Handelsstrassen und Wasserverbindungen von Hankau nach dem Innern von China.

Von

H. Cordes.

Mit einer Karte von China in Steindruck.

Berlin 1899.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.

I. Stk

Handelsstrassen und Wasserverbindungen von Hankau nach dem Innern von China.

Von

H. Cordes.

Mit einer Karte von China in Steindruck.

Berlin 1899.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.

Einleitung.

Bis Hankau ist der Yangtze für große Seeschiffe befahrbar. Von hier aus dienen dem Handelsverkehr mit dem Innern Chinas mehrere weitverzweigte, nur für Flußschiffe befahrbare Stromsysteme, welche Hankau in ununterbrochene Wasserverbindung bringen mit Shikiatien in Honan, Lungküchai und Hanchung in Shensi, Paishuikiang an der Grenze von Shensi und Kansu, Pikou in Kansu, Lungan, Yachou, Fulin und Pingshan im nördlichen und westlichen Szechuan, Laowatan in Yünnan, Jenhuai, Chenyüan und Tuyün in Kueichou, sowie Hingan in Kuangsi und Ningyüan im äußersten Süden von Hunan, an den Grenzen der beiden Kuang-Provinzen.

Diese Stromsysteme

I. die Han-Straßen vom Norden und Nordwesten,

II. der Mittellauf des Yangtze und seine zahlreichen Arme vom Westen,

III. die durch den Tungting-See mit dem Yangtze in Verbindung stehenden Flusse Yüan und Siang vom Südwesten und Süden

konvergiren nach Hankau als ihrem natürlichen Mittelpunkt und machen die auf beiden Seiten der Han-Mündung gelegenen Plätze Hankau und Hanyang, deren einheimischer Schiffsverkehr allein nach einer als viel zu niedrig gegriffen erscheinenden Schätzung des chinesischen Zollhauses auf jährlich 23 500 Dschunken mit 1 Million Tonnen angegeben wird, zum Centralmarkt eines unendlich entwickelungsfähigen Handelsgebiets von der ungefähren Größe von Deutschland, Oesterreich-Ungarn und Italien zusammen und mit einer Einwohnerzahl von rund 140 Millionen.

Das Gebiet wird in rohen Umrissen begrenzt im Norden von der Linie des Huangh'o, des Wei-Flusses und des Peiling- (Ts'inling und Sikingshan) Gebirges, im Westen reicht es bis an die Grenze des chinesischen Reiches, und im Süden bildet die Südgrenze von Hunan und Kueichou sowie eine in ihrer Verlängerung quer durch Yünnan gedachte Linie die Grenze.

Auf die in diesem Gebiete sowie in den benachbarten Handelsbezirken vorhandenen Verkehrswege sollen die nachfolgenden, auf Grund der hier zur

Verfügung stehenden Litteratur*) und persönlicher Erkundigungen zusammengestellten Angaben einiges Licht werfen. Die Angaben sind, soweit angängig, auf die Brettschneidersche Karte von China (1896) zugeschnitten. Die beigefügte Kartenskizze enthält alle in der folgenden Darstellung vorkommenden Namen.

I.

Die Wasserstraßen des Han.

A. Der Hauptarm des Han-Flusses, welcher in Hankau gewöhnlich Siang-ho (vergl. Siang-yang) genannt wird, wird an den bedeutenderen Handelsplätzen Siang-yang und Fanch'eng, Laohokou und Hing-an vorüber bis Hanchung in Shensi etwa 2000 km von Hankau entfernt, von chinesischen Dschunken befahren. Größere Dschunken gehen nur bis Laohokou, dem lebhaftesten Handelsplatze am Han, etwa 780 km oberhalb Hankau. Bis dahin sollen selbst zur Zeit des niedrigsten Wasserstandes Dschunken bis zu 3 Fuß Tiefgang auf dem Fluß verkehren. Der Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser wird für diese Strecke auf durchschnittlich 5 bis 6 Fuß angegeben, und es wird allgemein angenommen, daß der Han bis Laohokou 8 oder 9 Monate des Jahres hindurch von kleineren Dampfern wird befahren werden können. Genaue Angaben über die Wasserverhältnisse stehen allerdings noch aus. Die obigen Zahlen stammen von in Laohokou ansässigen Missionaren.

Die Schiffahrt auf dem Hauptarm des Han oberhalb Laohokou ist nicht ohne Schwierigkeiten und Gefahren. Die Dschunken dürfen nur bis zu $1^1/_2$ Fuß Tiefgang laden, und es sind etwa 100 Stromschnellen zu über-

---

*) Benutzt sind:

Captain Gill, The River of Golden Sand 1883.
A. J. Little, Through the Yangtze Gorges 1888.
A. Hosie, Three years in Western China 1897.
E. H. Parker, Up the Yangtze 1891.
E. Colborne Baber, Travels and Researches in Western China 1882.
Report of the Mission to China of the Blackburn Chamber of Commerce 1898.
Journal of the China Branch of the Royal Asiatic Society Vol. 28. No. 1: Inland Communications in China 1893/94.
G. J. L. Litton, A Journey to North Ssu-ch'uan, foreign Office 1898.
W. J. Clennell, Trade of Sashih for 1897 f. O. 1898.
Customs and Decennial Reports 1893.
Customs Reports and Statistics for 1896.
S. Wells Williams, The Middle Kingdom.
Byron Brenan, State of Trade at the Treaty Ports of China.

winden von zum Theil kataraktähnlichem Gefälle. Trotzdem ist die Schiffahrt eine lebhafte. Die Dschunken verkehren regelmäßig bis Chengku Hsien, etwa 35 km unterhalb Hanchung. Von dort besorgen Leichter den Waarentransport nach Hanchung.

Zwischen Hankau und Chengku besteht auch direkte Schiffsverbindung. Die Regel aber ist, daß die Waaren — ebenso wie auf den weiter unten zu besprechenden Si-an-Linien — in Laohokou umgeladen werden.

Jenseits Hanchung findet nur bei Hochwasser ein Leichterverkehr mit Mien-Hsien statt.

Der regelrechte Waarenverkehr geht jenseits Hanchung per Saumthier und Kuli über die Pässe des Ts'inling-(Peiling-)Gebirges in der Richtung auf Ts'inchou in Kansu. Dem Verkehr dienen zwei Wege. Der eine (nördliche) berührt Paocheng-Hsien und Feng-Hsien. Die große Masse der Waaren passirt jedoch die zweite, westliche Straße, welche Mien-Hsien, Lioyang-Hsien*) und Hui-Hsien berührt.

Von Ts'inchou aus gehen eine Karrenstraße via Kungch'ang, Titao-chou und ein Saumthierpfad via Ts'in-an, Tung-wei und Anting nach Lanchou, der Hauptstadt von Kansu. Von dort gehen Handelsstraßen in westlicher Richtung nach Si-ning, Kokonor und Lhassa, in nordwestlicher Richtung nach Suchou, Kiayükuan, Hami, Barkal-Urumtsi, Urumtsi-Kuldja, Yarkand-Kashgar und in nördlicher Richtung nach Ninghia.

B. Bei Laohokou zweigt sich ein weiteres, noch bedeutenderes Straßensystem vom Hauptarm des Han-Flusses in der Richtung auf Si-an-Fu ab. Von Laohokou nach Si-an, der alten Reichshauptstadt und jetzigen Hauptstadt von Shensi, giebt es zwei Wege.

1. Der eine, bekanntere, führt den etwas oberhalb Laohokou mündenden Tan-Fluß hinauf zu Wasser bis Kingtzekuan bezw. in der guten Jahreszeit bis Lungküchai, etwa 1200 km von Hankau und von dort per Saumthier oder Kuli über die Wasserscheide zwischen Han- und Wei-Fluß (Ts'inling-Gebirge) in fünf Tagereisen nach Si-an.

2. Die zweite Verkehrsstraße nach Si-an folgt von Laohokou aus dem Hauptarm des Han bis zur Grenze von Shensi. Dort biegt sie in einen von Norden kommenden Nebenfluß ein, welcher bis Manchuangkuan,**) jenseits der Shensi-Grenze schiffbar ist. Von dort gehen die Waaren zu Lande via Shanyang-Hsien nach Si-an.

Von Si-an laufen drei für den Han-Fluß wichtige Landstraßen nach dem woll- und fellreichen Nordwesten. Die eine geht von Si-an in nord-

*) Hier laufen die Han- und die Kialing-(Szechuan-)Straße ineinander über. Vergl. unter II. B. 1.

**) Nicht auf der Karte, s. „Mantschwangkwan" auf Richthofens Karte 3 bei „Schantung und Kiautschou".

westlicher Richtung über Hienyang, Ch'angwu, P'ingliang-Fu und Anting nach Lanchou, die zweite führt zunächst in westlicher Richtung via Kishan und T'ungwei nach demselben Ziele, und die dritte geht von Si-an via Kishan und Lungchou (nordwestlich von Fengsiang-Fu) nach Ts'inchou. Diese Straßen laufen bei Ts'inchou, T'ungwei und Anting in die von Hanchung nach Nordwesten führenden, unter A beschriebenen Straßen über.

Die Fracht der Han-Schiffe besteht flußaufwärts hauptsächlich aus Hankau-Baumwollfabrikaten und fremden Importen. Flußabwärts bringen die Schiffe meist Häute, Gallnüsse, Talg und Gelbwurz nach Hankau. Auch Wolle, Felle und chinesische Arzneimittel kommen auf dem Han-Wege aus dem Nordwesten Chinas nach hier. Der Hauptmarkt für diese Artikel ist jedoch Tientsin. (Darüber vergl. unter I. D.)

In geregelter Bankverbindung mit dem fernen Nordwesten steht Hankau durch Agenturen der hiesigen Banken in Lanchou, Liangchou, Kanchou, Suchou und Urumtsi.

Mit Liangchou steht Hankau dreimal monatlich in regelmäßiger Privatpostverbindung.

C. Auch dem Verkehr mit der Provinz Honan (etwa 30 Millionen Einwohner) bietet der Han eine wichtige Wasserstraße.

1. Von dem bei Fancheng gegenüber Siang-yang mündenden T'ang-Fluß sind mehrere Arme schiffbar. Der eine insbesondere dient zur Verbindung nach der Präfekturstadt Nanyang, und ein zweiter ist schiffbar bis zu dem wichtigen Marktplatz Shikia Tien oder Shê-ki-tien (Richthofens Shö-ki-tshön). Dieser Platz hat außer einer Straßenverbindung in nördlicher Richtung nach Tsê-chou und T'aiyüan-Fu in Shansi eine bedeutende Wagenverbindung (Ochsenkarren) nach Paiwutu unterhalb Siangch'eng am Sha h'o. Von Paiwutu (s. Piwu Tu auf der Wäber'schen Karte von Nordost-China) gehen die Waaren zu Schiff den Sha-h'o oder Ying-Fluß*) hinab nach Chouchiakou.

Chouchiakou ist der bedeutendste Handelsplatz der Provinz Honan. Seine Handelsbeziehungen gehen merkwürdigerweise nicht nach Chinkiang, mit dem es in schiffbarer Wasserverbindung steht, sondern hauptsächlich nach Hankau.

2. Außer dem oben beschriebenen Wege über Fanch'eng geht eine zweite sehr verkehrsreiche Straße von Hankau in nordöstlicher Richtung via Huangpei und halbwegs zwischen Sin-yang und Loshan hindurch nach Chengyang, Juning und Chouchiakou. Die Straße ist etwa 448 km lang. Der

*) Der Ying-Fluß ist der einzige Nebenfluß des Huai, welcher bis in Honan hinein schiffbar ist. Er heißt Shaho im Oberlauf und Ying-h'o (vergl. Yingchou in Anhui) von Chouchiakou abwärts.

Transport geschieht per Schubkarre. Die Anzahl der in gewissen Jahreszeiten zu gleicher Zeit auf der Straße verkehrenden Karren wird auf 5000 geschätzt. Dieselben bringen einheimische und fremde Textilfabrikate nach Chouchiakou, von wo aus fast die ganze Provinz Honan ihren Bedarf bezieht, und laden als Rückfracht Häute und Felle, Talg und andere Exportartikel für Hankau.

3. Der Verkehr zwischen Chouchiakou und anderen Plätzen in Honan geht zum großen Theile zu Wasser. Der Shah'o ist schiffbar bis Siangcheng, und darüber hinaus für Boote von immer noch beträchtlicher Größe bis Juchou in der Richtung auf Honan-Fu.

Der Hsiao Huangho (Kleine Gelbe Fluß) oder Kialu Ho, der bei Chouchiakou mündet, ist schiffbar bis Chengchou, am Kreuzungspunkte der Staatsstraßen von Peking und Shansi nach Hankau und von K'aifeng, der Provinzialhauptstadt von Honan, nach Si-an und dem Nordwesten Chinas.

D. Die Handelsstraßen jenseits der Linie des Hoangho und des Wei-Flusses, welcher an der scharfen Biegung des Hoangho nach Osten in den Letzteren mündet, konvergiren im Allgemeinen nach Tientsin. Eine der wichtigsten Wasserstraßen dieses Gebiets ist der Wei-Fluß, welcher bei Taming-Fu in Chili vorüberfließt und bei Lintsing in Shantung in den Kaiserkanal mündet. Der Wei ist schiffbar bis über Weihui-Fu in Nord-Honan hinaus, nach einer Angabe im Sommer sogar bis Huai-k'ing. Dies dürfte, abgesehen vom Gelben Fluß (Hoangho), der längste Wasserweg von Tientsin nach Westen sein. Die Schiffbarkeit der übrigen nach Tientsin zuströmenden Gewässer ist eine wenig ausgedehnte.

Der Gelbe Fluß selbst, welcher mit Tientsin durch Vermittlung des Kaiserkanals in Verbindung steht, ist in seinem unteren Laufe für kleinere Fahrzeuge schiffbar von Mengtsin Hsien in Honan bis Tsitung Hsien in Shantung, wird aber, abgesehen vom lokalen Verkehr, wenig für die Schifffahrt benutzt.

Die Mündung des Hoangho ist nicht passirbar.

Auf dieser schiffbaren Strecke durchschneidet der Hoangho drei projektirte Eisenbahnlinien, nämlich:

1. die allerdings wohl noch im weiten Felde liegende Bahn des englisch-italienischen Peking-Syndikats, welche Shansi via Huaik'ing-Fu mit dem Han-Fluß (Fanch'eng) verbinden soll,
2. die belgische Lu-h'an-(Hankau—Peking) Bahn und
3. die englisch-deutsche Tientsin—Chinkiang-Bahn und die damit in Verbindung zu bringende deutsche Eisenbahn von Tsintau nach Tsinan-Fu.

Für alle diese Bahnen kommt der Hoangho als Zu- und Abfuhrstraße in Betracht, und es würde natürlich erscheinen, daß der durch den Gelben Fluß vermittelte, durch Stromregulirungen noch zu erhöhende Handelsverkehr

sich mit der Zeit auf Hankau und Kiautschou vertheilt. Ersteres hat allerdings vor Letzterem den Vorsprung, daß es im Hoangho-Thale bereits alte geschäftliche Beziehungen hat, welche für Kiautschou noch zu schaffen sind. Tientsin dürfte in dem Wettbewerb durch den elenden Zustand seiner Flußverbindung mit der See und durch den Umstand benachtheiligt sein, daß es im Winter einfriert und vom Meere ganz abgeschnitten ist. Trotzdem wird Tientsin wohl noch lange das Centrum des Woll-, Fell- und Pelzhandels bleiben, denn es wird schwer sein und vielleicht auch gar nicht im Interesse der in Betracht kommenden Firmen liegen, den konservativen chinesischen Händler für diese Artikel an einen anderen Markt zu gewöhnen.

Oberhalb Mengtsin Hsien in Honan ist der Hoangho bis P'uchou in Shansi gegenwärtig nicht schiffbar. Ueber P'uchou hinaus ist der Fluß unbekannt, wohl schiffbar, aber wenig benutzt. In Paotou (Paotu) an der nördlichen Seite des großen Bogens soll der Fluß stromaufwärts und stromabwärts für den Transport von Wolle, Holz und Hanf lebhaft benutzt werden. Auch oberhalb Ninghia dient der Fluß auf weite Entfernung hin einem regen Bootsverkehr.

Von den Nebenflüssen des Hoangho scheint nur der Wei-Fluß, welcher an Si-an vorüberfließt, für die Schiffahrt benutzt zu werden. Die Schiffbarkeit des Flusses beschränkt sich jedoch auf die Strecke von der Mündung bis Hienyang Hsien oberhalb Si-an.

Die Hauptverbindungen von Tientsin nach Shansi und dem fernen Nordwesten sind die Karawanenstraßen von T'ungchou bei Peking (Wasserverbindung mit Tientsin) via Kueih'uach'eng, Paotou (Paotu) nach Ninghia und Lanchou (Kameeltransport), und die Straße über Paoting nach Huolu (Karren) und von dort per Saumthier nach T'aiyüan-Fu, P'ingyang, P'uchou, Si-an und Lanchou (48 Tage von Peking bis Lanchou). Von dieser letzteren Straße zweigt sich eine weitere Straße von T'aiyüan-Fu in westlicher Richtung ab über Fenchou-Fu und Yungning nach Ninghia.

Auf allen diesen Straßen werden an Exportartikeln hauptsächlich Wolle, Felle, Pelze, Kameelhaare und Borsten nach dem Tientsin-Markte transportirt.

II.
Der Yangtze.

A. Die Yangtze-Straße selbst ist über Hankau hinaus für Flußschiffe bis Pingshan Hsien im westlichen Szechuan befahrbar. Die Möglichkeit, den Fluß für die Schiffahrt zu benutzen, hört nach einigen Reisenden auch in Pingshan noch nicht auf. Jedoch ist der Waarenverkehr ein so geringer und die Unsicherheit vor Ueberfällen seitens unabhängiger Lolo-Stämme eine so große, daß die Schiffahrt thatsächlich in Pingshan gegenwärtig ein Ende hat.

Von Hankau aufwärts befahren den Yangtze neben chinesischen Dschunken flachgehende Flußdampfer bis zum Vertragshafen Ichang, etwa 720 km von Hankau und 1800 km von der Yangtze-Mündung entfernt.

Darüber hinaus wird der Fluß nur von Dschunken befahren, welche, soweit sie unter fremden Namen gechartert sind, von den fremden Zollhäusern in Ichang und dem höchstgelegenen Vertragshafen am Yangtze, Chungking, mit einem Customs Charter Certificate und einer Flagge ausgerüstet und dadurch für die Strecke Ichang—Chungking (etwa 750 km) der Privilegien der fremden Fahrzeuge theilhaftig werden, d. h. von einheimischen Zoll- und Likinabgaben befreit sind.

Jenseits Ichang bietet eine Reihe von Stromschnellen, welche sich bis über die Szechuan-Grenze hinaus nach K'uichou (oder K'uifu) erstrecken, der Schiffahrt einige Schwierigkeiten. Trotzdem ist der Dschunkenverkehr — der Yangtze ist die einzige Handelsstraße nach der reichen, etwa 50 Millionen Einwohner zählenden Provinz Szechuan, deren Außenhandel auf 114 Mill. Mark geschätzt wird — ein ganz enormer.*)

Die Dampfschiffahrt ist bisher durch den Widerstand der chinesischen Beamten und durch die vielleicht übertriebene Furcht vor den Gefahren der Stromschnellen abgehalten worden, sich an dem Frachtenverkehr jenseits Ichang zu betheiligen. Ein erster Versuch, die Dampfschiffahrt von Ichang bis Chungking auszudehnen, wurde allerdings schon im Jahre 1888 gemacht. Derselbe scheiterte jedoch, noch ehe er zur eigentlichen Ausführung gelangte, an der Obstruktionspolitik der chinesischen Regierung. Damals hatte eine Gesellschaft, welche sich die Upper Yangtze Steam Navigation Company

*) Die hauptsächlichsten Exporte Szechuans sind: Opium, Seide, weißes Wachs, Tabak, Häute, Moschus, Medizinen, Rhabarber, Wolle, Borsten, Pilze, China-Gras (Rhea), Gallnüsse, Ziegenfelle, Zucker und Federn. Die für den fremden Markt wichtigen Artikel sind gesperrt gedruckt.

nannte, in England einen für die Bedürfnisse der betreffenden Flußfahrt geeigneten kleinen Dampfer von 304 Tonnen Ladefähigkeit speziell bauen lassen. Derselbe kam im Frühjahr 1888 in Ichang an, ist aber nie darüber hinausgekommen, denn es gelang den chinesischen Beamten durch Vorenthaltung gewisser Papiere und Einschüchterungen aller Art die Gesellschaft zu bewegen, den Dampfer zunächst auf der Hankau—Ichang-Linie laufen zu lassen und ihn schließlich im März 1890 an die chinesische Regierung zu verkaufen, unter deren Flagge er noch heute im Dienste der China Merchants Steam Navigation Company auf der genannten Linie beschäftigt ist.

Die Schwierigkeiten, welche die Stromschnellen bereiten, werden als keineswegs unüberwindlich geschätzt, und die englische Regierung hat soeben ein Kanonenboot in Shanghai zusammensetzen lassen, welches angeblich als Polizeiboot dauernd auf dem oberen Fluß stationirt werden wird und berufen erscheint, die Kenntniß der Wasserverhältnisse in den Stromengen während der verschiedenen Jahreszeiten in einer für praktische Zwecke sehr wünschenswerthen Weise zu fördern.

Zugleich ist der jüngst in heimischen Zeitungen vielgenannte englische Kaufmann Archibald Little, welcher seit einer Reihe von Jahren den oberen Yangtze an Ort und Stelle zum Gegenstande spezieller Studien gemacht hat, in England bemüht, das Kapital für die Bildung einer Dampfschiffahrtsgesellschaft zu gewinnen, welche mit eigens konstruirten, flachgehenden, mit mächtigen Maschinen versehenen Dampfern die Schiffahrt bis Chungking und darüber hinaus betreiben soll. Es ist im Interesse des Handels — die Reise von Ichang nach Chungking nimmt jetzt vier bis sechs Wochen in Anspruch — und der Entwickelung Hankaus zu wünschen, daß die Bestrebungen des Herrn Little von Erfolg sind.

Es heißt, daß der Ausdehnung der Dampfschiffahrt jenseits Chungking bis Suifu (Süchou, etwa 540 km oberhalb Chungking) keinerlei Schwierigkeiten im Wege stehen. Suifu ist der wichtigste Platz am Yangtze für die Verbindung nach der Provinz Yünnan.

B. Die Provinz Szechuan. Den Außenhandel von Szechuan vermittelt der Vertragshafen Chungking, welcher seinerseits mit dem Markt in Hankau, zum Theil aber auch mit Shanghai direkt in geschäftlicher Verbindung steht.

Chungking ist durch ein ausgedehntes System von Neben- und Zuflüssen des Yangtze mit jeder bedeutenderen Stadt der Provinz Szechuan, welche etwa die Größe Frankreichs hat, in schiffbarer Wasserverbindung.

1. Der Hauptstrom des bei Chungking mündenden Kialing verbindet den Yangtze mit den wichtigen Produktionsbezirken von Hochou (Kohle), Shunking (Seide), Paoning (Seide, Häute, Borsten) und weiter nördlich mit Chaohua, Kuangyüan und Paishuikiang an der Grenze von Shensi und

Kansu. Paishuikiang ist der höchste Punkt der Schiffbarkeit des Kialing. Von dort geht der Waarenverkehr auf den oben unter „Han-Straßen" bereits beschriebenen Wegen 4½ Tage per Maulthier und Kuli über die Pässe des Ts'inling-(Peiling-)Gebirges nach Ts'inchou in Kansu und von da weiter in der Richtung auf Lanchou. Ts'inchou ist ein Stapelplatz von Kansu-Waaren (Tabak, Medizinen, Schaffellen, Pelzen), welche von dort theils auf dem Kialing-Wege nach Chungking, theils auf der Han-Straße nach Hankau, theils zu Lande via Si-an nach Tientsin gehen.

Oberhalb Kuangyüan erhält der Kialing einen kleinen Nebenfluß von Shensi, welcher bis Ningk'iang-chou, also ganz bis in das Gebiet der Han-Straßen hinein, schiffbar ist. Von dort werden gelegentlich Baumwollenwaaren via Han-Straße nach Szechuan importirt.

Von Chaohua ist Straßen- und Flußverbindung (letztere, Paishui, wenig benutzt) nach dem Medizin- und Moschusmarkte Pikou, welcher seinerseits nach Norden hin via Kie-chou, Min-chou und Ho-chou (Huangho) mit Lanchou und Sining in Kansu, und nach Süden hin mit dem bedeutenden Zwischenmarkte Chungpa (direkte Schiffahrt nach Chungking) am oberen Foukiang in Straßenverbindung steht.

Der Foukiang, welcher bei Ho-chou in den Kialing mündet und an Chungpa (Drogenmarkt und Centrum des thibetanischen Wollhandels), Mienchou (Seide), T'ungch'uan, Shehung, Taiho-chen (unterhalb Shehung, Bootswechsel) und Suining vorüberfließt, dient dem Schiffsverkehr in seiner ganzen Länge bis Lungan-Fu (Lackproduktion) und wird selbst darüber hinaus noch von Flößen befahren. Der Foukiang besitzt eine ganze Reihe schiffbarer Zuflüsse.

Ein wenig oberhalb Ho-chou mündet, von Osten kommend, der Küho in den Kialing. Derselbe verbindet Suiting-Fu mit dem Kialing-Thale und ist schiffbar, jedoch wenig erforscht, da er ein armes, nur Reis produzirendes, meist gebirgiges Land durchfließt.

2. Nächst dem Kialing mit seinen Zweigen ist der Min-Fluß für die Schiffahrt der wichtigste Yangtze-Arm in Szechuan. Der Min mündet bei Suifu (Süchou), fließt an Kiating (Seide und weißes Wachs) vorüber, steht von dem wichtigen Hafenplatze Kiangk'ou aus mit der Hauptstadt von Szechuan, Ch'engtu, in schiffbarer Verbindung, bildet im Verein mit dem oberen Lauf des Tokiang (siehe unter 3) das wunderbare Kanalsystem der reichen Chengtu-Ebene (Seide, Tabak, Zucker, Rapsöl, Papier, Indigo, Mehl, Reis) und ist schiffbar bis Kuan-Hsien. Von Kuan-Hsien geht eine Maulthierstraße dem Min-Thale folgend nach Sungp'an T'ing im äußersten Nordwesten der Provinz.

Von Sungp'an T'ing (Moschus, Rhabarber, Hirschhörner, Felle und Wolle) bestehen Straßenverbindungen nach Kokonor (Tsaidam) und Taochou T'ing sowie Kuei-tê T'ing (südlich von Sining) in Kansu. Von Taochou

T'ing aus gehen die Exportwaaren, wie oben bei Tſ'inchou angegeben, theils nach Tientsin, theils nach Hanchung, theils nach Chungking.

Bei Kiating-Fu mündet der Tatu- oder T'ung-Fluß in den Min. Dieser wird seines seichten Bettes wegen nicht mit Booten, sondern mit für den Waarentransport eigens konstruirten zweistöckigen Flößen befahren. Die Flöße gehen auf dem einen Arm des Tatu-Flusses, dem Ya-Fluß, bis Ya-chou (Centrum des Theehandels via Tachienlu nach Thibet) und auf dem Hauptarm bis Fulin. Beide Plätze liegen an der Kuli-Straße nach dem reichen Kienchang-Thale (Ningyüan-Fu).

Ein unterhalb Kienwei-Hsien mündender, von rechts kommender Zufluß des Min, Chingshui- oder Mapien-Fluß genannt, wird bis Choupach'ang, halbwegs Mapien T'ing, mit Booten und darüber hinaus mit Flößen befahren.

3. Zwischen dem Kialing- und Min-Fluß liegt das Thal des To-kiang (Opium, Salz, Zucker), auch Chungkiang, Fusung, und nach der an seiner Mündung liegenden Stadt Luchou-Fluß genannt. Der To-kiang ist ebenfalls eine bedeutende Handelsstraße und dient der Schiffahrt bis Chao-chiatu bei Kint'ang-Hsien in der Ch'engtu-Ebene.

Ein aus dem Opiumdistrikt von Yungch'ang*) von links kommender größerer Zufluß des unteren To-kiang wird bis Tatzu-Hsien hinauf von Booten befahren.

4. Die Landstraßen werden nach den Angaben der Reisenden in Szechuan im Gegensatz zu allen übrigen Provinzen Chinas in gutem Zustande erhalten. Die hauptsächlichsten Straßen der Provinz sind außer den oben in Verbindung mit den Wasserwegen bereits genannten:

a) Die alte historische Staatsstraße von Peking nach Ch'engtu via Si-an, Kishan-Hsien und Mien-Hsien (Hanchung) in Shensi, sowie Kuangyüan und Chaohua in Szechuan. Von Ch'engtu geht die Straße in südwestlicher Richtung weiter bis Tsingki-Hsien. Von dort verzweigt sie sich nach Tachienlu, Lit'ang, Bat'ang und Lhassa im Westen und nach Ningyüan-Fu (Kienchang-Thal), Tali-Fu und Yünnan-Fu im Süden.

b) Von Ch'engtu gehen ferner Landstraßen nach Sungp'an T'ing im Nordwesten, nach Chungking (und Kueiyang-Fu in der Provinz Kueichou) im Südosten, sowie nach Suifu (und weiter nach Yünnan-Fu) im Süden.

5. Von den Nebenflüssen, welche der Yangtze oder Takiang auf dem südlichen Ufer in Szechuan empfängt, ist der Hengkiang, der bei Anpien oberhalb Suifu mündet, bis Laowatan auf der Yünnan-Grenze schiffbar

*) Die bedeutendsten Opiumbezirke in Szechuan sind Chungking, Yungch'uan (westlich von Chungking) und Yungch'ang.

wird aber meist nur bis Hengchiangch'ang für den Transport benutzt. Der bei Nankuang gegenüber Suifu mündende Fluß dient der Schiffahrt bis Kao-Hsien. Der bei Naki oberhalb Luchou in den Yangtze fallende Fluß wird bis Yungning-Hsien (Sü-yang T'ing) befahren. Der weiter unterhalb bei Hokiang mündende, Ch'i-shui genannte Fluß ist bis Jenh'uai-Hsien (Theedistrikt) in der Provinz Kueichou schiffbar. Noch weiter stromabwärts folgt der bei Kiang-tsin (Marktplatz Kiangkou) mündende K'ikiang, auf welchem Boote bis Sungkan auf der Kueichou-Grenze verkehren. Ebenso ist der bei Fouchou mit dem Yangtze sich vereinigende Kienkiang- oder Kungt'an-Fluß — eine wichtige Handelsstraße für Szechuan-Salz und Kueichou-Gallnüsse und andere Artikel — bis in die Nähe der Kueichou-Grenze (Stadt Kungt'an) schiffbar.

C. Unterhalb des Kungt'an-Flusses empfängt der Yangtze auf eine lange Entfernung weder von rechts noch von links einen schiffbaren Nebenfluß. Der nächste ist der den südwestlichsten Theil der Provinz Hupei entwässernde, bei Yitu unterhalb Ichang mit dem Yangtze sich verbindende Ts'ingkiang. Genaue Angaben über die Ausdehnung der Schiffbarkeit dieses Flusses liegen nicht vor, jedoch wird er in mehreren offiziellen Berichten als eine bedeutende Zufuhrstraße für den mit Hankau in sehr enger Geschäftsverbindung stehenden Vertragshafen Shasi geschildert.

Unterhalb Shasi ist die ganze durch ihre Produktion an Baumwolle hervorragende Halbinsel zwischen Yangtze- und Han-Fluß — Mienyang und andere bedeutende Distrikte — von einem vieläftigen System von Kanälen durchzogen, welche mit dem Yangtze und dem Han in schiffbarer Verbindung stehen. Der Hauptauslaß nach dem Yangtze ist bei Hsintankou, etwa 100 km oberhalb Hankau. Ein zweiter schiffbarer Auslaß des Seendistrikts mündet bei Chuank'ou, 16 km oberhalb Hankau, in den Yangtze.

Die Kanäle zwischen dem Yangtze, Tungting-See und Lishui-Fluß werden unter III. B. 4 und 5 besprochen werden.

D. 1. Die Haupthandelsstraße für das nördliche Yünnan ist die Straße von Suifu (Süchou) via Laowatan, Chaotung, Tungch'uan (Kupfer) nach der Provinzialhauptstadt Yünnan-Fu. Der Waarenverkehr geht von Suifu den Yangtze hinauf bis Anpien und biegt dort in den vom Süden kommenden Hengkiang ein, welcher bis Laowatan, auf der Yünnan-Grenze schiffbar ist. Von Laowatan nach Yünnan-Fu dient dem Verkehr eine mühsame und, wie alle Wege in Yünnan, schlecht gehaltene Maulthierstraße. Trotzdem ist dies die bedeutendste Verkehrsader für Nord-Yünnan, auf welcher an Importen große Mengen einheimischer (Shasi- und Hankau-) Baumwollfabrikate, an Exporten Opium, Zucker, Zinn, Kupfer, Thee und Drogen per Maulthier und Kuli transportirt werden.

Yünnan besitzt keine schiffbaren Flüsse. Die vom Süden in den Yangtze

fallenden Flüsse sind alle nur bis an die Grenze von Yünnan (und Kueichou) schiffbar.

2. Ein zweiter Handelsweg vom Yangtze nach Yünnan-Fu geht den bei Naki-Hsien oberhalb Luchou in Szechuan mündenden Nebenfluß hinauf bis Yungning-Hsien und Süyang T'ing. Hier hört der Fluß auf schiffbar zu sein, und der Waarenverkehr geht zu Lande via Weining-Chou in Kueichou und Süanwei-Chou in Yünnan nach Yünnan-Fu.

3. Eine dritte bedeutende Straßenverbindung nach dem Yangtze geht von Yünnan-Fu über Kueiyang und Chenyüan-Fu in Kueichou direkt nach Hankau. Darüber siehe unter III. A. 1.

E. Der Süden von Yünnan steht in keinen Beziehungen zu Hankau und dem Yangtze-Thal. Für seinen Außenhandel ist Hongkong bezw. Canton der Centralmarkt.

1. Der bedeutendste Handelsweg nach Süd-Yünnan ging bis vor etwa 10 Jahren von Hongkong via Pakhoi und K'in-chou in Kuangtung nach Nanning-Fu in Kuangsi und von dort den Westfluß hinauf zu Wasser nach Posê bzw. Po-ngai (Pocnai). Von dort führte die Hauptverbindung mit Yünnan-Fu zu Lande weiter nach Huangts'ao-pa (Hingyi-Hsien) — einem lebhaften Freimarkt zwischen den Provinzen Kuangsi, Kueichou und Yünnan — Loping-Chou (der Hungshui ist nicht schiffbar), Shitsung-Hsien, Iliang-Hsien, Yünnan-Fu.

2. Heute führt, obwohl der obige Weg für den Handelsaustausch zwischen den beiden Kuang-Provinzen und Süd-Yünnan (Opiumexport) immer noch seine Bedeutung hat, der bei Weitem hervorragendste Handelsweg nach Süd-Yünnan von Hongkong nach Haiphong in Tongking und von dort per Flußdampfer nach Laokai.*) Von Laokai geht die Waare per Dschunke nach Manh'ao, dem höchsten Punkt der Schiffbarkeit des Rothen Flusses, und von Manh'ao per Lastthier via Mengtze (Vertragshafen) nach Yünnan-Fu. Die Landreise dauert 12 Tage. Die Energie, mit der die französischen Vertreter in Mengtze die Respektirung der Transitpässe sowie gewisse Zollerleichterungen — Importe bezahlen $^{7}/_{10}$ und Exporte $^{6}/_{10}$ von den in anderen offenen Plätzen erhobenen Zöllen — durchgesetzt haben, hat diesen Wechsel der Handelswege innerhalb weniger Jahre zu Stande gebracht. Und das ist geschehen, obwohl die Franzosen — nach Angaben des englischen Konsuls Bourne von der Blackburn-Mission — von den Importwaaren in Tongking einen Transitzoll von bis zu 11 pCt. ad valorem erheben. Wenn die Bourne'schen Angaben richtig sind, so dürfte die Eröffnung von Nanning-Fu am Westfluß in Verbindung mit einem thatkräftigeren Auftreten der Eng-

*) Die Flußdampferverbindung jenseits Hanoi bis Laokai ist jedoch, so viel mir von meinem Aufenthalte in Hanoi im Frühjahr 1897 erinnerlich ist, nur während einiger Monate des Jahres vorhanden.

länder in Likinsachen den Handel vielleicht nach dem alten Westflußwege zurückleiten.

3. Der vielbesprochene Weg von Bhamo in British Burma via Tengyüe (Momein) und Tali-Fu nach Yünnan-Fu ist für den Handel von verschwindend geringer Bedeutung. Die Straße ist elend, das Land verpestet von Malariadünsten und von fast alpinem Charakter.

Die bedeutendsten Exporte von Yünnan sind: Opium, Yünnan-Kupfer, weißes Wachs, Zinn, Medizinen, Moschus und P'u-êrh-Thee. Die Provinz importirt hauptsächlich Baumwolle, Baumwollentuch und -Garn.

Bezüglich des Eisenbahnbaues in Yünnan besteht — im Gegensatz zu den sanguinischen Auslassungen einiger englischen Agitatoren — die Meinung, daß es sehr zweifelhaft erscheint, ob in einem Lande, welches dem Bahnbau so große technische Schwierigkeiten bietet, eine Eisenbahn geschaffen werden könne, die den Transport von Gütern und Mineralien billiger besorgt als das Lastthier.

III.

Die durch den Tungting-See mit dem Yangtze in Verbindung stehenden Handelsstraßen.

A. Mit Yünnan hat die Provinz Kueichou den gebirgigen Charakter der Landschaft, den großen Mineralreichthum, die mangelhaften Wegeverbindungen im Innern und nach außen und die Armuth der ziemlich spärlichen Bevölkerung gemeinsam. Yünnan wird auf 6 und Kueichou auf etwa 5½ Millionen Einwohner geschätzt.

Kueichou hat jedoch durch eine gute Wasserverbindung nach dem Tungting-See und Hankau einen großen Vorzug vor Yünnan voraus.

1. Der Weg nach Kueiyang-Fu, der Hauptstadt der Provinz, führt von Hankau aus den Yangtze hinauf via Yochou, welches demnächst dem fremden Handel eröffnet werden soll, durch den Tungting-See und den Yüan-Fluß hinauf nach Changtê-Fu, dem bedeutendsten Markt in Nord-Hunan, und von dort weiter über Ch'enchou, Hungchiang-szě, K'ienyang-Hsien, Yüanchou, Szechou nach Chenyüan-Fu. Hier hört die Schiffbarkeit des Yüan- oder Chen-Flusses auf, und die Waaren haben eine siebentägige Reise auf Maulthierrücken nach Kueiyang-Fu zurückzulegen. In Hungchiang-szě findet eine Verschiffung der Güter in kleinere Boote statt.

Von Kueiyang-Fu geht die Landstraße via Anshun-Fu (Opium und weiße Wachsinsekten) nach Yünnan-Fu weiter.

2. Bei K'ienyang-Hsien mündet ein Nebenfluß in den Yüan namens Ts'ingshui, welcher in der guten Jahreszeit bis ganz nach Tuyün-Fu hin schiffbar ist und auf welchem ein lebhafter Transport von in der Umgebung von Hankau hergestellten Baumwollenwaaren in das südwestliche Kueichou, sowie vermittelst des Kuchou-Flusses (Kuchou T'ing an der Kuangsi-Grenze) bis tief nach Kuangsi hinein stattfindet. Die Rückfrachten dieser Boote bestehen hauptsächlich in Gallnüssen.

3. Die in nördlicher Richtung nach dem Yangtze zulaufenden Handelsstraßen sind zum Theil oben unter II. B. 5 schon gelegentlich berührt worden. Der westliche Theil der Provinz, Anshun-Fu, steht mit der Wasserstraße von Yungning-Hsien nach Naki in Szechuan in Wegverbindung. Ein zweiter Weg läuft von Kueiyang-Fu über Tsun-yi-Fu, den einzigen Seidendistrikt in Kueichou, und Sungkan (Flußverbindung mit Yangtze) nach Chungking, und eine dritte Hauptstraße bringt die weiter östlich gelegenen Distrikte in Verbindung mit Kungt'an und dem Kungt'an-Fluß.

Die Hauptexporte von Kueichou sind Opium, wilde Seide, Gallnüsse und vegetabilische Oele (Holzöl). Letztere kommen hauptsächlich aus dem Norden der Provinz und gehen die Kungt'an- und Yüan-Straße hinunter nach Hankau. Der größte Produktionsbezirk dieses Oels, welches von den Chinesen zum Anstreichen der Schiffswände in großen Mengen gebraucht wird, ist T'ungjen-Fu, von wo der Artikel nach Changtê-Fu am Yüan auf den Markt kommt.

B. Die Provinz Hunan bildet mit Hupei unter dem Namen Hukuang oder Liang-h'u eine Verwaltungseinheit, deren Haupt der im Wuchang gegenüber Hankau residirende Generalgouverneur ist. Die beiden Provinzen haben zusammen etwa die Einwohnerzahl von Deutschland.

Die Wasserwege der reichen und von einer hervorragend intelligenten und thatkräftigen Bevölkerung bewohnten Provinz Hunan stehen sämmtlich durch den Tungting-See mit dem Yangtze und Hankau in Verbindung. Die hauptsächlichsten für den Export in Betracht kommenden Produkte Hunans sind: Holz, Thee, Häute, Gallnüsse, Holzöl, Reis, Borsten, Kohlen und andere Mineralien. Doch produzirt die Provinz daneben eine solche Mannigfaltigkeit von Artikeln, daß von ihr gesagt wird, sie könne den Bedarf ihrer Bewohner vollständig selbst decken und sei nur wegen eines täglichen Gebrauchsartikels, des Salzes, auf die Außenwelt angewiesen.

1. Die bedeutendste Verkehrsader Hunans ist der Siang-Fluß, welcher die ganze Provinz in süd-nördlicher Richtung durchfließt, bis Yungchou als regelmäßige Wasserstraße dient, aber auch darüber hinaus noch befahren wird und in seinem Oberlauf bei Hing-an-Hsien in Kuangsi durch einen Kanal mit dem zum Westflußsystem gehörigen Fu-ho oder Kueikiang in schiffbarer Verbindung steht. Ein wohlklingender Beiname von Hunan ist das „Land des Siang".

Die bedeutendsten Städte am Siang-Fluß sind Yungchou, Hengchou, Hengshan, Ch'angsha, Siang-yin und vor allen Siangtan, welches für einen der bedeutendsten Märkte in West- und Mittel-China gilt.

Viel Positives ist allerdings über Siangtan wie überhaupt über die ganze Provinz nicht bekannt. Hunan hat es bisher verstanden, sich die in vielen Beziehungen gewiß unbequemen Fremden vom Leibe zu halten. Selbst Missionare haben es noch nicht gewagt, sich dauernd in Hunan niederzulassen. Es fehlt daher an genauen Nachrichten auch über die Ausdehnung des Schiffsverkehrs auf dem Siang und seinen zahlreichen Nebenarmen. Von einem der Letzteren, welcher bei Yungchou sich mit dem Siang vereinigt, wird gemeldet, daß er bis Ningyüan-Hsien befahren wird, von wo Landstraßen nach Kuangtung und Kuangsi hineinführen. Von einem zweiten Zufluß, dem Lukiang, ist bekannt, daß er in der guten Jahreszeit einem bedeutenden Kohlentransport dient.

Im Thale des Lukiang soll demnächst eine für die Beförderung der Kohlen von den bedeutenden Pinghsiang-Minen (Kiangsi) bestimmte Eisenbahn gebaut werden, welche oberhalb Siangtan Anschluß haben wird an die im Allgemeinen dem Siang-Thale folgende Hankau—Canton- (Yüeh-Han-) Bahn. Amerikanische Ingenieure, welche vor einigen Monaten von Hankau aufbrachen, haben soeben die erste flüchtige Aufnahme der Canton-Linie beendet.

Für den Personenverkehr zwischen Hankau und der Hauptstadt von Hunan, Changsha, besteht seit dem vorigen Jahre eine chinesische Dampfbootverbindung. Ueber die Statuten dieser „Dampfboot-Schiffahrtsgesellschaft der Liang-hu Provinzen", welche eben im Begriff steht, sich auf einen größeren Fuß zu setzen — sie arbeitete bis dahin mit zwei Booten — hat bis heute nur die folgende alte Liste der Anlegeplätze*) und Fahrpreise in Erfahrung gebracht werden können.

	Entfernung km	Fahrpreis in: Cash	Mark
Hankau—Kinkou	50	800	1,76
" —P'aichou (Bezirk Kiayü)	100	1100	2,42
" —Kiayü	134	1300	2,86
" —Paotachou (Bezirk Kiayü)	162	1500	3,30
" —Sinti (Bezirk Mienyang)	200	1800	4,00
" —Yochou	268	2200	4,84
" —Lulin-t'an (Bezirk Siangyin)	?	2400	5,28
" —Siangyin	?	2600	5,71
" —Chinchiang (Bezirk Changsha)	?	2800	6,15
" —Changsha	?	3000	6,60

*) Die neue Liste scheint noch nicht fertig zu sein; einige der Platznamen erscheinen weder auf der alten noch auf den Supplementary Maps (1898) von Brettschneider. Die Entfernungsangaben beruhen auf privaten Erkundigungen.

2. Ueber den mit dem Siang in Verbindung stehenden Tze-Fluß (oder Hsü) liegen weiter keine Nachrichten vor, als daß er ebenfalls einem lebhaften Handelsverkehr als Fahrstraße dient, und daß sein bedeutendster Hafenplatz Yiyang-Hsien ist.

3. Die Verkehrsstraße des westlichen Hunan ist der oben unter III. A. 1 bereits beschriebene Yüan-Fluß mit Chang-tê-Fu als hauptsächlichstem Marktplatz.

4. Der Lishui-Fluß im Nordwesten der Provinz steht mit dem Yangtze und dem Tungting-See in Wasserverbindung. Der Fluß dient der Schifffahrt; über die Ausdehnung der Schiffbarkeit fehlen jedoch nähere Angaben. Der Kanal, welcher den Lishui mit dem Yangtze verbindet (Taiping-Kanal), mündet etwas oberhalb des Vertragshafens Shasi und wird als eine lebhafte Verkehrsstraße geschildert. Der bedeutendste Marktplatz im Lishui-Gebiet ist Chingshih, eine Vorstadt von Li-chou.

5. Eine weitere sehr bemerkenswerthe Verbindung zwischen Tungting-See und Yangtze ist der Kanal, welcher den See bei Huayung-Hsien verläßt.

Schluß.

Hankau*) bezieht seine Exportartikel auch auf anderen als den oben beschriebenen Wegen und aus nicht zu seinem eigentlichen Hinterlande gehörigen Gebieten. So kommt der Hauptstapelartikel, Thee, nicht nur aus Hupei und Hunan, sondern in beträchtlichen Mengen, wie schon gesagt, aus Kiangsi und Anhui. Auch außerhalb der Theesaison führt jeder günstige Wind kleine Geschwader der wie bauchige große Tonnen aussehenden, gewöhnlich mit besonders malerisch zerlumpten Segeln ausgerüsteten Kiangsi-Dschunken an der fremden Niederlassung vorüber dem Mastenwalde in der Han-Mündung

*) Im Jahre 1897 belief sich der Gesammtwerth des von dem fremden Seezollamt kontrolirten Waarenverkehrs in Hankau auf 208 Millionen Mark. Hiervon fallen ungefähr 134 Millionen auf Importe (fremde und einheimische) und 74 Millionen auf Exporte.

Der deutsche Antheil am Handel in diesem wichtigsten Platze des Yangtze-Thals ist weit bedeutender als der englische.

Der Importhandel ist mit Ausnahme zweier Artikel — Petroleum und Maschinen — ganz in chinesischer Hand. Ueber die wichtigsten Exportartikel dürften die folgenden, den Zollstatistiken entnommenen Angaben von Interesse sein:

1. Thee, 1897 Werth 33 Millionen Mark. Der Thee kommt zu 25 pCt. aus Hupei, zu 40 pCt. aus Hunan, zu 25 pCt. aus Kiangsi und zu 10 pCt. aus Anhui und geht zum größten Theil in direkten Dampfern von Hankau nach Odessa und London. Der hier fabrizirte Ziegelthee geht meist via Tientsin nach Sibirien, aber auch die Han-Straße hinauf via Fanch'eng.

zu. Sie bringen hauptsächlich Porzellan und Obst vom Poyang-See nach dem hiesigen Markte.

Hankau wird vermöge seiner Lage am höchsten Punkte der Schiffbarkeit des „Großen Stromes" für Seeschiffe sowie seiner natürlichen Verkehrserleichterungen und Handelsbeziehungen nach dem Binnenlande einen hervorragenden Antheil an der weiteren Entwickelung des Handels von Central- und West-China haben. Eine große Zukunft als Handelsplatz ist diesem schon jetzt so wichtigen Vertragshafen mit Sicherheit vorauszusagen, auch ohne die Eisenbahnen, deren Knotenpunkt Hankau werden wird, in Rechnung zu ziehen.

Aber auch für die Entwickelung als Industriestadt bietet die Lage des Platzes und der Reichthum seiner näheren Umgebung gute Aussichten. Eisenerze und Kohlen sind in leicht erreichbarer Entfernung und vorzüglicher Qualität vorhanden. Baumwolle und China-Gras (Rhea, eine nesselartige Pflanze, deren Fasern zu einem leichten, seidenartigen und sehr haltbaren Stoff — Grastuch — verwebt werden) wachsen in reichem Maße rings um Hankau herum, und es ist zu erwarten, daß noch viele andere mineralische, animalische und vegetabilische Produkte des großen und noch wenig entwickelten Gebiets sich finden werden, deren fabrikmäßige Bearbeitung für den Export sich lohnen würde. Mit dem steigenden Export aber würde bei dem leicht zum Luxus neigenden Chinesen ein erhöhter Import von fremden Gütern gleichen Schritt halten.

Die Hauptproduktionsbezirke des Thees sind: T'ungshan-Hsien (Toongshan), Hien-ning-Hsien, Ch'ung-yang-Hsien (Soong-yong), Yanglou Tung (Yanglow Toong) südlich von Puk'i-Hsien und Ichang-Fu in Hupei; An-h'ua-Hsien (Oanfa), T'ao-yüan-Hsien (Tow-yuen), Siang-tan-Hsien (Shan-tam), Liu-yang-Hsien (Low-yong), Nieh-chia-shih (Nipcai-see) 30 km östlich Lin-siang-Hsien, Peichiang (Pack-kong) 30 km südlich Yochou-Fu, Yün-k'i (Wun-kai 45 km nördlich Yochou-Fu), Li-ling-Hsien (Lye-ling), Ping-kiang-Hsien (Ping-kong), Lin-siang-Hsien (Wing-Fung) in Hunan; Yining-Chou (Ningchow), Ki-an-Fu (Kut-on), Ho-k'ou-Hsien (Hohow) und Kiukiang-Fu in Kiangsi, sowie K'i-men-Hsien (Kee-mun) und Kien-tê-Hsien (Kin-tuck) in Anhui. Von sämmtlichen obigen Plätzen kommt der Thee auf dem Wasserwege nach Hankau auf den Markt.

2. Der Export von Seide (hauptsächlich gelber) bewerthete sich 1897 auf 9 Mill. Mark.

3. Yünnan- und Szechuan-Opium wurde 1897 im Werthe von nahezu 9 Millionen Mark von Hankau nach anderen chinesischen Häfen exportirt.

4. Häute von Kühen, Büffeln und Eseln wurden in demselben Jahre für über 6 600 000 Mark exportirt. Die Häute kommen aus allen Theilen des Handelsgebiets von Hankau hauptsächlich aus Hupei, Hunan und Szechuan. Sie gehen nach Deutschland, England, Italien, Oesterreich, Frankreich, der Levante und den Vereinigten Staaten.

5. Der Werth des exportirten Holzöls belief sich auf 5 800 000 Mark.

6. Baumwolle und einheimische Baumwollenfabrikate: Werth 4 950 000 Mark.

7. Tabak: Werth 4 Millionen Mark. Der beste Tabak kommt aus Chen-chou am Yüan-Fluß in Hunan und geht zum großen Theil nach England.

8. Holzpfähle, Särge 2c. sind 1897 durch das fremde Zollhaus gegangen im Werthe von 3 700 000 Mark. Das Holz wird aus dem Süden und Südwesten der Provinz Hunan durch den Tungting-See geflößt und geht von hier meist per Floß oder Dschunke

Ganz besonders günstig liegen die Verhältnisse in Hankau für die Entwickelung der Textilindustrie, vor Allem der Baumwollspinnerei. Der Rohstoff wächst vor der Thür, die Arbeiter sind billig und geschickt, und das ganze oben geschilderte Hinterland bezieht schon heute seinen Bedarf an Baumwolle und billigen Baumwollenwaaren aus Shasi, Hankau und Huangchou unterhalb Hankau. Feste geschäftliche Beziehungen zum Absatzgebiete sind also auch in dieser Beziehung bereits vorhanden. Die Weberei hat allerdings mit der schwer zu unterbietenden Konkurrenz der chinesischen Hausindustrie zu rechnen — die Webstühle in den vorhandenen Fabriken stehen gewöhnlich still —; aber das Garn läßt sich mit der Maschine weit billiger herstellen als mit der Hand, und für Spinnereien ist daher sicherlich ein großes und lohnendes Arbeitsfeld vorhanden.

Einstweilen bestehen an größeren industriellen Werken nur die Unternehmungen des Generalgouverneurs der Hukuang-Provinzen Chang chihtung, nämlich ein Eisen- und Stahlwerk (Hochöfen, Stahlbläserei und Walzwerk), eine Gewehr-, Geschütz- und Patronenfabrik, zwei Baumwollspinnereien und

---

weiter stromabwärts. Der größte Theil des Holzexportes entzieht sich daher der Kontrole des fremden Zollhauses.

9. Arzneimittel: Werth 3½ Millionen Mark.

10. China-Gras (Rhea): Werth 3 Millionen Mark. Dasselbe geht meist nach Canton und Swatow, wo es zu Grastuch verarbeitet wird. Es findet aber auch ein beträchtlicher Export nach Deutschland, Frankreich und England statt.

11. Weißes Wachs, das Produkt eines Ligusterschwärmers: Werth 3 Millionen Mark.

12. Talg, vegetabilischer und animalischer: Werth nahezu 3 Millionen Mark. Der Talg kommt von Hupei, Hunan, Szechuan und Honan und geht nach Italien, Frankreich, Belgien, Holland, Deutschland, Oesterreich, England und Skandinavien.

13. Gallnüsse: Werth 2½ Millionen Mark. Dieselben kommen aus Szechuan, Hunan, Kueichou und Honan und gehen nach Deutschland, England, Frankreich, Rußland und Nordamerika.

14. Moschus: Werth 2 Millionen Mark.

15. Pilze und Schwämme (Fungus): Werth 2 Millionen Mark.

16. Felle und Pelze: Werth 1 450 000 Mark. Aus Tientsin wurde dieser Artikel in demselben Jahre (1897) im Werthe von 7½ Millionen Mark verschifft.

17. Firniß, das Harz eines Baumes (Rhus vernicifera): Werth 1 300 000 Mark.

18. Reis von den Ufern des Tungting-Sees: Werth 1 Million Mark.

19. Bambuspapier: Werth 800 000 Mark.

20. Borsten: Werth 630 000 Mark.

21. Schafwolle: Werth 483 000 Mark. In derselben Periode (1897) bewerthete sich der Export dieses Artikels in Tientsin auf 5¼ Millionen Mark.

22. Rhabarber aus Szechuan: Werth 474 000 Mark.

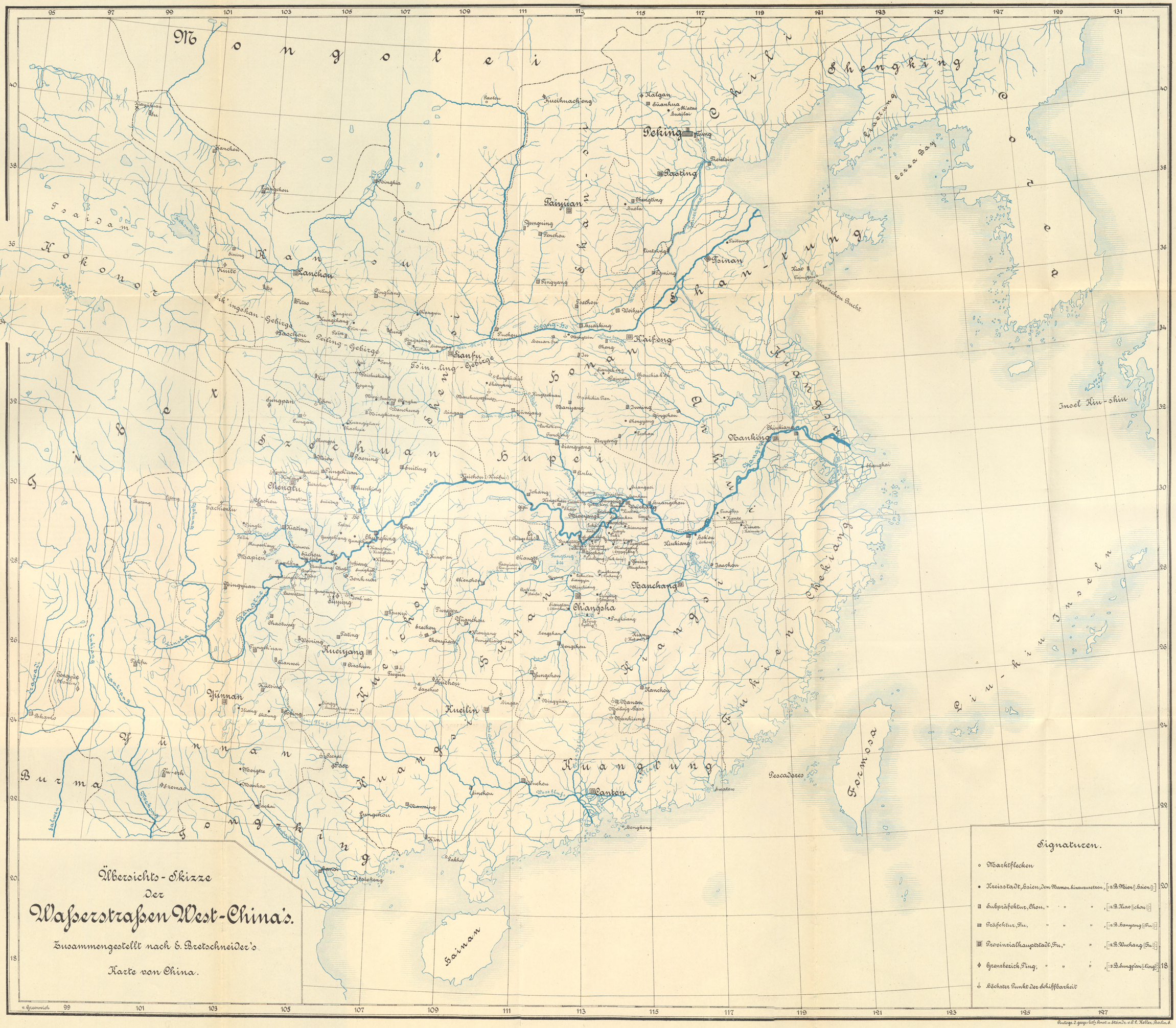
Der Export der oben unter 4, 5, 7, 10, 12 bis 14, 16, 20 bis 22 aufgeführten Artikel sowie von Gelbwurz (39 000 Mark), Hirsch-, Kuh- und Büffelhörnern (67 000 Mark), Federn (89 000 Mark), Sesamsamen (145 000 Mark) und der Import von Maschinen ist ganz oder wesentlich in der Hand deutscher Firmen.

Die Werthsummen beziehen sich sämmtlich auf das Jahr 1897.

-Webereien mit zusammen 84 000 Spindeln und 1000 Webstühlen, eine Seidenspinnerei, eine Silber- und eine Kupfermünze. An Fremden gehörigen maschinellen Anlagen sind außer einer Anzahl hydraulischer Pressen mit Dampfbetrieb, welche zum Packen von Waarenballen für den Export dienen, fünf russische Ziegeltheefabriken und sechs Albuminfabriken — darunter vier deutsche — vorhanden, welch' letztere sämmtlich innerhalb der letzten $1^1/_2$ Jahre entstanden sind. Ferner besorgt eine schweizer Firma, welche den Export von Antimon und silberhaltigen Bleierzen (Hunan) betreibt, die Zerkleinerung der Mineralien mit Maschinen.

An chinesischen Privatunternehmungen ist nur eine unterhalb der deutschen Niederlassung gelegene ziemlich bedeutende Streichholzfabrik vorhanden.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn
Berlin SW 12, Kochstraße 68—71.



Übersichts-Skizze
Der
Waſserstraſsen West-China's.

Zusammengestellt nach E. Bretschneider's
Karte von China.

Autogr. d. geogr.-lith. Anst. u. Steindr. v. C. L. Keller, Berlin S.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstraße 68—71.