

kraft kommt in anderer Weise zur Verwendung als dort. Der Lastträger der südlichen Provinzen ist in Shantung, sowie überhaupt im Norden, für den Verkehr auf grossen Strecken verhältnissmässig wenig vertreten; seine Stelle nimmt grösstentheils der Karrenschieber ein. Ich werde an einer anderen Stelle ausführlicher auf eine vergleichende Betrachtung der Leistungsfähigkeit und Kosten der in den einzelnen Provinzen gebräuchlichen Verkehrsmittel einzugehen haben. An dieser Stelle mögen einige flüchtige Angaben genügen.

Unter den Nutzthieren von China kann sich keines mit dem Maulthier messen, welches, in den nordwestlichen Provinzen, insbesondere in Shensi und den mongolischen Grenzgebieten, gezüchtet, durch das ganze nördliche China in unendlich grosser Zahl verbreitet ist und auf einzelnen grossen Verkehrsstrassen, wie derjenigen von Hsi-ngan-fu nach Tshöng-tu-fu in Sz'-tshwan, in die südlichen Provinzen gelangt, ohne jedoch dort im Localverkehr noch benutzt zu werden. In erster Stelle verwendet man es zum Lasttragen. Gewöhnlich wird contractlich ein Gewicht von 200 *kin* für jedes Maulthier eines grösseren Zuges gestattet. Der tägliche Marsch auf weiten Wegen beträgt 90 bis 100 *li*; und auch wenn derselbe 60 Tage erfordert, wie der 6000 *li* lange Weg von Peking nach Tshöng-tu-fu, wird kaum ein Rasttag gemacht. Das Maulthier wird ebenso, im Vorzug vor allen anderen Thieren, zum Ziehen des chinesischen zweirädrigen Karrens verwendet. Auf den Hauptstrassen hat man grosse Wagen, welche 2000 *kin* laden. Zu ihrer Beförderung sind 5 Maulthiere erforderlich. Doch legen dieselben im Mittel nur 45 bis 50 *li* am Tag zurück. Pferde kommen viel im kleinen, aber nur wenig im grossen Verkehr zur Verwendung, und ausschliesslich für ersteren dienen Kühe, mit denen Frauen ihre Besuchsfahrten zu machen pflegen. Für den Esel bildet Shantung das südöstliche Grenzgebiet der Verwendung; sein Gebrauch ist verschwindend im Vergleich mit Shansi und Tshili. Das in den nordwestlichen Provinzen so häufige Kameel gelangt nur ausnahmsweise bis Shantung.

Der Preis der Landfracht stellt sich im ganzen nördlichen China auf den Hauptstrassen und für grosse Entfernungen im allgemeinen Durchschnitt auf $3\frac{1}{3}$ bis $3\frac{2}{3}$ *tsiën* per Pikul (100 *kin*) für jede *li*. Im kleineren Verkehr erreicht er 5, und häufig 6 *tsiën*. Schwankungen entstehen durch die Futterpreise und das örtliche Verhältniss von Nachfrage und Angebot.

Drei Hauptstrassen durchziehen das Innere von Shantung. Die erste und bedeutendste ist der Grosse Canal, welcher die billige Verbindung mit *Tshönn-kiang-fu* am Yang-tszë einerseits, und mit dem Norden andererseits, gestattet. Jene ist bei weitem die wichtigste. Denn Shantung gehört mit seinen wesentlichen Producten dem Norden an und braucht daher einen Austausch mit dem Süden. Ausserdem können die überseeischen Importe von Shanghai aus auf dem Wasserweg billig nach den an den Grossen Canal grenzenden Gebieten gebracht werden. Die räumliche Ausdehnung, in welcher diese sich des genannten Weges für ihre Importe und Exporte bedienen, hängt zu jeder Zeit und für jeden einzelnen Ort von dem Verhältniss der Transport-