisenbahn des Erdkreises so viele hohe Gebirgszüge zu passieren, so viele Flüsse und Ströme zu überschreiten habe und so viele Terrainschwierigkeiten biete, wie die vorliegende.

