

## Om kommercielle Forhold i Kina.

Indledningsforedrag

til en Diskussion i Nationaløkonomisk Forening.

Af Antonio Leigh-Smith.

Som det vil være bekjendt, ere Evropæernes Forbindelser med Kina ikke af gammel Dato. Ganske vist er det allerede for adskillige hundrede Aar siden lykkedes enkelte dristige Rejsende — jeg skal saaledes nævne Venetianeren Marco Polo, som i Slutningen af det 13de Aarhundrede berejste Landet, og hvis fortrinlige Skildringer af dette med stort Udbytte kunne læses den Dag i Dag — er det lykkedes enkelte uforfærdede Missionærer at overvinde de Vanskeligheder, som vare forbundne med at skaffe sig Adgang til det himmelske Rige; men det var dog Alt kun Undtagelser fra den almindelige Regel, og lige til den nyeste Tid har Kina været, om jeg maa bruge det Udtryk, et lukket Eden, om hvilket man ikke vidste stort Andet, end at der voxede The, og at Befolkningen udmærkede sig ved sine skjæve Øjne, Piske i Nakken og smaa Fødder.

Nutildags er dette Forhold meget forandret. Det er ikke længer noget saagodtsom Uhørt, at have været i Kina og være kommet tilbage igjen uden at have oplevet

Eventyr, som kunde lignedes ved Tusind og en Nats skønneste Fortællinger; — ved Suezkanalens Aabning, Dampskibsfartens Udvikling og Østasiens Optagelse i det universelle Telegrafnet er der tilvejebragt et livligt Samkvem med hine Egne, og hvis man en skøn Dag faar Lyst til at høre Nyt fra Hongkong eller Shanghai, behøver man blot at gaa ind paa Børsen for at faa at vide, hvad der er passeret paa et af disse Steder for tolv Timer siden.

Men det har taget Tid, inden man er naaet saa vidt, og det er først i de sidste 30—40 Aar, at det er lykkedes Evropæerne at faa fast Fod i Kina. At dette overhovedet er sket, skyldes væsenlig Englænderne. Engelsk Handel og engelsk Industri kunde, efter at have udstrakt sit Herredømme over Indien, ikke finde sig i at være fuldstændig udelukket fra Forbindelsen med et Land, der, hvad enten man saa hen til dets uhyre Udstrækning og Folkemængde eller til de udtømmelige Rigdomme, som det almindelig antoges at besidde, syntes at maatte kunne afgive en uindskrænket Tumbleplads for deres Virksomhed. Naar jeg siger: «fuldstændig udelukket», maa dette dog forstaaes med en vis Modifikation; thi nogen Forbindelse har der været allerede i flere hundrede Aar, navnlig med Havnene Canton og Amoy samt den portugisiske Koloni Macao, og det er maaske ikke urimeligt at antage, at Handelen med Kina vilde have udviklet sig paa samme Maade som med andre Lande, hvis Tingene havde faaet Lov til at gaa deres naturlige Gang. At dette ikke blev Tilfældet, skyldes nærmest Opiumshandelen, som siden Slutningen af forrige Aarhundrede var i stærkt Tiltagende, og som snart gav Anledning til uophørlige Stridigheder mellem de engelske Kjøbmænd og de kinesiske Avtoriteter. Disse Stridigheder kulminerede endelig i Aaret 1839 med

Ødelæggelsen af et stort Parti Opium, som den kinesiske Statholder tvang Englænderne til at udlevere, og derved fremkaldtes den bekjendte — jeg kunde fristes til at sige berygtede — Opiumskrig, der endte i Aaret 1842 ved Freden i Nangking. Denne Fred, der overlod Øen Hongkong til England og aabnede de 5 Havne Canton, Amoy, Foochow, Ningpo og Shanghai for den evropæiske Handel, gav Englænderne fast Fod i Kina, men lagde ganske sikkert tillige Grunden til det Fjendskab, Kineserne siden den Tid nære mod alle Fremmede, og som mere end noget Andet bidrager til at holde den evropæiske Civilisation ude fra Landet. Englænderne have ogsaa flere Gange været nødte til at gribe til Vaaben for at bevare den engang vundne Position, saaledes i 1847 og i Aarene 1856—60, men efterat Freden i Tientsin i det sidstnævnte Aar havde tvunget Kina til at indrømme alle Evropæernes Fordringer, synes Kineserne at have givet Afkald paa at gjøre Modstand med Vaabenmagt og indskrænke sig til paa anden Maade at lægge de Fremmede alle mulige Hindringer i Vejen; det maa indrømmes, at de i saa Henseende ofte have Held med sig.

De omtalte Fredslutninger affødte efterhaanden Handelstraktater med de fleste evropæiske Magter, og vi skulle nu lidt nærmere betragte de Resultater, hvortil disse Traktater have ledet, samt tillige forsøge med et Par Træk at antyde, hvorledes Forholdene sandsynligvis ville stille sig i Fremtiden.

Inden vi imidlertid gaa over til at omtale den kinesiske Handel i sin Almindelighed, ville vi et Øjeblik dvæle ved de vigtigste af de Stæder, hvor denne Handel har sit Sæde, og vi begynde da med Hongkong, der, skjønt

en engelsk Besiddelse, nødvendigvis maa medtages som det første om ikke største Led i den hele Række.

Ved Freden i Nangking fik, som vi nys nævnte, Englænderne Øen Hongkong, og med deres sædvanlige Energi gave de sig strax ifærd med at omdanne denne lille, tildels meget usunde Klippeø til et Støttepunkt for deres Virksomhed i Østasien. Staden Victoria anlagdes — dette er Byens officielle Navn, men det benyttes aldrig i daglig Tale — og voxede med rivende Fart op til at blive en af Verdens vigtigste Handelssteder og Centrum for hele Skibsfarten i disse Egne. I begge Egenskaber begunstigedes den af sin bekvemme Beliggenhed og fortrinlige Havn eller rettere Red, der dannes af det smalle Sund, som adskiller Øen fra Fastlandet, og hvis rummelige Bassin er fuldstændig beskyttet til alle Sider. Driftige Kjøbmænd, som med Jubel hilste den nye Tingenes Orden, ilede til og grundede prægtige Etablissementer, der kunde svare til Forretningernes Omfang — jeg skal af saadanne kun nævne Huset Jardine-Mathieson & Co.'s paa Halvøen Eastpoint — og naar man nu kommer til Hongkong og ser den smukke By, der hæver sig amfitheatralisk op omkring Bugten og minder ikke lidet om Genua, har man næsten ondt ved at forstaa, at der for forholdsvis saa faa Aar siden her kun stod nogle fattige Kineserhytter. Hongkong har nu omtrent 122,000 Indbyggere\*), hvoraf c. 2500 Evropæere; det sidste Tal synes maaske kun ringe, men man maa erindre, at Evropæere i hine Lande have adskilligt Mere at betyde end paa denne Side af Kloden, idet hver enkelt Evropæer nødvendigvis forudsætter Tilstedeværelsen af flere Indfødte, Evropæerne

---

\*) I Aaret 1850 var Folkemængden c. 33,000.

danne, om jeg maa bruge det Udtryk, Samfundets højere Lag, og hele den lavere Del af Befolkningen er derfor Indfødte. Byen har en Guvernør og en engelsk Garnison, bestaaende af et Regiment og en Afdeling Artilleri, den er Hovedstationen for Eskadren i de kinesiske Farvande, den er Hovedsædet for Postforbindelserne med Evropa og Amerika, kort sagt, den er paa en Maade Englændernes Hovedstad i Østasien, om den end som Handelsstad maa træde i Skygge for det republikanske Shanghai. Hongkong er en Frihavn, men hvor heldigt dette end kan have været for Handelens Udvikling, er det mindre heldigt, forsaavidt man ønsker nærmere at undersøge denne Udvikling, da det umuliggjør en nøjagtig Opgjørelse af Omsætningens Størrelse. Derimod haves Opgivelser for Skibsfartens Vedkommende, og af disse fremgaar det, at i de 23 Aar 1850—1873 var Drægtigheden af de ind- og udklarerede Skibe voxet fra 345,000 Tons i 1850 til c. 3,300,000 i 1873, altsaa til omtrent det 10-dobbelte. I Mangel af paalidelige Data fra officielle Kilder har jeg ad en Omvej søgt tilnærmelsesvis at udfinde, til hvor stort et Beløb man kan anslaa Værdien af Hongkongs Ind- og Udførsel, og jeg er derved kommet til det Resultat, at den aarlig skulde udgjøre en Sum af c. 50 Millioner Dollars eller henimod 200 Millioner Kroner, hvilket ogsaa stemmer med, hvad jeg andetsteds har set opgivet, saa at man vel tør antage, at det vil være saa nogenlunde rigtigt. Den i flere Retninger exceptionelle Stilling, som Hongkong indtager ved at ligge udenfor det egentlige kinesiske Toldomraade, vil jeg nedenfor komme til at berøre, og jeg skal derfor ikke længere opholde mig ved denne Havn, men gaa over til den næste i

Rækken, idet vi gaa fra Syd mod Nord, det paa Fastlandet ligeoverfor Hongkong beliggende Kanton.

Kanton har nu langt fra den Betydning for Handelen med Udlandet som i tidligere Dage, men den er en af Kinas største Stæder, og navnlig som den i industriel Henseende ubetinget vigtigste By i hele Landet frembyder den dog ikke Lidet af Interesse. Den er Hovedstaden i Provinsen Quangtung og Sæde for Generalguvernøren i de to Quang-Provinser, som de almindelig kaldes, Quangsi og Quangtung. Byen ligger ved Perlefloden c. 90 eng. Mil fra dennes Munding og ikke mere end en halv Dags Rejse med Dampskib fra Hongkong, med hvilken Plads den staar i livlig Forbindelse, dels ved Dampskibe, dels ved kinesiske Junker, som ved deres for Flodfarten hensigtsmæssige Bygning her kunne finde rig Anvendelse. Af Kantons Handel er Importforretningen nutildags saagodtsom udelukkende i Kinesernes Hænder, og da disse overvejende tage deres Forsyning over Hongkong, hvorfra Varerne i Junker bringes til Kanton, er det, da Junkerne indklarerer af det kinesiske Toldvæsen — i Modsætning til det europæiske «Imperial Maritime Customs», som ganske vist ogsaa staar i kinesisk Tjeneste, men hvis hele Organisation er fuldstændig europæisk — ikke muligt at erholde paalidelig Oplysning om Indførselens Størrelse; at de Tal, som man finder i det europæiske Toldvæsens Lister, kun omfatte en saare ringe Del af den virkelige Import, er imidlertid udenfor al Tvivl, ikke at tale om det udbredte Smugleri, der drives fra Hongkong. I Aaret 1874 udgjorde denne Del et Beløb af c. 6,6 Millioner Taels à c. 5,15 Kroner, altsaa c. 34 Millioner Kroner. I samme Aar udgjorde derimod Exporten, foruømmelig Silke og The, c. 16,3 Millioner Taels eller c. 84 Millioner

Kroner, altsaa omtrent  $2\frac{1}{2}$  Gang mere, og denne Del af Handelen er følgelig for Øjeblikket den vigtigste for Evropæerne, at sige, naar man stiller sig paa de Evropæeres Standpunkt, der ere etablerede i Kanton. Vi nævnte ovenfor, at Kantons Industri stod paa et overmaade højt Trin. Særlig maa fremhæves dens Silkemanufaktur, Farverier og Trykkerier, Glasværker, samt alle Slags udskaarne Arbejder i Træ, Elfenben o. dsl., hvilket Alt er drevet til en høj Grad af Fuldkommenhed, ja i visse Retninger endog er ganske enestaaende. Kantons Skibsfart er, som nys blev antydet, for den evropæiske Trafiks Vedkommende i det Væsenlige indskrænket til Dampskibene; Forbindelsen med Hongkong besørges af store Floddampere, der tilhøre «the Hongkong, Canton and Maçao Steam Boat Company».

Vi forlade nu Kanton og gaa videre mod Nord. Den næste aabne Havn, vi komme til, er Swatow, c. 175 Mil Nord for Hongkong. Denne Havn, der i og for sig er en ubetydelig By — den er egentlig Havnestad for en større By et Stykke oppe i Landet — synes langsomt men sikkert at tilkæmpe sig en mere og mere fremragende Plads blandt de aabne Havne. Grunden hertil maa søges i den Stilling, som de derværende Avtoriteter indtage overfor Handelen, idet de, i Modsætning til deres Naboer i Amoy og Foochow, ikke ødelægge den ved trykkende og vilkaarlige Skattepaalæg. Vi skulle andetsteds nærmere komme ind paa disse Forhold og skulle derfor her kun i Forbigaaende bemærke, at man paa et enkelt Omraade, ved Opiumshandelen, ligefrem kan paavise, hvorledes Swatow, hjulpet af en moderat Beskatning, efterhaanden aldeles overfløjer de andre Havne i Sydkina. Af Indførselen, som i 1874 havde en Værdi af c. 11

Millioner Taels eller c. 57 Millioner Kroner, er Opium den vigtigste Artikel; af Udførselen, der i samme Aar udgjorde c. 4,5 Millioner Taels eller c. 23 Millioner Kr., maa navnlig mærkes Sukker, som i store Kvantiteter forsendes til det nordlige Kina og derved giver en god Fragt for et ikke ringe Antal Sejlskibe. Swatow er af denne Grund af betydelig Vigtighed for Fragtfarten paa Kysten. Med Hongkong har Byen regelmæssig Dampskibsforbindelse.

Et Stykke Nord for Swatow paa en Ø ved Provinsen Fokhiens Kyst finde vi den aabne Havn Amoy, der ligesom Kanton i det 16de og 17de Aarhundrede var den evropæisk-kinesiske Handels Vugge, men som nu kun er en Skygge af fordums Glans. Tildels maa denne Tilbagegang tilskrives Hongkongs Nærhed. Handelen er hovedsagelig i Kinesernes Hænder og er, som man vil se, ikke meget betydelig. Importen udgjorde i 1874 c. 6,7 Millioner Taels == c. 34,5 Millioner Kroner — heraf Opium c. 40 pCt. —; Exporten beløb sig til c. 4 Mill. Taels == c. 20,6 Millioner Kroner og bestaar fornemlig af The og Sukker. Amoys Skibsfart er ret levende, og Sejlskibene spille her en vigtig Rolle ved at besørge Forbindelsen med det nordlige Kina; med de andre sydlige Havne sker Samkvemmet mest ved Dampskibe. I de senere Aar er Amoy kommet i direkte Telegrafforbindelse med Evropa, idet det Store Nordiske Telegrafselskabs Hongkong-Shanghai Kabel berører Byen.

Vi gaa videre mod Nord og komme til Hovedstaden i Provinsen Fokhien, Foochow, der ligger ved Min-Floden, c. 35 Mil fra dennes Munding. Foochow er en stor By — dens kinesiske Befolkning anslaaes til ca.



600,000\*) —, den er Generalguvernørens og de høje Provinsautoriteters Sæde og har et stort, efter evropæisk Mønster anlagt, Arsenal med tilhørende Skibsværfter, paa hvilke der under en forhenværende fransk Søofficers Ledelse i Løbet af den sidste halve Snes Aar er blevet bygget adskillige større og mindre Skibe. For den evropæiske Handel er Foochow navnlig bleven af Betydning, siden man i Aaret 1852 begyndte at afskibe The direkte derfra til det engelske og amerikanske Marked, thi denne Export har i de 20 Aar, der er forløbet siden den Tid, antaget saa store Dimensioner, at der i Aaret 1873 udførtes fra Foochow direkte ikke mindre end c. 523,000 Pikuls The (à 121 danske Pund) til en Værdi af c. 11,5 Millioner Taels = 39,2 Millioner Kroner, foruden c. 25,000 Pikuls til Hongkong. Hele Kinas Theexport udgjorde i 1873 c. 1618000 Pikuls til en Værdi af c. 39,3 Millioner Taels = c. 202,4 Millioner Kr., og Foochow's direkte Udførsel var saaledes omtrent en Tredjedel af hele Kinas. Denne direkte Udførsel frembyder ogsaa i en anden Henseende megen Interesse, idet den giver et godt Bidrag til at vise, hvorledes Dampskibe successivt fortrænge Sejlskibe fra de oversøiske Ruter, siden Suezkanalens Aabning har gjort det muligt for de første at tage den lige Vej til England. Hosstaaende lille Tabel viser Forholdet mellem Damp- og Sejlskibe i Aarene 1871—74, anvendte til den direkte Export af The:

\*) Det kan her bemærkes, at Intel er vanskeligere end at tilvejebringe paalidelige Chifre for Befolkningen i de kinesiske Stæder, thi Opgivelserne variere overordenlig. De her anførte ere tagne fra «Imperial Maritime Customs» officielle Tabeller.

	Dampskibe.		Sejlskibe.	
	Antal Skibe.	Millioner Pund The.	Antal Skibe.	Millioner Pund The.
I Sæsonen 1871—72	14	17,552	29	37,805
— 1872—73	25	27,527	22	22,538
— 1873—74	29	32,643	19	18,667

Og derved maa endnu erindres, at de til denne Fart benyttede Sejlskibe — store «Clippers» — ere ligefremme Mønsterskibe i deres Art og vistnok præstere Alt, hvad det er muligt at faa ud af et Sejlskib. — Importen til Foochow er i Sammenligning med Exporten kun ubetydelig. Den beløb sig i 1874 til c. 4,7 Millioner Taels imod en Export af c. 16,4 Millioner, respektive 24,2 og 79,3 Mill. Kroner. De vigtigste Indførselsartikler ere Opium c. 51 pCt. og Bomuldsvarer c. 21 pCt.; af Udførselen fortjener kun The at mærkes. — Skibsfartsforholdene ere i det Væsenlige som ved Swatow og Amoy og kræve derfor ingen særlig Omtale.

Inden vi forlade det sydlige Kina skulle vi for Fuldstændigheds Skyld endnu blot nævne de aabne Havne paa Øen Formosa, der ved Kanalen af samme Navn adskilles fra Provinsen Fokhien. Disse Havne, Tamsui og Kelung paa Kordkysten, Takow og Taiwanfu paa Sydkysten ere, trods Øens naturlige Rigdom, kun af ganske underordnet Betydning, og der synes ikke at være Grund til at antage, at den nærmeste Fremtid vil bringe nogen Forandring heri. Kun den vestlige Halvdel af Formosa er strængt taget kinesisk, thi de paa Østkysten levende vilde Stammer ere faktisk aldeles uafhængige. Saavidt man kan skjønne, er dog den kinesiske Kolonisation i stadig omend langsom Fremgang, og det vil vel kun

være et Tidsspørgsmaal, hvorlænge de Indfødte kunne modstaa Invasionen. — De vigtigste Udførselsartikler ere The og Kul fra den nordlige, Sukker fra den sydlige Del af Øen.

Vende vi nu tilbage til Fastlandet, træffe vi noget Syd for Yangtsekiangs Munding atter en aaben Havn, Ningpo. Denne By, der har været aaben for Evro-pæerne siden Freden i Nanking 1842, er aldrig naaet til at spille nogen synderlig Rolle, fordi Shanghai trak hele Handelen til sig. Importen udgjorde i 1874 c. 7,5 Millioner Taels = 38,6 Mill. Kr., hvoraf Opium c. 52 pCt. og Bomuldsvarer c. 22 pCt., Exporten c. 7 Mill. Taels = c. 36 Mill. Kr., hvoraf The, især grøn, tog ikke mindre end c. 71 pCt. Skibsfarten er ikke betydelig. Et af de i Shanghai hjemmehørende Dampskibsselskaber, det amerikanske «Shanghai Steam Navigation Company», vedligeholder en daglig Forbindelse mellem Shanghai og Ningpo, og i de sidste Aar har ogsaa det nye kinesiske Dampskibsselskab «China Merchant Steam Navigation Company» sat et af sine Skibe i Gang paa denne Linje. Resultatet heraf maa nødvendigvis blive, at Handelen endnu mere end før trækkes fra Ningpo til Shanghai.

Efter at have forladt Ningpo, gaa vi et lille Stykke opad Yangtsekiang indtil vi naa det Punkt, hvor den ved Byen Woosung optager Whangpofloden, der kommer sydfra. Vi styre ind i denne Flod og c. 14 Mil fra dens Munding faar vi Øje paa Byen Shanghai, den nordligste af de Havne, der aabnedes i 1842. Shanghai, den vigtigste Handelsstad i Østasien, er beliggende under  $31^{\circ} 15' N.$  B. og  $121^{\circ} 29' O.$  L. Den evropæiske Del af Staden bestaar af tre indbyrdes adskilte Dele, det

amerikanske, det engelske og det franske «Settlement»<sup>\*)</sup>, hvilket sidste støder umiddelbart op til den kinesiske By. De evropæiske Kvarterer minde med deres smukke Huse, brede Gader, smagfulde Parkanlæg o. s. fr. ganske om en stor By i Evropa, og naar man en Aftenstund spadserer i the public-garden og ser de lange Rækker af Gaslygter, der spejle sig i Flodens mørke Vande, har man næsten ondt ved at forstaa, at man i Virkeligheden er udenfor vor Civilisations Grænser, og at Alt, hvad man har for Øje, kun er et Kunstprodukt, skabt af Staal og Guld i Forening. Shanghai har ligesom de andre aabne Havne, hvor der findes bestemt afgrænsede Settlements, det Mærkelige, at der ikke eksisterer nogen egenlig Statsmyndighed. Kina har ganske vist aldrig traktatmæssigt opgivet sin Suverænetet over Grunden, men der kan ikke være Tale om at udøve den, og faktisk ere de aabne Havne nærmest at betragte som frie Stæder. I Shanghai have det engelske og det amerikanske Settlement en fælles Kommunalbestyrelse, der leder alle Byens Anliggender uden at staa Andre end Borgerne til Ansvar; i det franske Kvarter har derimod den derværende Generalkonsul en temmelig udstrakt Avtoritet og fungerer som en Art Guvernør, der administrerer paa sædvanlig Vis med Bistand af Kommunalraad.

Shanghais Handelsomsætning er, som man kan tænke sig, overmaade betydelig. I Aaret 1874 <sup>\*\*)</sup> beløb Indførselen af fremmede Varer sig til en Værdi af c. 53 Millioner

---

<sup>\*)</sup> Jeg benytter det engelske Ord i Mangel af et tilsvarende dansk; «Nybygd» er vel det, der nærmest vilde træffe det Rette.

<sup>\*\*)</sup> I Aaret 1872, da Kinas Omsætning naede sit Højdepunkt, beløb Shanghais samlede Ind- og Udførsel sig til c. 214 Mill. Taels = c. 1102 Mill. Kroner.

Taels = c. 273 Mill. Kr. og af kinesiske Produkter til c. 37 Mill. Taels = c. 191 Mill. Kroner eller i Alt til c. 464 Mill. Kr., medens Udførselen udgjorde c. 102 Mill. Taels = c. 527 Mill. Kroner, hvoraf c. 195 Mill. gik til Udlandet og c. 332 Mill. til andre kinesiske Havne. Ind- og Udførsel tilsammen udgjorde saaledes c. 192 Millioner Taels eller c. 991 Millioner Kroner, d: omtrent to og en halv Gang Kongeriget Danmarks Omsætning i samme Tidsrum\*). Disse Tal angive hele den Handel, som besørger af europæiske Skibe, og Opgivelserne ere tagne fra «Imperial Maritime Customs» Tabeller, men ved Siden deraf maa det ikke glemmes, at der ogsaa drives en livlig Handel i kinesiske Fartøjer, omend disse her ved Shanghai ikke have den Betydning som ved Canton og flere andre Havne. Shanghai skylder væsenlig sin heldige centrale Beliggenhed den store Udvikling, der er bleven den til Del, thi den er ved sine lette og bekvemme Forbindelser i alle Retninger særlig skikket til paa den ene Side at modtage de europæiske Artikler og fordele dem til de andre Havne og paa den anden Side at samle disses Frembringelser og besørge dem videre ud paa Verdensmarkedet. Shanghais lokale Handel eller den Handel, som skyldes Byens Opland, er derfor ogsaa forholdsvis kun ringe i Sammenligning med den hele Omsætning. I 1874 indførtes der til selve Shanghai («Net Import») fremmede Varer til en Værdi c. 9 Mill. Taels og kinesiske Varer til en Værdi af c. 7 Mill. Taels, medens Udførselen af lokale Produkter («Exports of local origin») beløb sig til c. 28 Mill. Taels, hvoraf c. 18 Mill. gik til Udlandet

---

\*) Denne udgjorde i Aaret 1874 c. 413 Mill. Kroner (Sammendrag af statistiske Oplysninger for Kongeriget Danmark 1876).

og c. 10 Mill. til kinesiske Havne. Den samlede lokale Omsætning bliver altsaa c. 44 Millioner Taels eller mellem  $\frac{1}{5}$  og  $\frac{1}{4}$  af Totalomsætningen. De vigtigste Indførselsartikler til Shanghais Opland ere Opium og Bomuldsvarer; af Udførselen maa navnlig Silke og raa Bomuld mærkes, hvorimod al den The, der over Shanghai finder Vej til Udlandet, tilføres Pladsen fra andre Havne, fornemmelig de to Yangtsehavne Hankow og Kiukiang samt Ningpo. — Shanghai er, som man kan tænke sig, Hovedsædet for de talrige Aktieselskaber af forskjellig Art, der florere i Kina, saasom Banker, Assuranceselskaber, Dampskibsselskaber o. m. a., og de paladslignende Bygninger, i hvilke de fleste af disse Selskaber ere indstallerede, give En unægtelig det Indtryk, at der ialtfald har været en Tid, da deres Virksomhed har rige Frugter, om dette end ikke i Øjeblikket kan siges at være Tilfældet. Ligeledes er Shanghai som bekjendt det Store Nordiske Telegrafselskabs Hovedstation i Østasien, hvad der jo for os Danske er af særlig Interesse. Shanghais Skibsfart er selvfølgelig af stor Vigtighed, skjønt den ikke kan maale sig med Hongkongs; i Aaret 1873 ind- og udklareredes der 2383 Dampskibe med c. 1,870,000 Tons og 1305 Sejlskibe med c. 370,000 Tons, hvilket giver en Gjennemsnitsdrægtighed for Dampskibene af c. 650 Tons og for Sejlskibene af c. 210 Tons. Skibsfarten generes ikke ubetydeligt af en Barre i Whangpofloden tæt ved dens Udløb i Yangtsekiang, og for at raade Bod herpaa har man, da en Række forgjæves Forsøg paa at faa Barren opmudret — hvilket det efter de bestaaende Traktater maatte paahvile Imperial Maritime Customs at sørge for — ikke førte til noget Resultat, og maaske ogsaa af tekniske Grunde vilde være af højst tvivlsom Nytte, i de

sidste Aar bygget en Jærnbane fra Shanghai til Woosung, som saaledes er blevet den første Bane paa kinesisk Grund. For Shanghai kan denne Bane være meget hensigtsmæssig, men som et Bevis paa Civilisationens Fremskridt i Kina har den Intet at betyde; det er et fuldstændigt europæisk og intet kinesisk Foretagende, og Kineserne betragte den sikkerlig som dem aldeles uvedkommende, — i modsat Fald havde de aldrig tilladt Anlægget af den.

Skjønt der endnu kunde være Adskilligt at tilføje om Shanghai, hvis vi vilde opnaa at give et korrekt Billede af dette den kinesiske Handels Hjerte, maa vi dog nu forlade den prægtige Stad ved Wangpo'ens Bredder. Ved de øvrige Havne — Chinkiang, Kiukiang, Hankow, Chefoo, Tientsin og Newchwang —; som Traktaterne have overladt den udenlandske Handel, kunne vi ikke dvæle; derimod skulle vi nu se, hvorledes og i hvor stor Udstrækning man har været istand til at exploitere det vundne Terrain. Desværre formaa vi ikke at fremstille selve Udviklingen af Handelen saa fyldigt, som vi kunde ønske, thi det har ikke været muligt at tilvejebringe saadanne Oplysninger for Aarene inden 1860, som der vilde udkræves til en almindelig Oversigt. Vi maa indskrænke os til at antyde i grove Træk Udviklingens Gang i Aarene 1843—1862, men skulle saa til Gjengjæld lidt udførligere skildre Tilstanden efter Aaret 1863 o: efterat Freden i Tientsin og de som Følge af denne afsluttede Traktater havde begyndt at vise deres Virkninger.

For den første tyveaarige Periode's Vedkommende ville vi holde os til de Resultater, som vi kunne udlede ved at betragte Udførselen fra England til Kina, indbefattet Hongkong. I Aaret 1842 udgjorde denne Udførsel

en Værdi af c. 1 Million Pund Sterling og steg i de følgende tre Aar, indtil den i 1845 var naaet op til  $2\frac{1}{2}$  Million Pund. Det kinesiske Marked var imidlertid ikke tilstrækkelig elastisk til at kunne taale saa pludselige Forøgelse, og der indtraadte en Tilbagegang, saaat Udførselen i 1848 sank ned til  $1\frac{1}{2}$  Million. Derpaa begyndte den atter at hæve sig og naaede i 1852 3 Mill., men da Taipingrevolutionen udbrød, og det en Tid saa ud, som om alt det Bestaaende i Kina skulde omstyrtes, indvirkede Frygten for en saadan Krisis selvfølgelig i høj Grad paa Omsætningen, og Indførselen fra England dalede i 1854 ned til 1 Million Pund, det laveste Punkt, den har naaet siden 1842. Derefter begyndte den paany at stige, indtil den i 1860 udgjorde c.  $5\frac{1}{2}$  Million Pund, og den vilde sandsynligvis have fortsat sin opadgaaende Bevægelse, hvis ikke den nordamerikanske Borgerkrig med sin forstyrrende Indvirkning paa den engelske Bomuldsindustri var traadt hindrende i Vejen. Ikke alene standsedes den opadgaaende Bevægelse, men der indtraadte en betydelig Tilbagegang, og i 1862 beløb Udførselen fra England sig kun til c. 3 Millioner Pund. Men det var kun en forbigaaende Reaktion, og fra 1863 til 1870 forøgedes Udførselens Værdi til over det Tre-dobbelte eller til c.  $9\frac{1}{2}$  Mill. Pund. Siden den Tid er den atter aftaget, og i 1874 udgjorde den c. 8 Millioner Pund. Det kunde maaske synes, at man let var udsat for at bedømme Forholdene fejlagtigt ved saaledes ensidigt at fæste Blikket paa et enkelt Fænomen af de mange, som Handelen paa Kina frembyder, men det er dog næppe Tilfældet. Sagen er nemlig, at Indførselen fra alle andre Lande er saa forsvindende i Sammenligning med Indførselen fra England og de engelske Kolonier (Indien



og Hongkong), at man ikke begaar nogen stor Fejl ved kun at tage Hensyn til den sidste. Betænker man nu endvidere, at Indførselen fra Indien — Hongkong er aabenbart kun at betragte som Oplagsplads for de Varer, der komme dertil paa Vejen til Kina — er indskrænket til en enkelt Artikel, Opium, saa ser man, at Variationerne i Udførselen fra England afgive en nogenlunde paalidelig Maalestok for Bevægelserne i den kinesiske Omsætning, og at den yder os en vigtig Vejledning ved Bedømmelsen af Tilstanden i tidligere Aar. Ved Siden deraf have vi dog ogsaa et andet Hjælpemiddel til at komme til Kundskab om Fremgangen, nemlig Udviklingen af Hongkongs Skibsfart. I 1850 (det første Aar, for hvilket der findes Opgivelser) havde denne en Drægtighed af c. 345,000 Tons, i 1860 af c. 1,560,000 Tons og i 1874 af c. 3,350,000 Tons, og den var ved Udløbet af den første Periode — indtil Afslutningen af Tientsin-Traktaterne — steget til det 5-dobbelte og siden den Tid atter forøget til det Dobbelte. — Hvilke Resultater kunne vi nu udlede af de Data, vi her have anført?

Resultatet synes at maatte blive, at der i Tiden 1843—1860 foregik en nogenlunde jævn og naturlig Udvikling, der kun afbrødes ved saadanne uventede og overordenlige Begivenheder, som altid maatte bringe Forstyrrelse i Forholdene. Men helt anderledes stiller Sagen sig i den anden Periode, og allerede det blotte Syn af Tallene lader formode, at den store aarlige Tilvæxt af Omsætningen, som de udvise, ikke helt kan tilskrives naturlige Aarsager, men for en stor Del maa skyldes en vedholdende forceret Spekulation. Vi ville ikke her opholde os ved Tiden før 1860, da de Forhold, hvorunder Handelen dengang arbejdede, nu kun have historisk

Interesse; men vi ville, inden vi gaa over til at betragte Situationen i Øjeblikket, først se, hvad der er foregaaet siden Freden i Tientsin saa betydeligt forandrede den Basis, hvorpaa Evropæernes Forbindelser med Kina hvilede.

Det var i Aarenes Løb blevet en bekjendt Sag, at Handelen paa Kina var overordenlig indbringende, og at faa Aars Ophold i Østasien var tilstrækkelig til at skabe sig en Formue; men hvor fristende det end kunde være at give sig i Lag med den Handel, saa var det saagodt-som ugjærligt, thi de store Huse, som fra Begyndelsen havde etableret sig derude, havde et faktisk Monopol, og der var ingen Mulighed for at optræde som deres Konkurrenter. Deltagelsen i den kinesiske Handel var saaledes indskrænket til en temmelig lille Kreds, og i Aaret 1870 var der i Alt kun omtrent 70 evropæiske Firmaer etablerede i Kina. Men Freden i Tientsin fremkaldte en total Omvæltning i disse Forhold. De talrige nye Havne, som aabnedes for Evropæerne, og de Begunstigelser af alskens Art, som tilsagdes dem, synes at aabne Vejen for Mange, der hidtil havde maattet holde sig tilbage, og fra alle Sider strømmede Folk til forat blive delagtige i den Rigdomskilde, der var aabnet. Nye Firmaer opstode i Massevis — i 1865 var Tallet allerede steget til c. 900 — og de alt bestaaende maatte gjøre store Anstrængelser for at bevare deres Supremati, hvad der mangen Gang mislykkedes og under alle Omstændigheder krævede betydelige Ofre forat lykkes. Den paa denne Maade skabte Konkurrence var i og for sig tilstrækkelig til at forrykke Handelens gunstige Stilling, men det blev ikke derved. Det langt overvejende Flertal af de nye Firmaer havde begyndt deres Virksomhed uden tilstrækkelig Kapital i det Haab, at heldige Forretninger i kort Tid skulde kunne

afhjælpe denne Mangel. Men Haabet slog fejl, thi de heldige Forretninger kom ikke, og man saa sig nødsaget til at vove alle Slags dristige og hasarderede Spekulationer for at kunne holde sig oven Vande. Flere sammenstødende Omstændigheder gjorde dette for en kort Tid muligt, men i Aaret 1865 indtraadte der en almindelig Krise, som ikke alene ødelagde en stor Del af de nyetablerede Firmaer, men ogsaa rev ikke faa af de ældre solide Huse med sig. Krisen fremkaldte selv en øjeblikkelig Stilstand i Forretningerne, men det varede ikke længe, inden Spekulationen igjen tog fat, og de gunstige Konjunkturer, som efter den fransk-tyske Krigs Slutning gjorde sig gjældende paa Verdensmarkedet, udstrakte ogsaa deres Virkninger til Handelen paa Kina, hvor Omsætningen i 1872 naaede sit Højdepunkt. Ind- og Udførselen fra Udlandet udgjorde i dette Aar i de egenlige kinesiske Havne (Hongkong ikke medregnet) c. 160 Mill. Taels eller omtrent 820 Millioner Kroner, medens den i 1864 — det første Aar, for hvilket der haves Opgivelser — havde beløbet sig til c. 105 Millioner Taels eller omtrent 525 Millioner Kroner. Den var altsaa tiltaget med over 50 pCt. i Løbet af 9 Aar, og det kunde synes, som om denne stadige Fremgang maatte tyde paa en virkelig Prosperitet af Handelen, hvilket ogsaa har været den kinesiske Regerings bestandige Argument, naar man beklagede sig over de Hindringer, som dens Oppositionspolitik lagde i Vejen for Handelens Udvikling. Men Forholdet er i Virkeligheden et ganske andet. Den samme feberagtige Higen efter at skabe sig Formue i kort Tid, den samme Nødvendighed for ved en stor og hurtig Fortjeneste at bøde paa Manglen paa de fornødne Ressourcer, — Alt drev den store Flerhed af Kjøbmænd ustandselig

frem paa Spekulationens Bane og gjorde en Krise uundgaaelig, saasnart der indtraadte et Omslag i Konjunkturerne paa Verdensmarkedet. Den lod heller ikke vente paa sig, og de sidste Aar have været en fortløbende Række af Kalamiteter for Alle, der vare interesserede i den kinesiske Handel. Og det er ikke alene de egenlige Spekulanter, der have tabt, men Alle, man tør næsten sige Alle uden Undtagelse, der have indladt sig paa at gjøre Forretninger. Dette er ikke nogen individuel Opfattelse, skjønt jeg betvivler, at man kan komme til nogen anden, saasnart man ved at beskæftige sig med disse Spørgsmaal kommer til at se lidt dybere i Tingene; men jeg bygger den hovedsagelig paa Udtalelser af den Mand, der vistnok er den kompetenteste Dommer i Verden i disse Sager, nemlig Mr. Hart, Generalinspektøren for «Imperial Maritime Customs», der i nogle og tyve Aar har været i den kinesiske Regerings Tjeneste, og som i sin høje Stilling har al mulig Lejlighed til at komme til Klarhed om Forholdene. Under mit Ophold i Peking havde jeg ofte Anledning til at besøge Mr. Hart, og han udtalte mange Gange, at ligesaa let som det havde været for en Kjøbmand at tjene Penge i Kina i tidligere Dage, ligesaa vanskeligt for ikke at sige umuligt var det nutildags. Og at de Medlemmer af Handelsstanden, der kunne og ville se Situationen, som den virkelig er, ere af samme Anskuelse, det fik jeg blandt Andet Bevis paa ved en Samtale, jeg havde med et af Medlemmerne af Jardine Mathison & Co., og i hvilken denne Herre bestemt fremhævede, at det for Tiden (det var i Sommeren 1875) var umuligt at gjøre nogensomhelst Forretning med Udsigt til Vinding, og at man rolig maatte afvente bedre Tider, selv om man skulde blive nødt til at vente meget længe.

Saaledes er Tilstanden for Øjeblikket, men hvorledes vil den blive i Fremtiden, og er der Udsigt til, at de nuværende daarlige Konjunkturer snart ville afløses af gode, som kunne give de Huse, der ikke ere bukkede under i Kampen, Erstatning for de lidte Tab? Vi staa her ved Hovedpunktet i vor Undersøgelse, og vi skulle prøve paa at besvare de stillede Spørgsmaal først ved at se, hvorvidt man kan antage, at den nærmeste Fremtid — lad os sige 10—20 Aar eller saa — vil bringe den kinesiske Handel i sin Helhed nogen stor Udvikling, og dernæst, hvorvidt en saadan Udvikling vil komme de i denne Handel interesserede Evropæere tilgode. Ved Besvarelsen af det sidste Spørgsmaal ville vi ogsaa komme til at berøre nogle Forhold, der væsenlig have bidraget til de senere Aars uheldige Resultater, om end disse i Hovedsagen maa tilskrives de alt nævnte Aarsager.

Kaste vi et Blik paa de statistiske Opgivelser for Aaret 1874, da se vi, at Omsætningen med Udlandet repræsenterer en Værdi af c. 146 Millioner Taels, hvoraf 71 Mill. falde paa Importen, 75 Mill. paa Exporten. Det er ganske vist en betydelig Sum — over 750 Millioner Kroner — men det er dog kun Lidet, naar man betænker, hvilket kolossalt Land man har med at gjøre, og anstille vi en Sammenligning mellem Kina og britisk Indien, der i flere Henseender egne sig godt til en saadan Sammenligning, bliver det endnu mere indlysende, at Kinas Handel med Udlandet kun er ringe i Forhold til, hvad den burde være. Hvad kan være Grunden hertil? Grunden er ikke vanskelig at finde, og den kan sammenfattes i faa Ord: Omsætningen er saa lille, fordi Udlandet kun er i Forbindelse med en lille Del af det uhyre Rige. Men naar man mener at kunne raade Bod paa denne Mangel ved

at tvinge Kina med Vaabenmagt til at aabne flere Havne, give Evropæere Tilladelse til at nedsætte sig inde i Landet o. s. v., da er man paa Vildspor, og man overser, at de Hindringer, Handelen har at kæmpe med for at bane sig Vej, ere saaledes begrundede i det kinesiske Livs Natur, at det sikkert maa anses for absolut umuligt med et Slag at rydde dem af Vejen. Vi skulle med et Par Ord auyde, hvori disse Hindringer bestaa.

Der er for det Første de usle Kommunikationer, som Kina besidder. Ganske vist gjennemkrydses Riget i alle Retninger af et stort Antal Landeveje, som samvittighedsfuldt findes aflagte paa Kortet og give En Forestilling om et fuldstændigt System af Chausseer, men disse Landeveje betyde i de allerfleste Tilfælde kun, at Samfærdslen sker ad disse Linjer, og man maa vel vogte sig for at tro dem ensbetydende med det europæiske Begreb: en Landevej. Som Regel ere de ikke til at befare med Vogne — Kjøretøjer anvendes overhovedet kun lidet i Kina og i større Udstrækning kun i det Nordlige — og Transporten paa dem sker dels ved Lastdyr, dels ved Mennesker, hvad der selvfølgelig er overordenlig kostbart og tidsspildende. I tidligere Dage havde man ikke faa virkelige Landeveje, og paa mange Steder finder man endnu prægtige Ruiner af Broer, Dæmninger o. Lign., men de sidste Aarhundreder have ladet Alt forfalde, og kun ganske enkeltvis ser man nu Noget, der ligner en almindelig Vej. Til Gjengjæld har Kina et overordenlig udviklet System af Vandforbindelser, men heller ikke dette bliver ordenlig vedligeholdt, og selv den store Kejserkanal, Kinas Stolthed, er paa mange Steder, især i den nordlige Del, næsten impassabel. Man skulde tro, at Kineserne under saadanne Omstændigheder maatte

være henrykte ved at se deres Land gennemskjæres af Jærnbaner, som vilde yde Handelen uvurderlige Fordele.

Men det er saa langt fra at være Tilfældet, at der tværtimod rejses den mest haardnakkede Modstand mod ethvert Forsøg paa at skaffe Jærnbaner Indpas i Landet.

Og det staar i god Samklang med hele Kinesernes Tænkemaade. At selve Tiden har Værdi, det er for en Kineser fuldstændigt ufatteligt\*), og skjønt det lyder utroligt, er det bogstaveligt sandt, at det for en Kineser er den ligegyldigste Sag af Verden, om han bruger en Maaned eller en Dag til at tilbagelægge det Stykke Vej, han skal rejse. Naar nu dertil kommer, at hele Folket fra den højeste Mandarin til den simpleste Kuli nærer en dyb indgroet Mistillid til alt Nyt, at Anlægget af Jærnbanen nødvendigvis paa mange Maader maatte gribe forstyrrende ind i Befolkningens daglige Liv, maatte støde an mod religiøse Fordomme og navnlig umuligt vilde kunne undgaa at krænke nogle af de talløse Gravsteder, der findes spredte overalt, og hvis Bevarelse og Vedligeholdelse paa engang er Kineserens højeste Pligt og kjæreste Beskjæftigelse, — naar man, siger jeg, tager alle disse Omstændigheder ret i Betragtning, saa vil man kunne forstaa, at det maa være en let Sag for de herskende Klasser at lægge saagodtsom uoverstigelige Hindringer i Vejen for Indførelsen af Jærnbaner i Kina. Enhver Mandarin og enhver Lærd — som bekendt danner de Lærdes

---

\*) Paa vor Rejse fra Tientsin til Peking i December Maaned 1874 ledsagedes vi saaledes af en ung Mandarin, der i 1871 havde været i Frankrig med Chung-How (den Gesandt, der blev sendt til Evropa i Anledning af Mordet paa en Del Franskmand i Tientsin), og som der havde kjørt paa Jærnbane. Han fandt det ganske morsomt, men Nyttens af det kunde han aldeles ikke indse!

Samfund i Kina en fast afsluttet, overordenlig mægtig og formaaende Klasse — ser klart, at hans Indflydelse og Herredømme er absolut uforenelig med de nye Ideer, som en let og uhindret Forbindelse med Omverdenen snart vilde bane Vej i Landet, og han har i Kampen mod alt Fremmed ingen bedre Forbundsfølge end Kinas slette Kommunikationsvæsen. At han da ikke selv arbejder paa at ødelægge denne Forbundsfølge, ligger nær for Haanden.

Som det gaar med Jærnbaner, gaar det tildels ogsaa med Telegrafer. Men her maa det dog ikke overses, at Telegrafer i flere Henseender ere væsenlig heldigere stillede end Jærnbaner. De kunne med langt større Lethed læmpe sig efter Terrænet, de fordre ikke store Arbejder for at anlægges, deres Benyttelse foregaar saagodtsom ubemærket, — kort sagt, den hele Telegrafvirksomhed er af en mere skjult og stille Natur, og det har under Forhold som de kinesiske overmaade meget at betyde. Det er vel derfor ikke urimeligt at antage, at Telegraferne ville blive udbredte i Kina ikke lidt tidligere end Jærnbaner; maaske turde det endogsaa ikke vare saa grumme længe.

Ganske mærkeligt er det, at den evropæiske Handelsstand i Kina ikke har været saa ubetinget fornøjet med den Telegrafforbindelse med Evropa, som de sidste Aar have skaffet de aabne Havne. Man har paastaet, at den umuliggjorde de heldige Spekulationer, som i tidligere Dage afgav en udmærket Fortjeneste. Det er dog utvivlsomt en Misforstaaelse, fremkaldt ved de store Tab i disse Aar. Det bliver ganske vist nødvendigt at spekulere paa en anden Maade end tidligere, men at Spekulation ikke er udelukket, viser sig allerbedst derved, at Størstedelen af de Tab, hvorover man nu klager, netop ere



hidførte ved Spekulationer; at disse i Reglen have været uheldige, beviser ligesaa lidt her som andetsteds Umuligheden af under andre Forhold at spekulere heldigt. Misfornøjelsen med Telegrafens forhindrer heller ikke Folk i at benytte den bestandig mere og mere, men man maa vel erindre, at der maa hengaa en ikke ringe Tid, inden Handelsverdenen ret lærer at basere Forretningslivet paa den nye Grundvold, der er skabt ved den direkte Telegrafforbindelse med Evropa og Amerika (via Evropa); at man imidlertid efterhaanden finder sig tilrette i de forandrede Forhold, fremgaar klart af den jævnt stigende Trafik, der end ikke har ladet sig standse af den daarlige Tilstand i de senere Tider, men tiltager stadig Aar for Aar. Og det vil blive det Samme, hvad enten det bliver Evropæere eller Kinesere, der i Fremtiden faa Ledelsen af Kinas Handel med Ulandet; den kinesiske Handel havde kun Valget mellem enten ikke at benytte Telegrafens — hvad der selvfølgelig var umuligt, naar denne først engang var naaet til Østasien — eller at benytte den fuldt ud, og den maatte vælge det sidste Alternativ, om det end i det første Øjeblik kunde være forbundet med ikke faa Misligheder. Men, som sagt, der skal Tid til, inden man naar til, hvad man kunde kalde en normal Benyttelse af Telegrafens\*). Jeg skal iøvrigt ikke indlade

\*) Saalænge Handelsverdenen ikke er naaet til en saadan «normal Benyttelse» af Telegrafens, kan naabenbart den af Hr. Overkrigskommissær Madsen genialt udtænkte Lov for den internationale Telegraftrafik, der baserer Trafiken paa den kommercielle Omsetning, ikke komme til Gyldighed. For at dette kan ske, maa først den Friktion, der altid er uundgaaelig, hvor et nyt Moment begynder at gjøre sine Virkninger gjældende, være overvunden. Og saavidt er man endnu næppe kommet i Asien. I modsat Fald maatte de senere Aars Stagnation i Forretningerne have medført en lignende Stagnation i Telegraferingen, hvad som bekendt ikke er Tilfældet.

mig paa dette Spørgsmaal, der, efter hvad jeg har bragt i Erfaring, paa andet Sted vil blive gjort til Gjenstand for en dybere gaaende Undersøgelse.

Vende vi efter denne Digression tilbage til de egentlige Kommunikationsmidler, da maa vi endnu tilføje en Bemærkning om Skibsfarten paa Kysten og paa Floderne, der er af overordenlig Vigtighed. I Modsætning til Kommunikationerne tillands begunstiges Forbindelserne tilvands paa mange Maader baade af Naturen og Kunsten, og omend Fortidens fortrinlige Kanaler, som vi ovenfor omtalte, paa mange Steder forsømmes og geraade i Forfald, staa de dog altid uendelig højt over den bedste Landevej, som Kina har at opvise. Den kinesiske Skibsfart er imidlertid et altfor omfattende Thema til, at vi her, hvor vi fortrinsvis beskæftige os med Handelslivet, kunne gaa særlig ind derpaa; muligvis ville vi ved en anden Lejlighed komme tilbage dertil.

Vende vi os nu til en anden af de Hindringer, som stille sig i Vejen for en livlig Udvikling af Omsætningen til Udlandet, da maa vi fremfor Alt nævne Skattevæsenet, der maaske endog burde stilles i første Række, skjønt det naturligvis er vanskeligt, hvor man kun har det samlede Resultat at holde sig til, at sige, hvormeget der skyldes den ene og hvormeget den anden Aarsag.

De kinesiske Statsindtægter fremkomme ved Repartition paa de enkelte Provinser, der hver maa udrede en bestemt Sum til det fælles Skatkammer. Men ved Siden deraf have Provinserne ogsaa deres specielle Budgetter, som variere efter Omstændighederne, og dette bevirker, at der kan findes en overordenlig Forskjel mellem Skat- ternes Højde i de forskjellige Provinser. De almindelige Skatter bestaa i en Grundskat, der fastsættes efter Jord-

ens Bonitet og altid svares af Ejeren, en Risskat, der paahviler Brugeren og erlægges in natura med en vis Andel af Høsten, en Stempelskat o. s. fr. samt endelig Told og Akciseafgifter under mange forskellige Former. Navnlig disse forandres ofte og ere Omsætningen til utroligt Besvær. Rent galt er det blevet siden Indførelsen af den, man kunde næsten sige, berygtede Likin-Skat. Denne blev oprindelig paalagt som en Krigsskat i Anledning af Taipingoprøret og blev dengang fastsat til en Promille af Værdien af Ind- og Udførslen. I denne Form var det paa ingen Maade nogen trykkende Skat, men det var en farlig Vej, man var slaaet ind paa. Ved enhver Lejlighed, der frembød sig, forhøjede man Afgiften, og der er nu paa mange Steder naaet til en næsten utrolig Højde. Det Værste af Alt er imidlertid de hyppige Forandringer, den er underkastet endog indenfor hver enkelt Provins's Omraade, idet disse Forandringer vanskeliggjøre Kjøbmændene Beregningen af Forretningernes Rentabilitet, da en eller anden uforudset Udgift let kan bringe dem Tab istedetfor Fordel. Evropæerne i Kina vilde i 1860 i rigtig Erkjendelse af de Vanskeligheder, som Likinskatten kunde berede Omsætningen, benytte sig af deres privilegerede Stilling efter Krigen til i Tientsin-Traktaterne at faa indsat Bestemmelser, som kunde raade Bod derpaa, men det Middel, hvorved man troede at opnaa sit Øjemed, har paa ingen Maade svaret til Hensigten. Det blev i Traktaterne bestemt, at Evropæerne kunde ind- og udføre Varer til og fra det Indre af Kina imod at løse et Transitpas, som betaltes med det halve Beløb af den egentlige Ind- og Udførselstold, men som til Gjengjæld gav Fritagelse for alle indenlandske Afgifter. Det var i sig selv misligt nok for den kinesiske Regjering at bringe

en saadan Bestemmelse til Udførelse overfor den almindelige Modstand af alle Provinsernes Embedsmænd, der igjennem de lokale Afgifter faa Hovedparten af deres Indtægter, og det er maaske ogsaa tvivlsomt, om den nogensinde har haft det alvorligt til Hensigt; men rent umuligt blev det, da Evropæerne benyttede Transitpassene til et udstrakt Smugleri, som vakte de lokale Avtoriteters yderste Forbitrelse. Smugleriet foregik paa den Maade, at den evropæiske Handlende solgte Varerne til en Kineser og derpaa lod udstede et Transitpas paa sit eget Navn, som han overgav til Kjøberen, hvorved denne slap for videre Afgifter, idet han paa sin Vej gjennem Landet kun fungerede som Agent for Evropæeren, medens han i Virkeligheden selv var Ejer af Varerne. Som man vil se, havde begge Parter Fordel af denne Trafik. Kineseren kunde paa den ene Side betale Evropæeren en højere Pris for Varerne, end han ellers vilde være istand til, og paa den anden Side var han sikret imod de Udsugelser og Chikanerier, som ellers i rigt Maal falde i den kinesiske Kjøbmands Lod overalt, hvor han kommer i Berøring med Avtoriteterne. Centralregeringen i Peking havde næppe saa særdeles meget imod denne Ordning af Tingene, da Betalingen for Transitpas, der erlagdes til Imperial Maritime Customs, gik i dens Lomme, og det i Almindelighed er den temmelig ligegyldig, hvorledes det gaar med Provinsregeringernes Kasser, naar blot den kan faa Noget ind i sin egen; men de lokale Avtoriteter, som maatte betale Gildet, rejste sig som en Mand imod en saadan Anvendelse af Transitpassene, og det lykkedes dem at finde et Middel, der i Praxis gjorde disse saagodtsom ubrugelige. De forlangte nemlig som Betingelse for at anerkjende Passenes Gyldighed, at Varerne paa

deres Vej gennem Landet skulde ledsages af en Evropæer, som kunde godtgjøre, at han eller hans Principaler var Ejer af Godset. Det var stik imod Traktaternes Bestemmelser eller rettere sagt, man havde slet ikke tænkt paa denne Eventualitet, da det var absolut umuligt for de evropæiske Handelshuse at opfylde Fordringen; men naar man klagede derover til de højere Avtoriteter eller til Centralregeringen, fik man til Svar, at Kina havde Lov til at behandle sine egne Undersaatter, som det vilde, og at det jo stod Evropæerne frit for at lade være at benytte Transitpas, naar de ikke fandt deres Fordel derved. I mange Tilfælde lykkedes det ganske vist efter endeløse Forhandlinger at fremtvinge Erstatning under en eller anden Form, naar en Mandarin havde gjort sig skyldig i et altfor flagrant Overgreb, men alene Frygten for at faa Varerne standsede og maaske konfiskerede var tilstrækkelig til at forhindre ikke alene svingagtig Brug men overhovedet saagodtsom enhver Brug af Transitpas. Der havde kun været én Mulighed for at fremkalde en Forandring i dette Forhold, og det havde været Anvendelsen af Magt, saafremt Kineserne ikke vilde give efter for Forestillinger; vilde man ikke gribe til dette Middel, maatte man finde sig i det Uundgaaelige. Den engelske Gesandt, Sir Rutherford Alcock, forsøgte i Aaret 1869 at bringe Spørgsmaalet til en Løsning og afsluttede en Traktat med den kinesiske Regering, ifølge hvilken alle Toldsatserne i Havnene skulde forhøjes med Halvdelen, hvorimod til Gjengæld alle Transitafgifter skulde afskaffes, men denne Afgjørelse fremkaldte de mest energiske Protester fra Alle, der vare interesserede i den kinesiske Handel, og under Indflydelsen af den almindelige Opposition, nægtede den engelske Regering at ratificere

Traktaten. Det synes dog efter Alt, hvad der foreligger, som om det var noget nær den heldigste Løsning, man kunde finde, saameget mere, som Traktaten ved Siden af Bestemmelserne om Transitafgifterne bød Evropæerne flere ikke uvæsenlige Fordele; men det er ganske vist et stort Spørgsmaal, saaledes som vi alt ovenfor antydede, om det vilde være lykkedes Centralregeringen at fremtvinge Afskaffelsen af disse Afgifter overfor de lokale Avtoriteters Modstand, og om man derfor vilde have opnaaet, hvad man tilsigtede. Siden den Tid har det været den engelske Ministers stadige Opgave at udfinde en Maade, hvorpaa Sagen kunde ordnes, og hvorved der kunde gøres Ende paa de utallige Reklamationer, som uophørlig indkomme til Gesandtskabet i Peking, men endnu er man ikke naaet saavidt, og om end den i Chefoo i Efteraaret 1876 afsluttede Traktat mellem England og Kina stiller en Ordning af Likin-Spørgsmaalet i Udsigt, er det vistnok tilfældigt at nære en ikke ringe Tvivl om Virkeliggjørelsen af saa skjønne Forhaabninger i en nogenlunde nær Fremtid.

Hvilke Hindringer en saa urimelig Beskatning maatte lægge i Vejen for Omsætningen, er let at indse. Men, som jeg her alt flere Gange har antydet, enhver Embedsmand i Landet, eller i alt Fald det langt overvejende Antal af Embedsmænd, ere altfor interesserede i Opretholdelsen af det nuværende System, til at der skulde være nogensomhelst Udsigt til en Forandring. Enhver Mandarin er anvist paa at presse Penge ud af Befolkningen paa hvad Maade, han bedst kan, og han giver tilvisse ikke godvillig Afkald paa det fortrinlige Hjælpemiddel til Opnaaelsen af dette Øjemed, som bydes ham ved de mange indirekte Afgifter. I Kina kan man

faa at vide for Alvor, hvad Sportler ville sige. Den, der vil have et Embede, maa købe det i dyre Domme — mange Embeder koste Hundredetusinder af Taels — men saa har han til Gjengjæld Lov til at gjøre sig Embedet saa frugtbringende som muligt, og man kan være forvissset om, at han gjør det af et godt Hjerte. Det synes maaske forunderligt, at Befolkningen, som det altid til Slutning gaar ud over, taalmodig finder sig i Mandarinernes Udsugelser, og at der ikke efterhaanden rejser sig saa stærk Modstand mod den bestaaende Tingenes Tilstand, at en Forandring bliver nødvendig. Noget Saadant vilde sagtens ogsaa ske, hvis Mandarinerne dannede en egen afsondret Klasse i Lighed med Aristokratiet i andre Lande. Men det er netop ikke Tilfældet. Adgangen til at blive Embedsmand staar aaben for Enhver, som formaar at tage de Examiner, der udfordres, og den simpleste Kuli, man møder paa Gaden med en Kasse The paa Nakken, har maaske en Broder, der beklæder en anselig Post i Statsstjenesten. Det er denne demokratiske Aand, der gaar igjennem Kinas sociale Ordning, som bevirker, at Folket med forholdsvis gunstige Øjne betragter det hele Mandarinsystem. Lider man end selv ved Embedsmændenes Udsugelser, saa har man dog den Trøst, at en eller anden af Ens Slægtninge nyder godt deraf, at en af Ens Sønner engang kan opnaa at blive Mandarin o. s. fr., og den Tanke forsoner En med de Tab, man selv er udsat for. Og bliver det en skjøn Dag altfor galt, har man altid den Udvej at gjøre Strike ved selv at standse sin Forretning, saaat den paagjældende Embedsmand slet ingen Afgifter faar. Jeg erindrer saaledes et Exempel paa en storartet Strike, som samtlige kinesiske Kjøbmænd i Tientsin satte i Scene i Forsommeren 1875.

Der var kommet en ny Toldinspektør ved det kinesiske Toldvæsen, og denne, der, efter hvad der fortaltes, havde maattet betale sin Post med den nette lille Sum af 300,000 Taels, var saa opsat paa at faa sine Penge ind igjen, at hans Udpresninger tilsidst bleve Kjøbmændene for meget af det Gode. Al Handel standsede pludselig — man betænke ret, hvad det vil sige i en Stad som Tientsin — og Mandarinen maatte selvfølgelig give efter; saavidt jeg husker blev han kort Tid efter afsat fra sin Post paa Grund af denne Historie. Men det Korrektiv, der ligger i saadanne Striker, kræver saa store Ofre, at det kun kan anvendes i yderste Nødstilfælde, og i Reglen kan en Embedsmand saa nogenlunde gjøre, som han vil. Intet er imidlertid skadeligere for Omsætningen end den Usikkerhed, som derved trænger ind i alle Forhold, og ethvert lille Skridt, der gjøres henimod det Maal, at befri Befolkningen fra Mandarinernes Tyranni, vil følgelig give en Impuls til en Udvikling af Handelen. Hvorvidt der paa dette Punkt er Udsigt til en Forandring, skulle vi her ikke nærmere undersøge; kun Et kan anses for sikkert, og det er, som det forhaabentlig vil fremgaa af det Nysanførte, at Mandarinernes Magt i Kina tildels er begrundet i Folkets hele Liv og Tænkemaade og derfor vanskeligt vil falde sammen af sig selv; en anden Sag er det, om ydre Paavirkninger skulde være istand til at rokke dens Grundvold og tilsidst fremkalde dens Fald, — det er maaske ikke usandsynligt, men det er i ethvert Tilfælde et Spørgsmaal, som vi her ikke kunne indlade os paa at diskutere.

Vi have nu nævnt to af de Hindringer, der møde den evropæiske Handel i dens Forsøg paa at vinde Terræn i det himmelske Rige, og vi skulle blive staaende



derved. Det vilde være let at fremhæve adskillige andre, saasom det udviklede Pengevæsen, det overmaade vanskelige Sprog o. Lgn., men det behøves ikke, de slette Kommunikationer i Forbindelse med den vilkaarlige Beskatning ere i sig selv tilstrækkelige til at forklare det Faktum, hvorfra vi tog vort Udgangspunkt: at Kinas udenlandske Handel kun var ubetydelig i Sammenligning med, hvad man kunde vente, naar man saa hen til Landets uhyre Dimensioner. Men disse Hindringers Natur, o: deres dybe Sammenhæng med Kinas hele sociale Liv og Organisation, giver os tillige Svaret paa det første af de Spørgsmaal, vi tidligere opstillede: hvorvidt der i en nærliggende Fremtid var Sandsynlighed for en stærk Udvikling af Handelen. Det vil ses, at Svaret maa lyde benægtende. Saalænge Kina holder fast ved sit Afspærringssystem overfor Udlandet og kun gjør de Indrømmelser, som ligefrem aftvinges det, saalænge vil Landet heller ikke komme til at indtage sin naturlige Plads i Verdenshandelen, og Omsætningen med Udlandet vil indskrænke sig til en forholdsvis ringe Del af det hele Rige. Det er ganske vist muligt, at de senere Aars Stagnation i Forretningslivet udelukkende maa tilskrives den forudgaaende Periodes forcerede Spekulationer, som have overfyldt Markedet; men det turde dog ikke være urimeligt, at den ogsaa for en Del skyldes den Omstændighed, at man er naaet nær til Grænsen af det Omraade, som under de nuværende Forhold overhovedet er tilgængelig for den udenlandske Handel. Man maa vel erindre, at skjønt der i Kina paa mange enkelte Hænder er samlet store Rigdomme, saa er dog den lavere Del af Befolkningen som Regel ganske ubemidlet, og da det er denne, som skal forbruge de indførte evropæiske Artikler,

fornemmelig Bomuldsvarerne\*), hører der ikke meget til, forat disses Pris skal blive uoverkommelig for Konsumenterne. Omvendt gjælder det Samme for Exportens Vedkommende, men det har dog her mindre at betyde, da de aabne Havnes Opland sagtens formaar at holde Skridt med Udlandets Forbrug. Er denne Hypothese rigtig — og det er der Adskilligt, som taler for, at den er — saa giver den os god Grund til at antage, at der ikke vil følge nogen meget stærk Fremskriden efter den sidste Tids Stillestaaen, og at Handelen i Hovedsagen vil indskrænke sig til at forsyne det Marked, den alt har erhvervet sig. Ganske vist vil det i de første Aar hjælpe betydeligt, at den oftere omtalte Traktat i Chefoo har aabnet flere nye Havne, og det er derfor rimeligt nok, at navnlig Indførselen til Kina i den nærmeste Fremtid vil tage et ikke ringe Opsving, men hvorvidt en saadan Bedring vil blive af Varighed, naar først engang de nye Havne ere komne under normale Forhold, hvorvidt da Omsætningen med Udlandet vil udvikle sig i samme Grad som hidtil, det vil bero paa, om Evropæerne ved Hjælp af disse nye Havne eller paa anden Maade formaa at gjøre det indre Kina tilgængelig for deres Handel, — lykkes det dem ikke (og uden at være altfor skeptisk kan man vistnok nære megen Tvivl i saa Henseende), har det ikke Stort at sige, om de have Adgang til et Par Havne mer eller mindre, og Verdenshandelen kan endnu længe faa Lov til at vente, inden den ser Kina under sit Herredømme.

Vi vende os til det andet Spørgsmaal: vil Fortjenesten

---

\*) Den anden Hovedartikel, Opium, er udsat for en anden Fare, nemlig Konkurrencen med det indenlandske Produkt, hvis Dyrkning tiltager mere og mere.

i den kinesiske Handel i Fremtiden komme de evropæiske Huse i Kina tilgode, og er det sandsynligt, at de derved ville faa Erstatning for de Tab, de have maattet lide i de senere Aar?

Det er klart, at selv om Handelen i den kommende Tid ikke udvikler sig synderligt eller maaske endog bliver staaende i Stampe, er den dog altid betydelig nok til at kunne afgive en ikke ringe Fortjeneste, naar den drives paa en fornuftig Maade, og Kjøbmændene ikke selv ødelægge den ved forcerede Spekulationer. Men dermed er Sagen ikke afgjort. Spørgsmaalet bliver nemlig, om Evropæerne ere istand til at bevare deres hidtidige Monopol paa Handelen med Udlandet, eller om denne ikke snarere vil gaa over i Kinesernes Hænder. Og der er Adskilligt, der taler for, at det Sidste vil ske. Allerede nu besørgss en stor Del af Omsætningen, navnlig den Del af samme, der kaldes «the home carrying trade», d: den indbyrdes Omsætning mellem de aabne Havne, af kinesiske Huse, og den Konkurrence, som derved er skabt, har bidraget ikke lidet til at forøge de sidste Aars Kalamiteter. Det er i og for sig naturligt nok, at Kineserne begynde at give sig af med den udenlandske Handel, og skal man undre sig over Noget i den Retning, maa det snarere være over, at det har varet saa længe, indén de have begyndt derpaa, end over, at det omsider er sket. Ved Siden af det mærkværdige Talent for al Handelsvirksomhed, som er Kineserne egent, og som sætter dem istand til at spille en fremtrædende Rolle overalt, hvor de komme hen i Verden, have de ved selve den Omstændighed, at de ere i deres eget Land, adskillige Fordele over deres evropæiske Konkurrenter, og naar de først have gjort den Erfaring, at det ikke ligger over deres Kræfter at

tage Del i Handelen med Udlandet, kan man være forvisset om, at de nok skulle vide at drage sig disse Fordele til Nytte. Hvori bestaa da disse Fordele? Ja, de ere af forskjellig Art. For det Første kan den kinesiske Kjøbmand forhandle direkte med Konsumenterne og Producenterne uden at være henvist til Benyttelsen af Mellemmand, over hvilke enhver Kontrol er absolut umulig, og hvis Redelighed ikke gaar et Haarsbred længere, end deres egen Fordel tilsiger dem, — dernæst har han umiddelbar Adgang til de store indenlandske Markeder og kan saaledes bedre følge Konjunkturerne paa disse, — og endelig er han, hvad der er Kjærnepunktet i Sagen, istand til at nøjes med en langt mindre Fortjeneste, end hans evropæiske Kollega, der dels stiller ganske andre Fordringer til Livet, dels umuligt kan føre sin Forretning saa billigt som Kineserne. Den Luxus, som Evropæerne udfolde i hine Egne, er vel bekjendt, og skjønt Forholdene i de senere Aar ganske vist have gjort en Del til at fremkalde større Sparsommelighed, er en radikal Forandring i den hele Levemaade næppe tænkelig; det er i alt Fald den almindelige Tankegang derude, at kan man ikke leve der under nogenlunde behagelige Vilkaar (det maa erindres, at materiel Komfort er den eneste Erstatning, Livet i Kina byder Evropæeren for Alt, hvad han maa savne af intellektuel Adspredelse), maa man hellere gaa sin Vej. Et ret oplysende Exempel paa de derværende Tilstande, saaledes som de vare for ikke mange Aar tilbage, afgiver den Opfattelse af Begrebet «fri Station», som gjorde sig gjældende i det store Hus Dent & Co., hvor den frie Station beløb sig til c. 1600 Pund Sterling om Aaret for hver Kommis, hvilket blev oplyst ved Husets Fallit. Og selv om man nutildags er

kommet bort fra en Ødselhed, der i den Grad gaar over alle Grænser, er Forskjellen mellem Evropæernes Overdaadighed og Kinesernes Tarvelighed altfor stor til, at den ikke skulde udøve en afgjørende Indflydelse paa deres Evne til at konkurrere med hinanden. — Alt synes derfor at tyde paa, at Evropæernes Deltagelse i den kinesiske Handel mere og mere vil indskrænke sig til et bestemt Omraade, nemlig Exportforretningen. I denne have de Overvægten ved deres Forbindelser med Udlandet og deres Kjendskab til Forholdene paa de fremmede Markeder, og de ville vistnok ogsaa i Fremtiden kunne hævde denne Overlegenhed. Men om Exportforretningen alene vil være tilstrækkelig til at holde de evropæiske Huse i Kina oven Vand og sikre deres fortsatte Bestaaen, det turde vistnok være meget tvivlsomt, og det vil i hvert Fald sikkert være betinget af en ikke ringe Formindskelse af deres Tal; at der er faa eller ingen Chancer for, at Handelen paa Kina atter skulde blive den Guldgrube for Evropæerne, som den var i tidligere Dage, kan anses for givet.

Hvis man nu skulde synes, at de Anskuelser, jeg ovenfor har udviklet, ere af en altfor pessimistisk Natur, og hvis man skulde fristes til at tro dem fremkaldte derved, at mit Besøg i Kina tilfældigvis faldt paa et Tidspunkt, da Alt i Handelsverdenen havde et saare mørkt Anstrøg, — ja, saa kan jeg dertil kun svare, at det skulde glæde mig oprigtigt, om jeg tog fejl, og at jeg vilde være særdeles fornøjet ved at kunne tilegne mig en anden Opfattelse af Sagernes Stilling. Det Sidste har jeg hidtil ikke formaaet; om jeg i Virkeligheden tager fejl eller ej, er det Fremtiden forbeholdt at afgjøre.

---