

Der Frachtverkehr auf dem *Min-kiang* scheint unerheblich zu sein. Es wird auf diesem Wasserweg ein Theil der Erzeugnisse der Ebene von *Tshöng-tu-fu* und die Gesammtheit der in *Kia-ting-fu* zusammenströmenden Waaren hinabgebracht. Die Fahrt stromabwärts ist leicht und bietet keine Gefahren, abgesehen von der vorgenannten Stromschnelle. Aber in umgekehrter Richtung ist sie [wegen der starken Strömung sehr theuer und] beschwerlich [ich sah viele Schiffe, die von 20 bis 30 Mann gezogen wurden]. Von *Kia-ting-fu* nach *Hsü-tshóu-fu* kann man bei Hochwasser in einem Tage fahren; im Winter braucht man gewöhnlich zwei Tage. Stromaufwärts ist das kürzeste Maass 9 Tage; bei Hochwasser ist es nicht unter 12, aber man braucht auch bis 20 und mehr Tage. Nach *Tshöng-tu-fu* [760 li] rechnet man [von *Hsü-tshóu-fu*] 20 bis 30 Tage.¹⁾ Die Boote nehmen Ladung bis über 70 Schiffstonnen.²⁾

DRITTER ABSCHNITT.

STROMFAHRT AUF DEM YANGTŠZĚKIANG.

Von *Hsü-tshóu-fu* nach *Tshung-king-fu*
(den 11ten bis 16ten April 1872).

Entfernungen in geographischen Meilen:

Hsü-tshóu-fu — *Nan-ki-hsiën* 21 — *Kiang-ngan-hsiën* 11 — *Na-ki-hsiën* 21
— *Lu-tshóu* 11 — *Hö-kiang-hsiën* 30 — *Kiang-tsin-hsiën* 47 — *Tshung-king-fu* 34.
Zusammen 175 g. M. (324 km).³⁾

Hsü-tshóu-fu oder *Sui-fu*, wie die Stadt gewöhnlich genannt wird, liegt in einem hügeligen Kessel, in welchem der *Min-kiang* von Nordwesten und der *Kin-sha-kiang* von Südwesten her zusammenströmen. Auf der Nordwestseite zieht eine Falte des rothen Sandsteins vorüber, welche von SW nach NO streicht und steiles Einfallen des südöstlichen Flügels zeigt. In ihrem Kern kommen die steinkohleführenden Schichten zu Tage; sie sind durch eine Reihe alter Halden bezeichnet. Während der *Min* die Falte rechtwinklig durchquert, strömt ihr der *Kin-sha-kiang* in seinem untersten Theil parallel. Aber höher hinauf bricht auch dieser Fluss hindurch. Ungefähr 30 km oberhalb *Hsü-tshóu-fu*, jenseits der Stadt *Ngan-piën*,

¹⁾ [AL. WYLIE brauchte im Juli zur Fahrt aufwärts bis *Tshöng-tu-fu* 22 Tage von *Hsü-tshóu-fu*, 9 von *Kia-ting-fu*; nach seiner Angabe (a. a. O., S. 249) ist die Strecke oberhalb *Kia-ting-fu* nur während eines kleinen Theiles des Jahres fahrbar. A. HOSIE (Parliam. Papers 1905, China Nr. 1, S. 2) sagt genauer, die Schifffahrt sei auf dieser Strecke nur von Mai bis October gut und für schnellen Verkehr geeignet. — G. DE BEZAURE (Auf dem Blauen Flusse, S. 115) konnte Anfang Mai auch nur bis *Kiang-kóu* in einer Dschunke fahren, musste dann kleine Boote und etwa 10 li weiter ganz kleine Fahrzeuge nehmen, um in den Bereich der Vorstädte von *Tshöng-tu-fu* zu gelangen. — Ueber die Schifffahrtshindernisse zwischen *Kia-ting-fu* und *Hsü-tshóu-fu* vgl. BETZ, a. a. O., S. 61 f.]

²⁾ Die Frachteinheit ist 1 *pau* zu 150 *kin* (catties à 0.60 kg), wobei es jedoch Brauch ist, bis 160 *kin* zu gestatten. 50 *pau* (= 7500 *kin* oder 4500 bis 4800 kg) bilden 1 *tsang*. Grosse Schiffe laden 16 *tsang* (rund 75000 kg). Der Frachtpreis ist 16 *liang* Silber (1 *liang* = 1 *Tael* = 37,8 gr. Silber, damals = 1700 *tsiën*) für 1 *tsang* von *Hsü-tshóu-fu* bis *Tshöng-tu-fu*, also 256 *liang* für eine volle Ladung von 16 *tsang*. Dies entsprach damals dem Werth von 1536 Mark; bei dem jetzigen Silberkurs würde der Betrag nur ungefähr die Hälfte sein.

³⁾ [Der directe Abstand beträgt nach einer Notiz des Verfassers 203 km.]