

Zwei Umstände haben es verursacht, dass Kiau-tshóu seine frühere Grösse verloren hat. Der eine ist die Versandung des Hafens. Uebercultur und Uebervölkerung haben, wie ich bereits für Shantung im Allgemeinen bemerkte, zur Verwüstung der Berge geführt, und dadurch ist die Versandung der Flussbetten geschehen. In wachsendem Maass mussten die Sedimente nach den Mündungsgebieten hinabgeführt werden. Hier aber und in der ganzen Bai wurde die Bildung von Untiefen, Sand- und Schlamm-bänken durch die langsame Hebung befördert, in der sich die Küste befindet. Die vortreffliche, von der britischen Admiralität angefertigte Karte der Bai zeigt, dass die Untiefen zwar den Zugang zu den ehemaligen Ankerplätzen der Schiffe erschweren, aber keineswegs die ganze Bai als Hafen untauglich gemacht haben. Ihre Bedeutung wäre daher kaum so weit herabgegangen, wenn nicht die Oeffnung von *Tshifu* für den Fremdhandel dem ganzen Verkehr von Shantung eine andere Richtung angewiesen hätte. Mit den fremden Waaren, die in dieser Provinz ein besonders gutes Absatzgebiet haben, kamen chinesische Güter in fremden Schiffen an, und so gewöhnte sich der Kaufmann der Binnenplätze allmählig daran, seinen Bedarf von *Tshifu* zu beziehen.

Die Frage, ob nicht die Oeffnung von Kiau-tshóu von Anfang an wichtiger gewesen wäre als diejenige von *Tshifu*, scheint wegen des an letzterem Ort investierten bedeutenden fremden Capitals von den Wenigen, die sich mit dem Gegenstand beschäftigt haben, eben so sorgfältig vermieden worden zu sein, als die sich unmittelbar anschliessende, ob es nicht gerathen sein dürfte, noch nachträglich Kiau-tshóu dem Fremdhandel zugänglich zu machen. Denn es ist nicht zu leugnen, dass dies der Todesstoss für *Tshifu* sein würde. Vergleichen wir die Lage beider Orte. *Tshifu* ist zur See leicht zu erreichen, die Bai von Kiau-tshóu mit einiger Schwierigkeit anzusegeln; aber letztere gewährt vollkommenen Schutz, ersteres ist eine nach Nordosten geöffnete Rhede. Von *Tshifu* sind die Landverbindungen nach allen Richtungen schwierig und kostspielig; dennoch können von dort alle Gebiete im Norden des Lai-Gebirges und östlich von *Lai-yang-hsiën* billiger versorgt werden als von Kiau-tshóu aus. Dieser geringe Vorthail ist indess grösstentheils illusorisch, da fast das ganze genannte Gebiet directe Handelsbeziehungen mit kleineren Häfen unterhält, welche ihre Schifffahrtsverbindung eben so gut mit Kiau-tshóu als mit *Tshifu* herstellen können. Das ganze Agriculturland jedoch, welches sich südlich von der Linie *Lai-tshóu-fu* — *Ping-tu-tshóu* — *Lai-yang-hsiën* — *Hai-yang-hsiën* ausdehnt, hat selbst zu Land einen billigeren Verkehr mit Kiau-tshóu als mit *Tshifu*.

Von grösserem Belang ist die Frage, welcher von beiden Orten in der Versorgung des ungleich volkreicheren westlichen Shantung mit anderen Importhäfen, insbesondere *Tshönn-kiang-fu*, am besten concurriren kann. Dieser wichtige Platz am *Yang-tszë* blieb in den ersten Jahren nach seiner Oeffnung weit hinter den von ihm gehegten Erwartungen zurück, einerseits weil der Grosse Canal nach der Austrocknung des alten Bettes des *Hwang-hö* noch nicht wieder ganz hergestellt war, andererseits weil die Erhebung von Abgaben auf demselben die Waaren schon