

Das ganze Land ist in eine dichte Vegetationsdecke eingehüllt. Die schönen alten Hochwälder sind hier zwar längst von den Ahnen der heutigen Bevölkerung abgehauen, aber niederer Buschwald ist noch vorhanden, soweit man wenigstens vom Fluß aus die Berge übersehen kann und die Holzgier der Leute ihn aufkommen läßt.

Nach einer weiteren viertägigen Fahrt, nachdem endlich das Wetter sich etwas gebessert hatte, kam ich am 22. März in dem wichtigsten Handelsplatz des Han-Flusses, in Lao ho kou, an. Hier wird, was nach dem oberen Han-Fluß gehen soll, zum größten Teil auf breite, runde Lastboote, die sogenannten Tschu tse verladen. Was nach dem Norden, nach der alten Kaiserstadt Hsi ngan fu gehen soll, wird auf lange Leichterboote gebracht, die den kiesbankreichen Dan-Fluß hinauf das Verkehrsmittel bilden. Größere Dschunken, mit mehr als einem halben Meter Tiefgang, können den Fluß nicht weiter hinauffahren. Schon eine Kiesbank kurz unterhalb der Stadt, die auch die erste Schnelle des Flusses hervorruft, macht bei niederem Wasserstande, im Winter, viel Mühe und erlaubt dann nur Booten von noch nicht einem ganzen Meter Tiefgang, die Stadt selbst zu erreichen.

Zu den 1400 Li (etwa 700 km) Flußfahrt hatte ich diesmal einen ganzen Monat gebraucht. Ich hatte es nun satt bekommen, im Schiffe still zu sitzen oder nach einer Jagd auf Enten und Gänse über heimtückische Sand- und Schlammبانke hinweg stundenlang mein plötzlich enteilt oder vielleicht irgendwo steckengebliebenes Wohnhaus zu suchen. Rasch war ein Leichterboot gefunden, das meine Sachen unter der Obhut des erkrankten Dieners Yang zunächst den Han-Fluß hinauf nach Lung tschü tschai bringen sollte. Zu ganz besonderem Dank wurde ich aber hier noch dem englischen Missionar Mr. Mason C. I. M.¹⁾ verpflichtet, denn er hatte die Liebenswürdigkeit, mir die Aufsicht über den Transport meines großen Gepäcks von Lung tschü tschai bis nach Lan tschou fu in Kan su anzubieten. Es hätte sich wahrlich keine bessere Gelegenheit bieten können. Denn die Sachen auf eine solche Entfernung über Land nur, wie ich beabsichtigte, mit einem eingeborenen Diener zu versenden, wäre in China ein sehr gewagtes Unternehmen gewesen. Schon auf der kurzen Strecke von Lao ho kou bis Lung tschü tschai wurde in der Folgezeit mein Boot, als nur Yang an Bord war, mehrmals von Dieben heimgesucht. Auf der anderen Seite ist es nirgends, aber am allerwenigsten in China, ein Vergnügen, mit einem nahezu fünfzehn Zentner schweren Haufen Gepäck zu reisen.

Lao ho kou ist eine Stadt mit etwa 120 000 Einwohnern und liegt, von einer schlechten, niederen Stadtmauer umgeben, auf der linken Seite des Han-Flusses. Wie so oft in China, befindet sich der Ya men des Bezirks und des doch sehr wichtigen Handelsplatzes nicht in der Stadt selbst, sondern einige Kilometer außerhalb von ihr in einer kleinen Extraumwallung. Am Fluß zählte ich an die 1500 Dschunken. Daß es also dort lebhaft zugeht, daß von morgens bis abends ein ameisenartiges Treiben herrscht von Schiff zu Schiff und die alten, steilen, schmierigen Steintreppen auf und ab, läßt sich denken.

Dabei geht es hier nicht mehr so geordnet zu wie an der Küste, wo der Weiße am Sonntag seine Office fest verschlossen hält, wo gute Preise bezahlt werden und der einfachste Kuli sich sauber kleiden kann. Nein, immerfort,

¹⁾ China Inland Mission.