

hofen berichtet von 2000 Schiffen, die er an der Mündung des Tang ho in den Han-Fluß ein paar Kilometer unterhalb der Stadt im Jahre 1870 sah. Ich zählte deren kaum zwei Dutzend. Ja einst, da war es eben anders, als die bösen Fremden noch nicht mit ihren „Feuerschiffen“ auf dem Yang tse kiang fahren und auf so viel einfachere und billigere Weise den Reis und den Tee von Mittelchina nach der Provinz Tschili beförderten! Da war ein Leben, da mußten hier viele Waren auf kleinere Leichterboote umgeladen werden und gingen auf dem Tang ho nordwärts nach dem Örtchen Sche tschi tschen, von wo sie dann auf plumpen Karren in wochenlanger Fahrt ihrem Ziele zurumpelten. Und jetzt fahren gar fremdländische „Feuerwagen“ von Hankow direkt nordwärts durch die Berge, die der alte chinesische Großverkehr mit seinen schlechten Straßen möglichst umging, und damit ist der Stadt noch der Zwischenhandel mit der Provinz Ho nan weggenommen worden. Der Vertrieb von Häuten, von sogenannter honanesischer Roh- und Wildseide, von etwas Sesam, kurz die Ausfuhr einer schon nicht mehr allzu gesegneten Umgebung ist allein verblieben. Die Großkaufleute sind verzogen, und wer den Wechsel nicht zeitig erkannte, ist verarmt. „Wann kommt denn die Eisenbahn zu uns?“ wurde ich deshalb von manchem gefragt. Seitdem das Jahr vor meiner Reise die Expedition des englischen Kolonels Manifold mit seinem großen Stab durchgekommen war, die den besten Weg für eine Bahn nach Se tschuan suchte, ist dieses Bahnprojekt der letzte Hoffnungsanker der Stadtältesten. Kaum war in der Stadt bekannt geworden, daß auch ich in den Bergen herumsteige, so hielt man mich fälschlicherweise für einen Eisenbahningenieur, und ich bekam auf meinem Hausboot Besuch von allerlei Kaufleuten, die sich vorsichtig erkundigten, ob ich ihnen nicht die sehnlichst erwartete „gute Kunde“ bringen könne, ob es nicht doch schon beschlossen sei, die Bahn von ihrer Stadt nach Se tschuan zu bauen. Es herrschte jetzt auch hier ein Se tschuan-Fieber, wie bei vielen Europäern an der Küste, die mir, wenn sie auch nie dort waren, oft die tollsten Wunder von jener fernab, hinter steilen, hohen Bergketten gelegenen Provinz zu berichten wußten, die man für die weitaus größte und bedeutendste des Reichs hält, weil man auch tibetische Fürstentümer und Raubstaaten dazu zählt, die kaum je von Weißen betreten worden sind und in denen die Chinesen oft recht wenig zu sagen haben.

Bei Hsiang yang fu und Fan tsch'eng tritt der Han-Fluß¹⁾ in die Ebene heraus. Weiter im Westen, oberhalb dieses Städtepaares, hat er sich ständig zwischen Felsketten der chinesischen Ausläufer des wichtigsten asiatischen Gebirgssystems, des Kuen lun, durchzuwinden. Eingeschlossen in eine enge Längsschlucht, bleibt er aber doch noch auf Hunderte von Kilometern der Schifffahrt zugänglich.

An hübschen Höhen mit terrassierten Reisfeldern in den Tälchen dazwischen, die mit ihren Gräben und Mäuerchen die ganze kleinliche, gärtnerische Wirtschaft der Chinesen zeigen, fährt man nun weiter vorbei. Überall liegen in den Schluchten und Wasserrinnen der unendlich zerfurchten Berge lehmeworfene, einstöckige Holz- und Bambushäuschen mit ihren Giebeldächern aus Stroh.

¹⁾ Han kiang = Han-Strom ist eigentlich nur in chinesischen Büchern gebräuchlich. Das Volk sagt hier unten meist Hsiang ho, daher auch der Städtenamen Hsiang yang. Erst viel weiter oben, bei der Präfekturstadt Hsing ngan fu, kann man das Wort Han ho hören.