

der kürzere von beiden ist, hat er doch ein grösseres Strombecken und grösseren Wasserreichthum als der *Yuën*.

Der *Li-shui* ist, wie mir berichtet wurde, nur in seinem untersten Theil, bis *Tsz'-li-hsiën* [aufwärts], schiffbar. Von *Li-tshóu* aus scheint er im Sommer einen Arm des *Tungting*-Sees zu bilden und dessen Wasser eine erhebliche Ausbreitung in mehreren seeartigen Erweiterungen zu gestatten.¹⁾ Ein, wie es scheint, zum Theil künstlicher Canal, der als *Tai ping*-Canal bekannt ist und zur Abkürzung des Wasserweges viel benutzt wird,²⁾ führt durch das Flachland in nördlicher Richtung nach dem *Yangtze*, den er etwas oberhalb *King-tshóu-fu* trifft. — Oberhalb *Li-tshóu* hat der Fluss für eine Strecke von 150 km die Richtung WSW—ONO und nimmt drei andere, von WNW kommende Flüsse auf, den *Lu-shui*, den *Lóu-shui* und den *Hsië-shui*; an der Einmündung eines Jeden liegt eine Kreis-Stadt. Die Armuth an Namen auf der chinesischen Karte scheint anzudeuten, dass diese Flüsse nicht schiffbar sind und durch wenig bewohntes Bergland fließen. Der grösste ist der *Lóu-shui*. Er entspringt in einem gerühmten, zu Hupéi gehörigen Hügelland. Dort liegt an ihm die Stadt *Hö-föng-tshóu*, in deren Umgebung Thee gebaut wird. Das Product wird auf Landwegen über *Tshang-lö-hsiën* nach dem östlich davon gelegenen Markort *Yu-yang-kwan* gebracht und geht dann auf einem kleinen Fluss hinab nach *I-tu-hsiën* am *Yangtze*.

Der *Yuën-kiang* hat ein vielverzweigtes Stromsystem³⁾ und ist wichtig für den Verkehr mit *Kwéitshóu*. Obgleich er entlang seinem ganzen Lauf [einschliesslich der Zuflüsse] mit Stromschnellen besetzt ist, wird er doch von der Mündung aus ununterbrochen bis beinahe zu seiner Quelle mit Booten befahren. Die Beschwerden der Schifffahrt verursachen es, dass die Frachtkosten auf ihm sieben Mal so hoch sind als auf dem *Hsiang-kiang*; immerhin betragen sie nur die Hälfte der Kosten des Landtransportes auf kürzeren, die zahlreichen Krümmungen abschneidenden Wegen. Ich erfuhr, dass die Boote von *Tshang-tö-fu* aufwärts nur 60 *Pikul* Fracht nehmen. Bei einem Marktflecken *Hung-kia*, etwas mehr als halbwegs zwischen jener Stadt und *Yuën-tshóu-fu* (die genauere Lage konnte ich nicht festsetzen⁴⁾) wird das Cargo auf noch kleinere Fahrzeuge verladen,

¹⁾ [Das Areal seines Beckens umfasst nach »Letters«, S. 3, rund 20 000 qkm.]

²⁾ [Der *Tai ping*-Canal wurde schon im Herbst 1864 von A. WYLIE (s. *Journal North China Br, Asiat. Soc., new ser., vol. V, 1868, S. 194f.*) befahren; die Fahrt nahm etwa 3 Tage in Anspruch. Wasser war reichlich vorhanden. Störungen der Schifffahrt scheinen mehr durch Ueberschwemmungen einzutreten. Später hat WINGATE (*Géogr. Journ., Bd. XXIX, 1907, S. 287*) den *Li-shui* aufwärts verfolgt, aber bisher leider nur sehr spärliche Berichte darüber gegeben.]

³⁾ [Sein Areal bemisst sich nach »Letters«, S. 3, auf rund 89 000 qkm.]

⁴⁾ [Auch nach der neueren Literatur ist mir Dies nicht möglich. Als ähnliche Ortsnamen am *Yuën-kiang* finden sich *Tshöng-kia* und *Hung-kiang-sz'*. Jenes aber liegt nur 75 km oberhalb *Tshang-tö-fu*; dieses aber sehr weit hinauf, am südlichsten Knie des *Yuën-kiang*, an der Einmündung eines von Süden kommenden Nebenflusses, des *Tshu-tshóu-kiang*. Immerhin ist es wahrscheinlich, dass *Tshöng-kia* der gemeinte Ort ist, da etwas unterhalb (bei *Pe-ma-tu*) der Fluss aus dem Gebirge heraus tritt und da hier auch die grosse Strasse nach *Kwéitshóu* hin das Thal verlässt.]