

ländische Verbindung des grossen südlichen Emporium mit den Provinzen Kiangsi und Hunan, und dadurch mit dem östlichen Theil des Mittleren und mit dem gesammten Nördlichen China. Die reichen Producte des Südens gehen auf ihm gegen Norden, und mit ihnen nahmen durch viele Jahrhunderte denselben Weg die Erzeugnisse fremder Länder, welche an dem damals einzigen, dafür geöffneten Hafen, *Canton*, eingeführt wurden. In noch früherer Zeit, als der Eingangs-Hafen für den Fremdhandel im Delta des *Songka* gelegen war <sup>1)</sup>, dürfte der Weg durch Kwangsi, auf dem *Kwéi-kiang* über das jetzige *Kwéi-lin-fu* nach Hunan, gebräuchlicher gewesen sein.

Die einheimischen Reisenden, insbesondere Beamte und Kaufleute, haben bei ihren Fahrten von und nach *Canton* stets die Binnen-Wasserstrassen dem Seeweg vorgezogen; erst in der Neuzeit vertrauen sie sich mit Vorliebe den Dampfern an. Fremde Gesandtschaften wurden in den letzten Jahrhunderten absichtlich von *Canton* aus auf dem langen Weg durch die ganze Breite von China nach der Hauptstadt oder in umgekehrter Richtung geleitet, um ihnen ein Bild von der Grösse des Reichs zu geben. Vor ihnen hatte der Patriarch der christlichen Mission in China, Pater RICCI, den gleichen Weg in einzelnen Etappen eingeschlagen <sup>2)</sup>.

Es fehlt daher nicht an Beschreibungen des *Péi-kiang*, oder vielmehr der persönlichen Erlebnisse bei der Fahrt auf demselben, sowie einiger Städte und Tempel und abenteuerlich gestalteter Kalkstein-Berge an seinen Ufern. Auch Abbildungen sind den Schilderungen nicht selten beigegeben worden. Und doch würde es schwer sein, durch Zusammenstellung des Thatsächlichen in den vielen Werken Mehr zu erhalten als eine ziemlich rohe Flusskarte in Worten. Abgesehen von einigen Neueren, haben alle Reisenden von *Shau-tshóu-fu* aus den östlichen Weg über den Pass *Méi-ling* nach Kiangsi eingeschlagen, während der westliche, nach Hunan, unbekannt blieb.

Ich kam im December 1869 nach *Hongkong* und *Canton*, mit der Absicht, den *West-Fluss* hinauf zu gehen, Yünnan zu besuchen und mich von dort dem *Yangtszë* zu zu wenden. Da sich diese Reise wegen der in Yünnan auf ihrem Höhepunkt stehenden mohamedanischen Rebellion zur damaligen Zeit als unausführbar herausstellte, musste ich mich ohne Versuch zu einer Aenderung des Planes entschliessen <sup>3)</sup> und unternahm eine Durchquerung China's von *Canton* bis *Peking* auf dem Weg durch Hunan, Hupéi, Hönan und Shansi, deren die beiden letztgenannten Provinzen betreffenden Theil ich im vorigen Bande beschrieben habe <sup>4)</sup>.

In der Neujahrsnacht von 1869 auf 1870 verliess ich den fröhlich ver-

<sup>1)</sup> S. Bd. I [S. 509].

<sup>2)</sup> S. Bd. I [S. 654f.]. — Denselben Weg wie ich selbst, aber in umgekehrter Richtung, von Nord nach Süd, legte später Mr. MORRISON, der Erbauer der *Wusung*-Eisenbahn, im Februar 1878 zurück. Sein Bericht (*Proc. R. Geogr. Soc. London*, 1880, S. 153—162) enthält werthvolle praktische Beobachtungen.

<sup>3)</sup> [Vergl. die Erörterung des Plans und seiner Aenderung in *Tagebücher aus China*, Bd. I, S. 343—348.]

<sup>4)</sup> [S. Bd. II, Cap. IX und XI.]