es vielfach ſogar bei Todesſtrafe verboten war, ohne beſondere Erlaubniſs die Grenzen zu überſchreiten. Jetzt iſt volle Verkehrsfreiheit eingetreten, es werden Eiſenbahnen gebaut, die zur Zeit ſchon die Länge von etwa 380 Kilometer erreicht haben und die im Jahre 1882 ungefähr 6 Millionen Perſonen und 230 Millionen Kilogramm Güter beförderten. Dazu expedirten 5169 Poſtanſtalten im Jahre 1881—82 die ſtattliche Anzahl von rund 97 Millionen Briefen und Zeitungen, und ein Telegraphennetz, welches mit etwa 7500 Kilometer Linienlänge reſp. 18000 Kilometer Drathlänge, ungefähr $1^1/_2$ Millionen Telegramme befördert, verbindet alle wichtigeren Städte des Landes mit einander. Während früher die Küſtenſchifffahrt mit den ſchwerfälligen Dſchunken während der ſtürmiſchen Jahreszeit ganz einſchlief, hat Japan jetzt eine Handelsflotte von ca. 300 Dampfern und etwa 400 europäiſch gebauten Segelſchiffen, die das ganze Jahr hindurch einen lebhaften Küſtenhandel vermitteln.

Auch auf landwirthſchaftlichem Gebiete finden wir zahlreiche derartige Aenderungen, welche eine totale Umgeſtaltung der bisherigen Wirthſchaftsweiſe bedingen. So drängten ſeit Jahrhunderten das ganze Steuerſyſtem, das Verbot, neues Land urbar zu machen, und andere Verhältniſſe darauf hin, von kleinſter Feldfläche durch möglichſt arbeitsintenſive Wirthſchaft die höchſten Erträge zu erlangen, ohne nach der Höhe der Produktionskoſten zu fragen, ſo daſs der ganze Ackerbau den Charakter der Gärtnerei erhielt. Jetzt nöthigt dagegen, gerade wie im Handwerksbetriebe, die Freigebung des Ackerbaues und die überſeeiſche Konkurrenz zu extenſiverer Wirthſchaft, und es iſt dieſe Aenderung in Japan eine weit umfangreichere und ſchwierigere als diejenige, die ſich aus ähnlichen Gründen bei uns jetzt, allerdings in etwas anderer Richtung, vollziehen muſs. Dieſelben Umgeſtaltungen, welche ſich ſo in der Kunſt, im Handel, in der Induſtrie und in der Landwirthſchaft jetzt vollziehen, ſehen wir auch auf andern Gebieten des geiſtigen und wirthſchaftlichen Lebens ſich anbahnen. So wird die alte japaniſch-chineſiſche Arzneikunde verdrängt durch die Wiſſenſchaft, welche durch deutſche Profeſſoren an der Medizinſchule zu Tokio und durch Japaner an mehreren Töchteranſtalten der erſteren gelehrt wird.

An einer ſogenannten Univerſität, einer Dolmetſcherſchule, einem Polytechnikum, an einer landwirthſchaftlichen und Thierarzneiſchule werden, meiſt in engliſcher Sprache, moderne Wiſſenſchaften getrieben. Deutſche Verwaltungsbeamte ſind hinüber geholt worden, um den Verwaltungsdienſt zu reorganiſiren, Deutſche ſind angeſtellt, um topographiſche, geologiſche und agronomiſche Kartirungen vorzunehmen. Engländer haben Japans Küſten mit Leuchtthürmen geſpickt, beſſer als die Küſten mancher alten Kulturſtaaten ſich deſſen rühmen können, und was dergleichen Dinge mehr ſind. Ueberall, wohin wir auch unſere Blicke wenden, finden wir die eifrigſten Verſuche, Japan in einen modernen Kulturſtaat umzuwandeln, und es ſind dieſe energiſchen Bemühungen wohl werth, beachtet zu werden, ſie flöſsen uns Reſpekt ein vor dem japaniſchen Volke und verſtärken unſere Sympathie für daſſelbe, die durch die erſten angenehmen Eindrücke, welche das Land ſchon bei flüchtiger Bekanntſchaft macht, bereits erweckt war.

Wir haben aber an einigen der angeführten Beiſpiele ſehen können, daſs viele dieſer Neuerungen ſo weitgreifende Wirkungen auf die Geſtaltung aller Verhältniſſe des wirthſchaftlichen Lebens ausüben, wie man ſie meiſt auf den erſten Blick gar nicht vermuthen ſollte, und es dürfte daher wohl am Platze ſein, auch einmal kurz die Kehrſeite der Medaille zu betrachten, um zu erkennen, welche Folgen die Kulturbeſtrebungen bisher für die Japaner gehabt haben. Es iſt dies nothwendig, denn es kann auch die beſte Einrichtung miſsbraucht werden.

Sehen wir die Neuerungen daraufhin an, in wie weit ſie nicht nur an ſich, ſondern für die Japaner von Vortheil ſind, ſo müſſen wir einigen derſelben von vornherein rückhaltlos unſern Beifall ſpenden. Dahin gehören namentlich die zahlreichen Verbeſſerungen der Verkehrsmittel. Ihr Erfolg geht zur Evidenz aus den vorhin mit angeführten Zahlen über die Benutzung von Eiſenbahn,

Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden http://digital.slub-dresden.de/id33869780Z/25