

Grenze zwischen Shansi und Shensi bildet, noch mehrere Fährten über den Fluss. Jede wird für den Localverkehr benutzt; aber keine kann sich an Bedeutung mit denjenigen von Tung-kwan und Tai-tsing-kwan messen, und nur in solchen Zeiten, wenn hier der Uebergang verhindert ist, dienen jene auch für den grössern Verkehr. Strategisch bildet nur das Doppelthor an der grossen Kniebiegung den Durchgangspunkt activer Bewegungen. Die nördlicheren Uebergangsstellen können wol in beschränktem Maass für Truppenbewegungen verwendet werden; aber in der Regel halten sich kaiserliche Heere dort nur in der Defensive, indem sie in Zeiten der Gefahr den Zugang versperren.

Während nach dem nordöstlichen China nur langwierige Landwege führen, kann auf der *King-tszë-kwan*-Strasse in wenigen Tagen das Flussnetz des südöstlichen China erreicht werden. In fünf Tagen von Hsi-ngan-fu aus kommt man nach *Lung-kü-tshai* am *Tan-kiang*, wo bei Hochwasser die Schifffahrt beginnt; zwei bis drei Tage weiterer Landreise führen nach *Tshang-ling-kwan* oder *King-tszë-kwan*, zwei Orten an demselben Fluss, von denen man sich bei niedrigerem Wasserstand einschiffen kann. Von jedem dieser Plätze kommt man, da die grössere Entfernung von *Lung-kü-tshai* durch die stärkere Stromgeschwindigkeit bei Hochwasser ausgeglichen wird, in der gleichen Zeit von vier Tagen nach *Lau-hö-kou* am *Han* hinab, während die Fahrt stromaufwärts 12 bis 16 Tage erfordert. Die ganze Reise von *Hsi-ngan-fu* bis *Han-kou* kann mit Benutzung des Wasserweges in 20 Tagen gemacht werden; in umgekehrter Richtung braucht man 40 bis 60 Tage. Um dieselbe Strecke ganz zu Land zurückzulegen, rechnet man 23 Tage.

Da der Süden und Norden von China ihre Producte in weit höherem Grade gegenseitig austauschen, als solche Gegenden, welche unter gleichen Breitengraden gelegen sind, so ist selbstverständlich im Allgemeinen die *King-tszë-kwan*-Strasse für den internen Handel sehr viel wichtiger, als die Wege, welche nach Osten führen. Doch beansprucht sie auch einen ähnlichen Vorrang betreffs derjenigen Waaren, welche auf dem Seeweg nach China gebracht werden, da die Schifffahrt eine billige Fracht ermöglicht¹⁾. Dennoch wurden bis vor einigen Jahren die europäischen Güter für Shensi meist von Tiën-tsin bezogen. Theils gingen sie über *Hwö-lu-hsiën*²⁾, theils über *Tau-kou-tshönn*³⁾. Um das Jahr 1870 begann die Blüthe von *Tshönn-kiang-fu* (*Chingkiang* der gewöhnlichen Schreibart). Der Markt *Tshou-kiakou*⁴⁾ wurde ein Depôt für fremde Güter, und bald bezogen die Kaufleute von Shensi von hier einen Theil ihres Bedarfs. Inzwischen war auch die *King-tszë-kwan*-Strasse, welche erst wegen des Taiping-Aufstandes, und dann wegen der mohamedanischen Verwüstungen verlassen worden war, wieder aufgenommen worden. Sie musste von Jahr zu Jahr an Bedeutung zunehmen, und es werden jetzt

1) Der Preis der Fracht von *Lau-hö-kou* nach *Hsi-ngan-fu* wurde mir zu Tls. 1.20, von *Han-kou* nach *Hsi-ngan-fu* zu Tls. 1.40 für den Pikul angegeben. Dagegen betrug sie von *Hsi-ngan-fu* nach *Tai-yüen-fu* Tls. 2.80, nach *Hwo-lu-hsiën* Tls. 3.80 bis 4.50, und von *Hsi-ngan-fu* über *Hwö-lu* nach *Tiën-tsin* Tls. 4.40 bis 5.10. Dies ist Wagenfracht; Packthiere sind noch theurer.

2) S. oben SS. 443, 489.

3) S. oben S. 537.

4) S. oben SS. 536, 537.