

See vorhanden zu sein. Das *Poyang*-Becken bildet dann nur ein Hinderniss für den Verkehr, einer in Quer-Richtung kaum zu überschreitenden Wüste vergleichbar, wird aber von einigen unvollkommenen Schiffahrtswegen, welche nach dem Ausgang hin gerichtet sind, durchzogen.

Schiffahrt und Verkehr. — Der *Poyang*-See ist zwar das Herz der Provinz Kiangsi; denn keine andere besitzt in so vollkommenem Maass ein Centrum, nach dem hin aller Verkehr gerichtet ist, und von dem er sich ebenso nach allen Richtungen verzweigt. Aber seine Function ist in Folge der beschriebenen jährlichen Ebbe und Fluth—Perioden unvollkommen. Zur Zeit des höchsten Wasserstandes könnten Dampfschiffe von 10 Fuss Tiefgang leicht bis *Lo-ping-hsiën* und *Yen-yen-shan*, dem höchsten Ort stillen Wassers am *Tshang-kiang* und Schiffahrtsplatz für *King-tö-tshönn*, kommen, und durch mehrere Monate würden sie wenigstens *Fau-tshóu-fu*, den geeigneten Lagerungsplatz für die Kohle von ersterem und für das Porzellan von letzterem Ort, zu erreichen im Stande sein. Das Gleiche gilt für alle grösseren Zuflüsse. Ebenso würden sie aber für eine andere Reihe von Monaten von diesen Fahrten ganz ausgeschlossen sein. Jede dieser beiden Jahreszeiten würde in verschiedenen Jahren einer Verlängerung oder Verkürzung unterliegen, und es würden in den Zwischenperioden des steigenden, besonders aber des fallenden Hochwassers ernstliche Gefahren des Auflaufens eintreten. Derselbe periodische Wechsel in der Erreichbarkeit besteht gegenwärtig betreffs jedes einzelnen Schiffahrts- und Handelsplatzes für die Segelschiffe, welche auf dem See verkehren. Bei Hochwasser können sie nach allen Richtungen an die Grenzen der Seefläche gelangen und die Frachten dort in Empfang nehmen. Aber der offene See hat bei Stürmen grosse Gefahren. Auch sind die Schiffe von Kiangsi nicht gut gebaut und kreuzen mit Schwierigkeit gegen den Wind. Es werden daher die durch Inseln geschützten Wege vorgezogen, wie es bei meiner Fahrt nach *Fau-tshóu-fu* der Fall war. Sinkt das Wasser, so ereignet es sich leicht, dass ein Schiff auf eine Schlammbank aufläuft und das Hochwasser des folgenden Jahres abwarten muss, um frei zu kommen.<sup>1)</sup> Bei niederem Wasser kommen noch ziemlich grosse Fahrzeuge bis *Wu-tshöng*; daher bleibt Dies ein dauernder Stapelplatz von Bedeutung.<sup>2)</sup> Die Schwierigkeiten bestehen dann in der Durchsegelung des *Poyang*-Thales. Ich habe oben einiger Fälle erwähnt, wo ich eine Flotte von Schiffen versammelt sah, die Tage und Wochen warten, bis ein günstiger Wind eintritt; dann laufen sie alle aus.

Alle diese Verhältnisse haben die Folge gehabt, dass sich ein verwickeltes System des Verkehrs herausgebildet hat. *Wu-tshöng* hat dabei den Löwenantheil erhalten, indem es die Hauptstation für die Vermittelung des Handels geworden ist.<sup>3)</sup> Ein Umladeplatz von kleineren auf grössere Schiffe, und umgekehrt, ist es allerdings nur für einen Theil des Jahres.

<sup>1)</sup> [*S. oben, S. 569.*]

<sup>2)</sup> [*Darüber vergl. LOCZY, a. a. O., S. 371 f.*]

<sup>3)</sup> [*S. v. LÖHNEYSSEN, a. a. O., S. 363 ff.*]