

der einzige Europäer, der den Fluß auf dieser langen Strecke einmal gequert hat. Richthofen hatte sich von der Mongolei an vergeblich nach einer Straße hinüber zum Hoang ho und nach Nord-Schen si umgesehen; auch er kam deshalb 1871 durch Tung kwan ting.

Bei dieser Stadt verläßt der Hoang ho die nordsüdliche Richtung und zwängt sich dicht unterhalb der Umbiegungsstelle zwischen zwei hohen Lößterrassen durch nach Osten. Der ungeschichtete Löß sitzt hier im heutigen Niveau des Flusses auf grobem Geröll und Sanden auf und erhebt sich am linken Ufer bis zu 80 m, am rechten bis 150 m (Tafel IX). Die Breite des Flusses ist (bei Niederwasser) nur 650 m und die Strömung hatte bei meinem Besuch im Mittel 1,5 m pro Sekunde im Stromstrich. Ohne weitere Schwierigkeit erreichen hier die chinesischen Naturstraßen die Ufer, und das ganze Jahr hindurch können die Waren auf den breiten vierschrotigen Fährbooten verladen werden; ohne Gefährdung durch lästige Sandbänke erreichen sie rasch das andere Ufer. Der Abtrieb der Boote durch die lebhaftige Strömung beträgt hierbei über 1 km.

Dicht am rechten Ufer erhebt sich auf mächtigen, durch Eisenklammern zusammengehaltenen Granitquadern die gewaltige Stadtumwallung von Tung kwan ting. Sie soll die stärkste Feste im alten China gewesen sein. Die teilweise bis 10 m hohe Stadtmauer umfaßt noch die ersten, sonderbarerweise aber gerade nicht mehr die höchsten Lößstufen. 20 Li sei ihre Stadtmauer lang, sagen die Eingeborenen. Wenn dies auch etwas zu viel sein wird, einen Umfang von 6 km werden die Werke immerhin haben. Es sind, von Peking und Hsi ngan fu abgesehen, die stärksten Stadtmauern, die ich je in China getroffen, und das Westtor der Stadt ist vielleicht das größte des Reichs. Die uralten Mauern werden noch heute säuberlich in Stand gehalten und peinlich bewacht. Es wurde mir nicht gerne gestattet, sie zu betreten und in der Nähe zu bewundern. Die Stadt selbst hat keinerlei besondere Industrie und ist ein unbedeutendes Landstädtchen mit etwa 25 000 Einwohnern, so daß neben den Häusern und Lößbergen noch Felder im Innern der Ummauerung Platz haben.

Wichtig sei nur, so meinte ein Chinese, daß ein Örfu¹⁾ und ein Sie tai ihren Sitz in dieser Stadt haben, und vor allem, daß man hier an den Karren die Achse wechseln müsse. Diejenigen Wagen, die nach Ho nan hinabfahren, haben nämlich alle eine um etwa 25 cm schmalere Spurweite, breitere kommen durch die engen Lößhohlwege nicht durch. Auch für diese großen, sogenannten kaiserlichen Landstraßen besteht der Wegebau der Chinesen darin, daß man, wenn die Sommerregen die Mitte des Fahrweges ausgewaschen und vertieft haben, an den Seiten etwas abgräbt, und zwar natürlich gerade nur so weit und so breit, als für die Karren, die immer sklavisch in derselben Spur fahren, unbedingt erforderlich ist. Es gehört schon die chinesische Mißachtung jeglicher Zeitbegriffe dazu, wenn man mit einem Karren durch die langen und engen, im Laufe der Jahrhunderte manchmal 50 und noch mehr Meter tief eingegrabenen Lößhohlwege reisen will. Ausweichstellen sind nur spärlich vorhanden. So war kurz außerhalb der Stadt Tung kwan ting die kaiserliche Heerstraße nach Ho nan so eng, daß es mir unmöglich war, zu Pferde an einem Wagen vorbeizureiten. Ich mußte erst viele hundert Meter zurück, bis sich eine genügende

¹⁾ örfu = Präfekt II. Grades; sie tai = Oberst der Mandschuzeit.