

erhält viel auf diesem Weg. Alle diese Dinge sollten nun durch die neuen „Feuerwagen“ sicherer und rascher bis nahe an die Grenze von Schen si gelangen, von wo, wenigstens in der trockenen Winterszeit, die so praktischen chinesischen Karren billig und schnell die weitere Verteilung besorgten. Kein Wunder, daß das Schiffsvolk scheinlich auf die neue Einrichtung sah, die ihm sein Brot zu kürzen drohte.

Viel aber hatte sich noch nicht verändert. Gerade 35 Jahre vor mir war Ferdinand v. Richthofen hier durchgekommen. Durch ihn erfahren wir genau¹⁾, wie es damals war: in Yo kia kou, dem Hafenplatz der wichtigen Baumwollmanufaktur der Präfektur De ngan fu, fand sich noch 1905 der alte, halbzerfallene Sandsteinwall, den auch er erwähnt. Die kräftigen, beliebten Baumwollstoffe jenes Bezirks freilich gehen heute meist mit der Bahn nach Norden. In Scha yang tschen, wo ein winziges Kanälchen die Verbindung nach Süden, nach Scha schi am Yang tse kiang und von dort bis nach Hu nan, vermittelt, lagen ebensoviele Boote, wie v. Richthofen seinerzeit gezählt hatte. Noch wurden dort auf abgetretenen Erdstufen die Warenballen von dem höher gelegenen Han-Flusse, über einen großen Damm hinweg, hinab zu dem viel tiefer liegenden Kanal getragen, der zwischen Reisfeldern einem elenden Wassergraben gleich sich nach Süden hin windet.

Nicht allein während des sommerlichen Hochwassers, bei Scha yang tschen sogar das ganze Jahr über, fließt der Han-Fluß höher als die angrenzende Ebene und ist darum eine ständige Gefahr für seine Umgebung. Damnbrüche und Überschwemmungen sind nichts Seltenes, vorsichtigerweise sind deshalb auf dieser Strecke auch die meisten Häuser auf Erdsockel gestellt. Wie hoch das Wasser steigen kann, wie hoch diese Sockel sein müssen, hat die Erfahrung vieler Generationen herausgefunden; aber auch keine Handbreit höher, als gerade notwendig, werden sie aufgeschüttet.

Der Ort Scha yang tschen selbst ist wichtig als Verteilungspunkt für die Bedürfnisse einer weiten Umgebung, zumal, da höher aufwärts alle Orte sich von dem dort sehr breit und flach gewordenen Flußbett entfernt halten. Ich blieb einen halben Tag an dem Platz liegen, denn ich mußte meinem Schiffsvolk ein größeres Essen mit Schweinefleisch geben, weil ich bereits verschiedene Male gegen die Gesetze der Bootsetikette verstoßen hatte. Auch in China heißt es: Unkenntnis schützt vor Strafe nicht. So hatte ich in der Unterhaltung mit dem Schiffsherrn an Bord unter anderem das gewöhnliche Wort „tao“ für ein- und ausgießen benutzt. Aber dieses Wort bedeutet ja auch „umstürzen“! Eine solche „vox mala“, ein solch unglückbedeutendes Wort auf seinem Schiffe ausgesprochen zu haben, mußte ich nun mit einem fetten Schweine sühnen, oder die Chinesen wären mir noch tagelang still liegen geblieben, denn jeder befürchtete für sich oder das ganze Schiff den Untergang. Auch der Flußgott mußte besänftigt werden, ihm wurde auf meine Kosten vorn am Bug ein Hahn geschlachtet und Weihrauch angezündet.

Bald oberhalb Scha yang tschen ist das Flußbett bis zu 2 km erbreitert. Jetzt im Winter floß das Wasser in viele Arme geteilt, so daß es recht schwer wurde, eine gute Fahrrinne zu finden. Ich hatte ja nicht wie das Jahr vorher

¹⁾ Baron Richthofens Letters 1870—72, 2nd Ed. 1903, Schanghai. Tiessen, F. v. Richthofens Tagebücher, 1907, S. 420.