

[deren Mächtigkeit wenigstens 5000 Fuss (1500 m) beträgt] sind geneigt; aber die Lagerung ist einfach und der Bergbau leicht. Durch Anlage von Stollen könnten die Flöze an manchen Stellen in mässiger Tiefe angefahren werden. Die Mächtigkeit der Flöze scheint gering zu sein, nicht mehr als 5 bis 6 Fuss [1,5—1,8 m], mehrfach darunter. Die Kohle ist durchwegs Anthracit von grosser Reinheit und vorzüglicher Qualität. Die brüchige Beschaffenheit, welche einen nur mässigen Stückkohlen-Fall gestattet, dürfte den Arbeiten in geringen Teufen, die im höchsten Fall 200 Fuss [60 m] (nach der Neigung der Schichten gemessen) betragen, zuzuschreiben sein und würde in grösserer Tiefe wahrscheinlich viel geringer sein. Dieses Grubenfeld ist einer eingehenden Untersuchung werth.

Die Lage des Kohlenfeldes ist ungünstig mit Rücksicht auf die Entfernung von den Gegenden des wesentlichsten Bedarfs, aber günstig wegen der Schiffbarkeit des dasselbe durchströmenden Flusses. Der Transport ist daher weit, aber mit nicht allzu erheblichen Kosten verbunden.¹⁾ Die Fracht auf dem Weg des *Lui-hö* und *Hsiang-kiang* gehört zu den billigsten, welche auf chinesischen Flüssen zweiter Ordnung vorkommen, weil die Schiffe bedeutende Ladung nehmen und wenig Bemannung brauchen. Um die Gesamtmenge der Kohle zu berechnen, welche aus dem in Rede stehenden Gebiet stromabwärts geführt wird, zählte ich die Anzahl der Boote, denen ich auf der 96 g. M. [178 km] langen Strecke von *Yung-hsing-hsiën* bis *Hsiang-hsiang-hsiën* begegnete. Es waren ihrer über 2000. Die Ladungsfähigkeit eines jeden nahm ich im Durchschnitt zu nur 200 *Pikul* an. Es ergab sich durch weitere Rechnung, dass mindestens 150 000 Tonnen Kohle jährlich stromabwärts gehen. Doch ist der wirkliche Betrag wahrscheinlich viel höher. Auch auf dem *Yangtze* hinab wird die Kohle verkauft. Aber dort

¹⁾ Die Berechnung stellte sich damals, wie folgt:

- | | |
|---|--------------------|
| 1. Preis der Kohle am <i>Lui</i> -Fluss, an Bord des Bootes geliefert, 80 bis 100 <i>tsiën</i> für Kleinkohle, 140 bis 160 <i>tsiën</i> für Stückkohle, per <i>Pikul</i> gerechnet, im Durchschnitt für Letztere | 150 <i>tsiën</i> |
| 2. Fracht für eine Schiffsladung von etwas über 400 <i>Pikul</i> , von den Gruben bis <i>Hsiang-tan</i> (196 g. M. [363 km]) 30 000 <i>tsiën</i> , von dort bis <i>Han-kóu</i> 36 000 <i>tsiën</i> , zusammen 66 000 <i>tsiën</i> . Die Entfernung ist 433 g. M. (803 km); das ist für 1 <i>Pikul</i> | 165 „ |
| 3. Zollabgabe in <i>Yö-tshóu-fu</i> per <i>Pikul</i> | 16 „ |
| 4. Gesamtkosten bis <i>Han-kóu</i> für 1 <i>Pikul</i> | 331 <i>tsiën</i> , |
- das ist für die Schiffstonne von 1764 *kin*, nach dem mittleren Curs des Silbers (1600 *tsiën* = 1 *liang* oder 1 *Tael* Silber), 3.65 *Tael*. Dies war nach damaligem Silbercurs = Mk. 19.90. Es ist zu bemerken, dass die englische Tonne nur 1680 *kin* entspricht, bei dem Wiederverkauf aber 5 % als Wassergewicht hinzugeschlagen werden, so dass die Kosten für 1764 *kin* zu berechnen sind. Die fremden Dampfschiffe zahlten damals in *Han-kóu*, wie ich von dem Agenten erfuhr, 6 bis 8 *Tael*, im Durchschnitt 6.5 *Tael*, für die Tonne von 1764 chinesischen Pfunden. — Berechnet man die Frachtkosten für die in Deutschland gebräuchliche metrische Tonne von 1650 *kin*, so betragen sie 1.7 *Tael* auf 803 km; oder 12½ Pfennig pro Kilometertonne nach damaligem, 9½ Pfennig nach jetzigem Silbercurs. Es ist nicht wahrscheinlich, dass die nur nach Kupfergeld sich berechnenden Preise für Material und Fracht sich durch den Wechsel im Silberwerth geändert haben.