

und Manufactur-Waaren aller Art, darunter besonders diejenigen von fremdem Ursprung.

Endlich ist noch der Wege von Hunan nach Osten zu gedenken. So weit sie die Verbindung mit Kiangsi betreffen, kommen sie wenig in Betracht,¹⁾ da beide Provinzen ähnliche Producte haben und beide gesonderte Handelswege nach demselben Centrum im Süden besitzen.²⁾ Wichtiger sind die Verbindungen durch Kiangsi hindurch nach Fokiën. Dorthin wird Hanf transportirt; eingeführt werden: Tabak, Zucker und Schreibpapier.

Hsiang-tan als Brennpunkt des Handels. — Die Concentration so zahlreicher, bestimmt gezeichneter, seit ältesten Zeiten in Gebrauch gewesener, bis in ferne Gegenden reichender Handelsstrassen musste schon früh zur Entstehung eines der bedeutendsten Handels-Mittelpunkte in China Anlass geben. Als die natürlichste Stelle desselben würde die Gegend erscheinen, wo alle diese Wege sich vereinigen, also die Einmündung des *Hsiang* in den *Yangtszë*. Dort steht die Stadt *Yö-tshóu-fu*. Sie hat, vielleicht in Ermangelung eines gesicherten Hafens bei Hochwasserstand, die bezeichnete Rolle nicht eingenommen. Auch in den weiteren Umgebungen des Sees ist kein Ort zu grösserer Wichtigkeit herangewachsen. *Hsiang-tan* hingegen, obgleich am *Hsiang-kiang* eine Strecke aufwärts gelegen, hat sich seit alter Zeit zur ersten Bedeutung emporgeschwungen.³⁾ Die Ausdehnung und Belebtheit des Ortes habe ich beschrieben.⁴⁾ Der ummauerte Theil ist nicht von Belang; der Verkehr hält sich an die weitgestreckten Vorstädte. Hier leben die Grosshändler, in deren Händen nicht allein die Producte der Provinz zusammen strömen, sondern auch fast der gesammte auswärtige Handel beruht. Die Waaren, welche über *Yu-yang* von *Sz'tshwan* kommen, könnten von dem unteren *Yuën-kiang* direct nach dem *Yangtszë* gehen; aber sie werden

¹⁾ [S. jedoch über die Eisenbahn den *Lu-kiang* aufwärts oben, S. 464, Anm. 3.]

²⁾ [Die Hauptstrasse führt über die Orte *Li-ling-hsiën* und *Ping-hsiang-hsiën*. Bis hierher ist der *Lu-kiang* (vom *Hsiang-kiang* aus) schiffbar; dann folgt ein sehr kurzer Land-Transport nach dem *Yü-hö* in *Kiangsi*, von dem aus eine Wasserverbindung durch alle Theile dieser Provinz möglich ist. Indem man dann auf den östlichen Nebenflüssen des *Kan-kiang* hinauf geht, kommt man an die Grenzen von *Fokiën* und *Tshëkiang*. Die Verbindung findet theils auf dem *Fu-kiang*, theils auf dem *Kin-kiang* statt: über jenen nach *Fu-tshóu-fu*, über diesen nach *Ning-po* und *Hang-tshóu-fu*. Daraus erhellt die Bedeutung einer Verlängerung der mehrfach erwähnten Eisenbahn vom *Hsiang-kiang* den *Lu-kiang* aufwärts (s. die vorige Anm.) nach *Kiangsi* hinein.]

³⁾ [Ein anderes Manuscript hat noch folgende Stelle: »Da der Mönch *ODORICH* (etwa 1323—27 in China) und andere Reisende des Mittelalters in der Stadt *Zaitun*, welche entweder dem Hafen von *Amoy* oder dem nur wenig nördlich davon gelegenen von *Tsüën-tshóu-fu* entsprach (vergl. *YULE, Marco Polo, vol. II, S. 219—224 mit Karte*), den Hauptverkehr an der Küste von China fanden, so ist es nicht unwahrscheinlich, dass schon damals *Hsiang-tan* eine ähnliche Stellung eingenommen hat, da der Verkehrsweg nach *Fokiën* unter die wichtigen von hier ausgehenden Handelsstrassen gehört« (s. oben).]

⁴⁾ S. oben, S. 465. [Nach *HARFELD (a. a. O., S. 11)* hat *Hsiang-tan* 3—400 000, *Tshang-sha-fu* 250 000—300 000, *Yö-tshóu-fu* nur 30 000 Einw.]