

in geringer Entfernung bedeutend vertheuerte. Die Concurrenz von Tshifu war daher sehr wirksam; die Importe von hier gingen bald weit über Tsi-nan-fu hinaus gegen Westen. Aber allmählig änderten sich die Verhältnisse; besonders von 1868 an trat Tshönn-kiang mehr und mehr in die Rechte, welche ihm seine Verbindung mit einem weit verzweigten System von Wasserstrassen gibt, und seitdem ist der Handel von Tshifu in steter Abnahme begriffen. Der ärmere Osten bleibt ihm nach wie vor erhalten; der reichere Westen ist es, der mehr und mehr abfällt. Der Barometer für den Absatz dorthin ist die Kundschaft der Händler von *Wéi-hsiën*, das wir als den wichtigsten Handelsort in dem mittleren Theil der Provinz kennen lernten. Hier wohnen die grossen Kaufleute, welche die Importe früher von Kiau-tshóu bezogen, jetzt aber von Tshifu erhalten, um sie auf den Verkehrswegen nach Nordwest, West und Südwest zu verbreiten. Die Entfernung von Tshifu nach *Wéi-hsiën* ist aber sehr erheblich, und die Strasse ist schlecht bis *Lai-tshóu-fu*. Das theure Transportmittel der Packthiere wird daher zum Theil für die ganze Strecke angewendet. Viele Waaren gehen zwar schon von *Hwang-hsiën* aus auf Wagen, aber wegen der schlechten Strasse wird dadurch wenig gewonnen. Die Güter kommen in Folge dessen in *Wéi-hsiën* so theuer an, dass ihre Concurrenzfähigkeit mit den auf dem Grossen Canal transportirten schon in geringer Entfernung westlich aufhört. Würde Kiau-tshóu wieder zum Importplatz erhoben, so würde sich diese Grenze für den über *Wéi-hsiën* gehenden Handel viel weiter nach Westen verschieben, und es würde ausserdem der directe Handel mit *I-tshóu-fu* hinzukommen, einem Gebiet, welches ausserhalb des Bereiches von Tshifu liegt.

Wenn schon unter den gegenwärtigen Verhältnissen centrale Lage und günstiges Terrain für Verkehrsstrassen ganz und gar auf der Seite von Kiau-tshóu sind, so treten die Nachteile von Tshifu in ein schärferes Licht, wenn wir die Chancen der zukünftigen Entwicklung in Betracht ziehen. Ein maritimer Ansatzpunkt für ein Eisenbahnnetz in Nord-China wird sich im Lauf der Zeit als dringende Nothwendigkeit herausstellen. Es kann kaum einem Zweifel unterliegen, dass *Tshönn-kiang-fu*, wegen seiner Lage an der Grenze der Strömungen von Ebbe und Fluth im *Yang-tszé*, einst einen solchen bilden wird. Aber daneben wird ein anderer gesucht werden, welcher möglichst nahe an guten Steinkohlenebenen liegt und zugleich bequeme Verbindung mit den nördlichen Theilen der Grossen Ebene gestattet. Diesen Bedingungen entspricht allein Kiau-tshóu. Es ist zwar vielfach von einer künftigen Eisenbahn gesprochen worden, welche Tshifu mit *Tsi-nan-fu* verbinden solle. Allein das Terrain ist in der ersten Strecke dieser Linie ausserordentlich ungünstig; die Bahn müsste über jenes System von Wellenbergen und Wellenthälern, deren Höhendifferenzen in steter Wiederholung mehrere hundert Fuss betragen, quer hinwegführen. Von Kiau-tshóu hingegen ist der Boden so günstig gestaltet, dass die Differenz der Kosten eines Schienenweges von diesem Ort nach *Wéi-hsiën* und eines andern von Tshifu nach demselben Platz allein hinreichen würde, um die Linie bis jenseits *Tsi-nan-fu* zu verlängern und die ganze Reihe der wichtigen Kohlenfelder an der Nordgrenze des Gebirgslandes in Verbin-