

hohen Pässen überschritten werden können. Gegen Westen bietet sich, ausser einem, wie es scheint, etwas unbequemen Ausweg von Ning-wu-fu aus, nur im südwestlichsten Winkel der breite Thalweg, welcher eine natürliche Verbindung mit Shensi herstellt, aber doch auch durch den mühselig zu überschreitenden Gelben Fluss abgesperrt ist.

Die Hauptverkehrsader ist durch die geradlinige Reihe der grossen Beckeneinsenkungen bezeichnet. Eine fahrbare Strasse führt, oft unter bedeutenden Schwierigkeiten, über die Höhen, welche sie von einander trennen. Im Norden entsteht sie aus der radienförmigen Vereinigung mehrerer Strassenzüge, welche von *Yü-tshou*, von *Hsiën-hwa-fu*, von der Mongolei und von *Toto* am Gelben Fluss aus gegen die Hochebene von Ta-tung-fu gerichtet sind. Sie laufen alle in einem einzigen Verkehrsweg nach Süden zusammen, welcher über den Pass *Yen-mönn-kwan* führt. Von hier aus weiter gegen Süden breitet er sich in jedem Becken, wie ein Fluss in ebenem Land sich in Canäle theilt, zu einem Netz von Fahrstrassen aus und nimmt gewissermaassen ein System von Zuflüssen in Gestalt radial einströmender Saumwege auf, um dann wieder als einzelner Faden die Verbindung mit dem nächsten Becken herzustellen. Nach Westen zweigt sich meines Wissens keine fahrbare Strasse ab. Aber die Verbindung von Peking mit dem Inneren von Shansi und durch die Provinz hindurch mit Shensi ist zu wichtig, als dass man nicht in östlicher Richtung hätte versuchen müssen, die natürlichen Schwierigkeiten durch eine kunstvolle Anlage zu überwinden. Die zweckmässigste Stelle dafür bot sich dort, wo, in Folge der Einsenkung des Beckens von Tai-yuën-fu, die Breite des oberen Sandstein-Plateau's auf ihre geringsten Dimensionen reducirt ist. Hier wurde jene Strasse angelegt, der wir über *Ping-ting-tshou* nach *Tshönn-ting-fu* (S. 434 ff.) folgten. Es ist die einzige, auf der man zu Wagen von der Grossen Ebene aus in das Innere von Shansi gelangen kann. Eine weit grössere Wichtigkeit erhält sie dadurch, dass sie die Reichsstrasse für alle Verbindungen von der Hauptstadt mit Shensi, Sz'-tshwan, Tibet und Kansu, sowie der Anfang des militärischen Etappenweges nach dem westlichen Central-Asien ist.

Die Ingenieurkunst der Chinesen hat nicht hingereicht, um diese Strassen an den Stellen, wo sie Gebirgrücken überschreiten oder sich durch Löss-Défilé's winden, über einen Zustand hinauszubringen, der in Europa als jeden Wagenverkehr ausschliessend betrachtet werden würde. Es gibt manche Stellen, an welchen nur der chinesische zweirädrige Karren Stand halten kann. Daher werden Wagen verhältnissmässig wenig zu grösseren Transporten angewendet. Den Kameelen kommt der breite geebnete Weg zu Statten. Sie werden im Süden mit dem Salz von Lu-tsun beladen und vermitteln die Fracht von der Ebene von Tai-yuën-fu nach der Mongolei. Auch das Maulthier wird in unendlich grosser Zahl zum Lasttragen verwendet, während Esel besonders für den Kleinverkehr dienen. Im letzteren werden auch unglaubliche Quantitäten von Lasten durch Menschen befördert.

Diese Transportmittel haben eine grössere Ausdehnung des Strassennetzes entbehrlich gemacht. Dagegen ist dasjenige der Saumwege und Fusspfade ausser-