

Dampfer hingegen löschten damals ihre Ladung an einem im Strom verankerten, mit Waarenschuppen überbauten Schiffsrumpf. Auch hat sich die Lage des Ortes für den Fremdhandel nicht in der erwarteten Weise ausbeuten lassen. Die Gegend im Süden kann von *Shanghai* aus direct versorgt werden. Der Versorgungsbereich im Norden ist zwar ausgedehnt und grenzt erst in grosser Entfernung an die Handels-Sphären von *Tiën-tsin* und *Tshi-fu*; aber da die entlegeneren Plätze die Waaren direct von *Shanghai* beziehen oder die Exporte dorthin senden können und nur eine Umladung in *Tshönn-kiang* erforderlich ist, wird der selbstständige Handel dieses Ortes bedeutend eingeschränkt. Es bestanden im Jahr 1869 nur drei fremde Häuser; <sup>1)</sup> doch hat ihre Zahl sich nachher vermehrt <sup>2)</sup>.

Man sieht in *Tshönn-kiang* dreierlei einheimische Fahrzeuge: grosse Dschunken, die den Verkehr mit verschiedenen Küstenhäfen vermitteln; scharf und tief gebaute, mit einem Kiel versehene, mit wasserdichtem Mattengeflecht bedeckte Segelschiffe, welche der Fluss-Schiffahrt dienen und je nach den Provinzen, von denen sie kommen, manche Eigenthümlichkeiten haben; endlich flach und breit gebaute Boote mit geringem Tiefgang für den Grossen Canal. Kleinere Fahrzeuge für den örtlichen Verkehr und die kleineren Canäle sind natürlich in Menge vorhanden. Die grossen Canal-Boote sind bei schwerem Wellengang zum Kentern geneigt und können selbst den *Yangtszë* nicht immer gefahrlos übersetzen. Sie sind wesentlich zum Trekken eingerichtet und führen kleine Segel, mit denen sie nur vor dem Winde gehen können. Viele von ihnen tragen einen schweren Oberbau für Passagiere. Ich miethete ein grosses Mandarin-Boot mit einer angeblichen Bemannung von 10 Köpfen, die sich freilich, einschliesslich des *Lauda* (Schiffsführer), eines alten entkräfteten Opiumrauchers, auf die Hälfte reducirte, da der Rest aus dessen Frau und vier Kindern bestand.

Es gibt keinen Gegenstand des täglichen Lebens in China, welcher sich einer so grossen, sorgsam und fortdauernden Pflege erfreut wie die Fahrzeuge für die Binnen-Schiffahrt. Sie sind aus hartem, dauerhaftem Holz gefertigt, und dieses wird durch einen glänzenden, oft erneuerten Lack-Ueberzug vor den Einflüssen der Feuchtigkeit vollkommen geschützt. Entgegen den sonstigen Gewohnheiten der Chinesen werden die Schiffe in vollstem Maass sauber und rein gehalten. Sie vererben sich von Generation zu Generation und erreichen zum Theil ein hohes Alter.

Auf warme und heitere Tage folgte am 16. März Sturm aus Südost mit heftigem Regen. Hoher Wellengang machte die Fahrt über den *Yangtszë* unmöglich. Am folgenden Tag war bei mässigem Ost-Wind der Himmel einformig grau bezogen; ein feiner Regen kam herab. Trotz der günstigen Windrichtung wurden meinem schwerfälligen Canal-Boot zwei stromaufwärts gehende Segelschiffe vorgespannt, um es an die Eingangsstelle des Canals bei *Kiau-tshu*, 2 bis 3 g. M. [4—5 km] oberhalb *Tshönn-kiang*, zu bringen. Die Fahrt dauerte 2 Stunden. Ich fuhr an

<sup>1)</sup> [In der Tagebuch-Aufzeichnung vom ersten Besuch (16. December 1868) werden sechs Häuser und drei Consulate genannt.]

<sup>2)</sup> [Im Gesamtwert des Handels folgt *Tshönn-kiang* zwar auch heute noch unter allen Freihäfen des *Yangtszë*-Gebiets an dritter Stelle, nächst *Shang-hai* und *Han-kou*; seit 1906 aber hat sich ein stetiger Rückgang gezeigt, der nicht nur auf vorübergehenden Einflüssen zu beruhen scheint. Zu diesen wären die lähmenden Wirkungen der ausserordentlichen Hochwasser von 1909 und 1910 zu rechnen; zu den abstellbaren Schwierigkeiten ferner der ungünstige Zustand des Grossen Canals, ausser anderen Missständen, unter denen auch die concurrirenden Häfen mehr oder weniger zu leiden haben. Bedenklicher erscheinen schon die ungünstigen Veränderungen des *Yangtszë*-Betts und der Ufer, worüber in dem Bericht des Zoll-Commissar's (Imper. Marit. Customs, Statist. Series, Pt. II, vol. II, 1909, S. 350 nebst Kartenskizze; 1910, S. 385) Klage geführt wurde. Den stärksten Einfluss aber dürfte der Umstand ausüben, dass der Waarenverkehr von Süd-Shantung durch die Eisenbahn nach *Kiau-tshou* und von Hönan durch die »*Pehan*« nach *Han-kou* abgelenkt wird, während er sich früher mehr des Canals bediente.]

Der Zustand des Canals ist nach dem neusten Bericht (für 1910) recht mangelhaft. Jenseits *Shau-po* war der westliche Damm 3 km lang in den See abgesunken, der östliche gefährdet; das Bett wies, trotz Baggerungen, schon in dieser südlichsten Strecke an zahlreichen Stellen bedenkliche Untiefen auf. Nach der anderen Seite, nach *Su-tshou-fu* hin, soll der Canal noch mehr vernachlässigt und z. Th. im Winter ganz unfahrbar sein.]