

in grösstem Umfang statt, und da die Europäer diese Gegend besonders besuchten, so hat die Thatsache, in Verbindung mit der Existenz des Grossen Canals und der fast continuirlichen Wasserstrasse von Canton nach Peking, den Grund zu der Verbreitung der Fabel gegeben, dass ganz China von solchen Canälen durchzogen sei. Vor Einführung der Dampfschiffahrt an den Küsten war die Mündung des Yang-tszë der Punkt, von dem aus die leichtesten Verbindungen mit allen Theilen des Reiches möglich waren. Daher war hier periodisch der Sitz der höchsten Regierungsgewalt, theils in *Nan-king* (»die südliche Residenz«), theils in *Hang-tshóu-fu*, dem alten *Quinsay*, welches allerdings politisch bereits zur Provinz *Tshëkiang* gehört, und in späterer Zeit erwuchs *Shanghai* zu dem grössten Emporium des auswärtigen Handels.) In der Mitte zwischen den drei genannten Städten liegt *Su-tshóu-fu*, welches vor seiner Zerstörung der Sitz des Wohllebens und des Luxus war. Die Schutzlosigkeit der in Ebenen gelegenen Orte hat es mit sich gebracht, dass die Bevölkerung der beiden Provinzen bei den grossen Kämpfen, welche die Dynastienwechsel begleiteten, oder bei Rebellionen, vernichtende Schläge erfahren hat; und von den 30 Millionen Menschen, welche als Opfer der Taiping-Rebellion, besonders von 1858 bis 1864, gefallen sein sollen, gehört die Mehrzahl dem Mündungsland des Yang-tszë an. Wie gegenwärtig, so hat auch in früheren Zeiten bei solchen Veranlassungen ein Zuzug neuer Elemente aus allen anderen Provinzen stattgefunden. Daher darf man die Bevölkerung von Kiangsu und Ngan-hwéi als den Mitteltypus der Chinesen betrachten. Ackerbau, kleine Industrie und Fischfang bilden die Hauptbeschäftigung der niederen Klasse. Daneben aber hat sich in der höheren eine verfeinerte und, wie in *Su-tshóu*, eine verweichlichte Cultur entwickelt, und die beiden Provinzen erfreuen sich des Rufes, der Hauptsitz der Gelehrsamkeit in China zu sein. Die grössere Schiffahrt und den Handel überlassen die Bewohner den Angehörigen von *Tshëkiang* und *Kiangsi*.

Beginnen wir auch die Betrachtung der nördlichsten Reihe von Provinzen im Westen, so ist dort *Kansu* am weitesten in dieser Richtung vorgeschoben. Indem es die im vorigen Band dieses Werkes vielfach besprochene, strategisch wie in Hinsicht auf Verkehr so äusserst wichtige *Yü-mönn*-Passage in sich begreift, tritt es hinüber in das Gebiet von Central-Asien. Es sind dort — selbst wenn wir den nach den Abfällen des *Tiën-shan* gerichteten, zeitweise von den Chinesen beanspruchten langen Streif Landes hier bei unserer engeren Fassung ausser Acht lassen — die einzigen abflusslosen Strecken, welche zu dem eigentlichen China gehören und mit hoher politischer Weisheit noch von der Grossen Mauer umfasst worden sind. Durch sie ist der Schlüssel zu den westlichen Verkehrsstrassen von Central-Asien gesichert. Die östliche Grenze ist zur Zeit der Theilung der früheren Provinz *Shensi* mit einiger Willkür und, wie es scheint, mit geringer Rücksicht auf natürliche Verhältnisse gezogen worden. Im Ganzen ist *Kansu* ein hochgelegenes Land. Die Hauptstadt *Lan-tshóu-fu*, welche eine Thalweitung des Gelben Flusses beherrscht, liegt wahrscheinlich ungefähr 4000 Fuss hoch, während die Gebirge sicher bis zu