

irgend geht, ist die Talebene bewässert. Darum kann auch der Hsien von Tschung wei ein jährliches Einkommen von 25 000 Tael für sich in die Tasche schieben, ohne Gefahr zu laufen, bei seinen Bauern wegen besonderer Härte mißlieblich und bei seinen Vorgesetzten angeklagt zu werden. Die Sekretäre und Steuereintreiber „machen“ wohl selber noch eine ähnliche Summe. Die Pfründe von Tschung wei hsien steht in der Provinz Kan su an siebenter Stelle<sup>1)</sup>.

Unweit westlich von der Stadt tritt der Sand der Gobiwüste in ungeheuren Massen auf und reicht an einer Stelle bis dicht an den Gelben Fluß. Die großen Hoang ho-Taloasen haben hier ihr oberes Ende.

Ich setzte südlich von Tschung wei hsien wieder über den Fluß und verließ damit die Hauptstraße nach Lan tschou fu, der Hauptstadt der Provinz Kan su. Ich wollte versuchen, dem Hoang ho aufwärts zu folgen, der auf der Strecke von Tschung wei an bis nach Lan tschou fu bisher weder mappiert noch von einem Reisenden beschrieben worden ist.

Der Flußverkehr auf dem Hoang ho war an jenem 24. Oktober, an dem ich mich auf der Fähre 3 km südlich von der Stadt übersetzen ließ, ein recht lebhafter. Die dortige Flußzollstation ist sehr bedeutend, denn es werden hier alle Massengüter, wie Holz, Wolle, Häute, die von weiter oben, ja von den Grenzen Tibets auf Lederschläuchen und Holzflößen herabkommen, verzollt und in die flachgehenden Pappelholzboote verladen, die bis hierher regelmäßig und ohne große Mühe von Bau tu und Ho kou heraufgetreidelt werden. Die Strecke des Hoang ho von Bau tu über Ning hsia bis Tschung wei ist die nutzbarste des ganzen Gelben Flusses, war auch verschiedene Male schon für eine Dampfbootverbindung in Aussicht genommen. Das einzige Hindernis ist der strenge Winter, der hier während dreier Monate den Fluß gefrieren läßt. Auch hört die leichte Schiffbarkeit leider lange, ehe das strategisch wie administrativ wichtige Lan tschou erreicht ist, auf. Oberhalb von Tschung wei windet sich der Hoang ho in einer engen Felsschlucht mit scharfen Ecken und gefährlichen Klippen, die jedes Jahr ihren Tribut an Menschenleben verlangen. Der Ho, der Hoang ho, ist nirgends von der Nützlichkeit, von der leichten Schiffbarkeit wie der Kiang, der Yang tse kiang<sup>2)</sup>.

Kurz nachdem ich den Fährplatz<sup>3)</sup> verlassen hatte, befand ich mich schon zwischen Bergen, und die Flußrinne selbst war so eng und steil, daß ich erst 3 $\frac{1}{2}$  Tage später in dem Orte Da miao das Ufer wieder erreichen konnte. Alles umliegende Land ist sehr dünn bevölkert. Die Regenarmut ist zu groß. Nur wo künstliche Bewässerung möglich ist, sieht man Felder und Höfe. Da die

<sup>1)</sup> Für die beste Pfründe der Provinz galt die des Unterpräfekten von Ts'in tschou, die etwa 50 000 Tael jährlich einbringen kann, dann die des Ho tschou mit 30 000 Tael, Di dao tschou 30 000 Tael, Wu wei hsien in der Liang tschou-Stadt usw. Man vergleiche damit die Stelle eines Hsien von Hoan hsien in der Präfektur King yang fu (s. S. 114), das wegen des allzu dicken Lösses sehr arm ist, vor allem aber auch keinen Durchgangsverkehr und darum nur geringe Zolleinnahmen hat. Der einem Hsien, also einem Mandarin von der siebenten Rangklasse, wirklich zustehende Jahresgehalt war 60 Tael (etwa 180 Mark), der eines Fu, Präfekten, 80 Tael (etwa 240 Mark).

<sup>2)</sup> Aus Briefen habe ich inzwischen erfahren, daß Alphonse Spingard 1912 von Bau tu bis in die Gegend von Tschung wei eine Heckraddampfpinasse versucht hat.

<sup>3)</sup> Der Hoang ho hat hier ein wenige hundert Meter breites Kiesbett, fließt sehr langsam, und in einer halben Stunde war meine Gesellschaft schon vollzählig am anderen Ufer.