

der *Sungari*, der *Ussuri* und einige andere Ströme sind wasserreich und haben bei mässiger Breite eine genügende Tiefe, um Dampfschiffen Zugang zu gewähren. Doch werden sie zu wirklichem Nutzen erst dann kommen, wenn die mittlere Mantschurei mit dem Hafen von *Ying-tszë* durch einen Schienenweg verbunden sein wird.

Wagenstrassen gibt es in Menge. Am dichtesten ist ihr Netz im Thal des Liau. Doch sind in Liautung die Gebirge durch zahlreiche Unterbrechungen und Einschnitte so aufgelockert, dass fast alle grösseren Orte durch Fahrwege, allerdings oft der schlechtesten Art, mit einander verbunden werden konnten. Auch in Liau-hsi sah ich solche häufig von der Hauptstrasse sich abzweigen. *Mukden* ist das Centrum des Verkehrs. Der Verbindungsweg dieser Stadt mit *Peking* gehört zu den grossen Kaiserstrassen des Reiches. Für eine Tagereise von der Mantschu-Stadt ist er eine Heerstrasse von 150 bis 300 Fuss Breite. Doppelte Reihen uralter Weidenbäume geben ihm ein imposantes und ehrwürdiges Aussehen. Zahllose, in den weichen Alluvien tief eingegrabene Geleise durchziehen ihn in seiner ganzen Breite; man ahnt, wie entsetzlich das Reisen in der nassen Jahreszeit sein muss. Sowie trockenes Wetter eintritt, fahren, in echt chinesischer Sitte, sämtliche Wagen in demselben Geleise, bis die Axen den Boden berühren; dann wird ein anderes gewählt. Der ausgedörrte Schlamm steigt in Staubwolken auf. Die Dörfer sind in gegenseitigen Entfernungen von höchstens 10 *li* angelegt, und einzelne unter ihnen sind mit einer erstaunlichen Zahl von Gasthäusern angefüllt. Aber wenn auch dieses Merkmal weiterhin die Reichsstrasse kennzeichnet, so erweist sich die letztere doch bald in jeder anderen Beziehung als Illusion. Sowie sie hügeliges Land betritt, schrumpft sie zu einem engen, tief ausgefahrenen Einschnitt zusammen, in dem zwei Wagen nur an bestimmten Stellen einander ausweichen können. Wird der Grund eben, so weitet sich die Strasse aus, und kommt man auf kaiserliches Weideland, so fährt Jeder wo es ihm beliebt. In der Regenzeit sind manche Strecken unfahrbar. Die hohen Räder sind oft bis zur Axe im zähen Schlamm eingegraben, und langsam ziehen die bei jedem Schritt tief einsinkenden Maulthiere an ihrer geringen und doch so schwer beweglichen Last. Nicht selten stürzt ein Wagen in einer Schmutzlache um. Die Tagereisen sind kurz, und manchmal ist es unmöglich, am Abend ein Wirthshaus zu erreichen. Ich musste selbst auf dem in einer Schlammfluth feststehenden Wagen mitten zwischen Feldern übernachten. Es erscheint wie eine Ironie, wenn man in gewissen Abständen die Attribute einer grossen Reichsstrasse am Wege sieht. Erst kurz vor *Peking* tritt die letztere auch in Bezug auf äussere Ausstattung in ihr volles Recht. Denn wahrhaft grossartig geplant ist die Strecke, welche *Tung-tshóu* mit *Peking* verbindet. Die völlig geebnete Strasse ist hier ganz mit Granitwürfeln gepflastert. Allein sie ist eine Ruine aus besserer Zeit; denn kaum einer der Steine hat seine Lage behalten. Die grausame Tortur, welcher der Reisende in seinem Wagen auf dieser Strecke ausgesetzt wird, ist von Touristen häufig beschrieben worden.

Es ist eine bemerkenswerthe Erscheinung, dass das Princip der *Via Appia* die