

die Bewohner dieser Gegend selbst übernahmen. Denn es war hinfort der einzige Hafenplatz südlich vom *Yangtszë*, welcher mit dem Gebiet der Binnen-Schiffahrt in Verbindung stand. Die Dschunken von *Fokiën* und *Canton* brachten hierher die Handelsgüter des Südens; die Seefahrer von *Ning-po* besorgten deren weitere Beförderung nach dem Norden, ins Besondere nach *Tshönn-kiang* und *Han-kóu* am *Yangtszë*, nach *Kiau-tshóu* und *Töng-tshóu-fu* in der Provinz Shantung, und nach *Tiën-tsin*, dem Hafen für *Peking*. So finden wir hier, der Zeit nach, den nächsten dem Fremdverkehr geöffneten Hafen für den Handel mit dem Mittleren China. Japaner, Malayen und Liukiu-Insulaner hatten dort längst Zugang, als die Portugiesen sich das Recht dazu um 1522 erwarben.¹⁾ Allerdings mussten sie schon um 1545, angeblich wegen ihrer Rohheit und Habgier, wieder weichen.

Dass *Ning-po* seine Bedeutung behielt, beweisen die Versuche, welche die Engländer um 1700, allerdings vergeblich, machten, sich dort fest zu setzen. Als sie sich später den Zugang zum Mittleren China erzwangen, liessen sie sich im Vertrag von *Nanking* (1842) den Hafen von *Ning-po* für den Fremdhandel öffnen; gleichzeitig aber erwarben sie sich Eingang zum *Yangtszë*, indem die an einem schiffbaren Seiten-Canal desselben gelegene, bis dahin unbedeutende Stadt *Shang-hai-hsiën* als Vertragshafen festgesetzt wurde.

Damit ist *Ning-po* wieder herabgegangen. Von Anfang an entsprachen die Handelserfolge in *Ning-po* nicht den Erwartungen.²⁾ Dagegen machte sich der Werth von *Shang-hai* schnell geltend. Schon nach kurzer Zeit gravitirte dorthin der Aussenhandel des ganzen Mittleren China, und *Ning-po* wurde nur eine Dependenz des aufblühenden Emporium, welches endlich unmittelbar an dem einzigen natürlichen Eingangsthor erwählt worden war.

So ist die geographische Lage für die Bewohner von *Ning-po* mit Vortheilen und Nachtheilen verbunden gewesen. Sie gewinnen hinreichenden Lebensunterhalt für eine dichte Bevölkerung aus dem eigenen Boden. Als die nördlichsten Besitzer einer eigenen Seeschiffahrt konnte ein Theil von ihnen von dem guten festländischen Hafen aus sich der Ausbeutung dieses Gewerbes und der Verkehrsvermittlung nach nördlichen Küsten widmen. Auch die Binnen-Schiffahrt hatte Raum zur Entwicklung, und dem Küsten-Flachland folgte bis hier her die feinere Gesittung vom unteren *Yangtszë* aus. Der Fremdhandel dürfte zur Hebung der

¹⁾ [S. hier, Bd. I, S. 646f.]

²⁾ Im Jahr 1855 betrug die fremde Einfuhr in *Ning-po* nicht mehr als 232000 Dollars, wovon ein Drittel für Zucker; die Ausfuhr 400000 Dollars, hiervon die Hälfte auf Reis entfiel. — [Durch die Verwüstungen während der *Tai-ping-Rebellion* war der Handel 1861—63 fast zum Erliegen gekommen, hatte sich aber 1868 schon wieder auf fast 10 Millionen Dollars Einfuhr und 16 Millionen Ausfuhr gehoben (Tagebuch). Im Jahre 1909 belief sich die Einfuhr europäischer Waaren auf etwas über 9 Millionen Tael, war aber gegen 1907 um nicht weniger als 3,5 Millionen zurück gegangen. Die Ausfuhr dagegen ist in langsamer Zunahme begriffen und betrug (1909) fast 10 Millionen Tael. Im Gesamtwert des Seehandels ist *Ning-po* in den letzten Jahren von *Hang-tshóu-fu* überflügelt worden, hat also den Rang des ersten Seehafens der Provinz *Tshëkiang* abtreten müssen.]