

Werk

Titel: Briefliche Mitteilungen

Ort: Berlin

Jahr: 1907

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1907|LOG_0074

Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

Briefliche Mitteilungen.

Über seine Reise durch die Provinz Kiangsi.

Von Dr. Georg Wegener.*

„Hierdurch beehre ich mich eine vorläufige Mitteilung von einer Reise durch die Provinz Kiangsi zu machen, von der ich soeben nach hierher an den Yangtsekiang zurückkehre und über die ich nach meiner endgültigen Heimkehr Näheres berichten zu können hoffe. Sie erfolgte im Anschluß an eine Reihe anderer Reisen in China, vor allem im Yangtse-Gebiet, mit denen ich seit Anfang September beschäftigt bin, darf aber vielleicht eine besondere Beachtung unter diesen deshalb beanspruchen, weil sie grofsenteils durch ein wissenschaftlich neues Gebiet führte.

Die Provinz Kiangsi, ein geographisch gut individualisierter Bezirk, insofern er sich fast genau mit dem hydrographischen Bereich des Poyang-Sees deckt, war in früheren Zeiten, als die Seeschifffahrt an der chinesischen Küste noch nicht die heutige Entwicklung erreicht hatte, das grofse Durchgangsland für den Verkehr zwischen dem Südosten Chinas und dem Norden. Von Canton aus ging dieser Verkehr über den Meiling-Pafs zum Kankiang, dem Hauptflufs von Kiangsi, dem er über Kantschoufu und Nantschangfu abwärts bis zu seiner Mündung in den Yangtse folgt, um dann weiterhin über Yangtse und Kaiser-Kanal nach dem nördlichen China zu führen. Damals ist auch eine Anzahl der berühmten älteren Gesandtschaftsreisen europäischer Mächte an den kaiserlichen Hof von Peking, deren Berichten wir grundlegende Kenntnisse von China verdanken, diesen Weg gezogen, und sie haben auch die Provinz Kiangsi, soweit sie ihnen längs des Kankiang zu Gesicht kam¹, geschildert. Das aber war um die Wende des achtzehnten und neunzehnten Jahrhunderts. Seitdem und insbesondere seit Einführung der Dampfschifffahrt hat sich der Grofsverkehr

*) Bericht des Herrn Dr. G. Wegener an den Vorsitzenden der Gesellschaft, d. d. Kiukiang, 7. Januar 1907.

zwischen dem Norden und Süden Chinas fast gänzlich auf die See verlegt. Europäische Reisende, mindestens solche, von denen wissenschaftliche Berichte bekannt geworden sind, haben die alte Kankiang-Linie nicht mehr besucht. Der Weg, den meine Reise in ihrem ersten Teile ging, ostwärts vom Kankiang, ist bisher außer von Missionaren — von denen aber meines Wissens keiner geographisch tätig war — überhaupt noch nicht vor mir von einem weisen Manne besucht worden.

Die winterliche Jahreszeit, die gewählt wurde, bot dadurch einige Schwierigkeiten, daß das Wasser der Flüsse sehr niedrig ist und die Schifffahrt mit außerordentlichen Hindernissen zu kämpfen hat. Sie ist aber doch für Kiangsi die einzig mögliche, weil während der übrigen Zeit das Reisen entweder durch die Regen oder durch die Malaria-gefahr in diesem ungeheuren Reissumpfe verboten ist. Überdies lehrte gerade der niedrige Wasserstand die Geduld und die erstaunlichen Künste der chinesischen Binnenschiffer kennen.

Ich reiste zusammen mit dem derzeitigen deutschen Vizekonsul in Nanking, jetzigen Konsul in Hankou, Herrn von Löhneysen, der eine amtliche Erkundungsfahrt durch das seinem Amtsbereich unterstellte Gebiet machte. Mit ihm war der deutsche Konsulats-Dolmetscher Herr Dr. Kraatzsch sowie ein chinesischer Lettré für den Verkehr mit den Mandarinern. Außerdem hatte ich selbst meinen eigenen chinesischen Dolmetscher mit mir, einen geschickten jungen Mann, der bereits mit dem deutschen Kanonenboot „Vaterland“ in den Gewässern des Poyang-Sees gefahren war. Endlich begleitete uns anfänglich noch ein chinesischer, europäisch ausgebildeter Militärtopograph zur Aufnahme des Geländes, den der Vizekönig von Nanking, Tuanfang, der Expedition beigegeben hatte. Dieser freilich erwies sich als gänzlich unfähig und verflüchtigte sich nach dem ersten Marschtage unter dem Vorwande von Fieber.

Wir brachen Mitte November von Kiukiang auf und fuhren zunächst in einem chinesischen Hausboot über den Poyang-See nach Nantschangfu, der Hauptstadt der Provinz, die zur Hochwasserzeit bereits mehrfach von europäischen Kanonenbooten erreicht worden ist, bisher aber dem Fremdhandel noch nicht erschlossen wurde. Der Poyang-See befand sich bereits in einem weiter vorgeschrittenen Stadium der winterlichen Austrocknung als sein gleichartiger Genosse, der Tungting-See, zu der Zeit, wo ich ihn, einige Wochen früher, befahren hatte. An der Stelle des Wassers dehnten sich bereits vielfach wüste Sandflächen aus. Sie liefern das Material für die ungeheuren Dünenmassen, mit denen die benachbarten Berggelände bis zu einem Maße überweht sind, daß sie an Landschaften am Roten Meer erinnern und die so-

wohl bis zum Ufer des Yangtse hinüberwandern wie weit landeinwärts die Uferhügel des unteren Kan beherrschen. Immerhin war aber doch noch ein wirklicher, stellenweise unüberschaubarer See vorhanden. Von der zeitweiligen, auf dem trockengelegten Sandgrunde errichteten, aber reich belebten Schifferortschaft Tschuki führte dann der Weg durch ein Gewirr von raschströmenden Kanälen mit schwierigem Fahrwasser nach Nantschangfu.

Nantschang ist eine große, lebensvolle Stadt, deren Hauptinteresse für uns augenblicklich darin lag, daß sich hier eben das erste Eindringen des europäischen, bzw. japanischen Einflusses beobachten liefs, eine Stufe weiter zurück, als es die glänzende Hauptstadt der Nachbarprovinz, das vor zwei Jahren geöffnete Tschangscha, mir gezeigt hatte.

Der amtliche Charakter der Reise des Herrn von Löhneysen brachte es mit sich, daß wir von seiten der chinesischen Behörden die denkbar besten Förderungen erhielten. Sie unterstützten Herrn von Löhneysen und Dr. Kraatzsch auch nach Kräften in ihren Erkundigungen über Verhältnisse der Administration, des Handels und Verkehrs und sorgten in einer Weise für unsere persönliche Sicherheit, daß wir in diesem Gebiet, wo erst Anfang des Jahres in der Hauptstadt selbst ein Missionarsmassacre stattgefunden hatte und wo während unserer Reise selbst an der Westgrenze bei den Kohlengruben von Pinghsianghsien ein Aufruhr ausbrach, der mit einem Opfer von mehreren tausend Toten militärisch niedergeworfen werden mußte, ohne jede Spur von Belästigung gereist sind.

Von Nantschang gingen wir zu Lande mit Trägern nach Südosten, im wesentlichen dem Tal des Fuho, des zweitgrößten Flusses von Kiangsi, folgend. Wenn der Kankiang der gegebene Weg einer künftigen großen Überlandbahn vom unteren Yangtse nach Canton ist, so wird das Tal des Fuho in einer allerdings wohl kaum sehr nahen Zukunft ein solcher für die kommende Bahnverbindung mit der Provinz Fukiën sein. Schon heute wandert ein altgewohnter Handelsverkehr diese Straße. Wir zogen über Futschou und Kientschang bis nach Nanföng, hierbei das großartige Reisland des unteren Kiangsi, eines der dichtest bevölkerten Ackerbaugebiete der Erde, durchquerend. Die Ebene des Poyang-Seebeckens erstreckt sich viel weiter südostwärts, als nach unseren gangbaren Karten sich annehmen läßt. Erst in der Nähe von Kientschang kommt man an den Rand des Gebirgslandes von Inner-Kiangsi. Doch auch hier noch bildet das Fuho-Tal eine breite Tieflandsgasse zwischen den Gebirgen, die das Gebiet zwischen Fuho und Kankiang ausfüllen, und den Gebirgen der Fukiën-Grenze. Bei Nanföng konnte ich den wahrscheinlich höchsten Berg Kiangsis,

den Hsümfongschan, besteigen und ihm dabei eine weit erheblichere Höhe geben, als unsere Karten (1000 m) ihm zuweisen. 1622 m hatte er nach dem Siedethermometer, doch dürfte diese Zahl noch nach oben korrigiert werden, wenn ich die korrespondierenden barometrischen Beobachtungen, die dem Jesuiten-Observatorium in Zikawei bei Schanghai auch von Kiangsi-Missionaren zugehen, verglichen haben werde; denn wir standen in Kiangsi die ganze Zeit hindurch unter abnorm hohen Luftdruckverhältnissen.

Vom Gipfel des Hsümfongschan konnte ich einen sehr guten Einblick in die Gebirgswelt Kiangsis tun, den nachher alle weiteren Beobachtungen bestätigten. Sie trägt der Höhe nach durchweg den Charakter des Mittelgebirges, wenngleich ihr die steilen Sierrren-Formen mit den langen, wohlausgebildeten Korridortälern dazwischen oft einen bedeutenderen Eindruck geben. Die Ketten sind immer scharf individualisiert, von großer Gleichförmigkeit des sich immer wiederholenden Baues; sie bilden nirgends ein eigentliches Gebirgsmassiv, sondern erheben sich, *cum grano salis* gesprochen, eigentlich alle einzeln wie Inselstreifen aus einer Grundfläche, und ihr vorwiegendes — allerdings durchaus nicht ausnahmsloses — Streichen ist SW—NO. Kurz, es bestätigt sich glänzend, was v. Richthofen aus seinen Beobachtungen in der Provinz Hunan im Westen und den Provinzen Tschekiang und Nganhwei im Osten mit divinatorischer Kühnheit auch für die Gebirge von Kiangsi geschlossen hatte.

Von Nanföng aus wurde die Wasserscheide zwischen dem Fuho und den östlichen Quellflüssen des Kankiang in einem wohlbestimmten, aber mächtig hohen Paß überschritten und bei Ningtu der Ningtuschui, der eigentliche Quellfluß des Kan — im Gegensatz zu den Karten, die den beträchtlich kleineren Kungkiang als solchen bezeichnen — erreicht. Auf diesem Überlandwege passierten wir, wie sich allein schon an der Haltung der Bevölkerung erkennen liefs, einen der weltfernten Teile des chinesischen Reiches.

Von Ningtu fuhren wir in einigen flachen Hausbooten stromabwärts durch eine formenreiche, den Fluß dicht begleitende Gebirgswelt bis nach Kantschoufu, der zweiten Stadt der Provinz. War die Gegend des Fuho ein einziges großes Reisland gewesen, so überwog in diesen Teilen die Kultur des Zuckerrohrs, die hier von beträchtlicher wirtschaftlicher Bedeutung ist. Kantschou selbst ist ein musterhaft gehaltener Platz und eine der interessantesten chinesischen Städte.

Hier trennte ich mich von meinen Gefährten, die eiliger heimkehren wollten, und reiste allein mit einer Dschunke den Kankiang hinab. Bis Wan-ngan-hsien treten die Berge dicht an den Fluß, und er

ist öfters durch sehr regelmässig gebildete Klippenstreifen durchsetzt, die eine Reihe namentlich zur Zeit des niedrigen Wassers nicht ungefährlicher Stromschnellen erzeugen. Die gefürchtetste von diesen, der Tien-tjü-tan, wurde gerade am Weihnachtstage ohne Unfall passiert. Hinter Wan-ngan fließt der Kan dann in einem breiten schönen Bett mit einer Tiefe von durchschnittlich 2 m zur Zeit des gegenwärtigen Wasserstandes. Nur an wenigen Stellen des Fahrwassers fand ich 1 m, ja noch etwas weniger. Es dürfte zur Sommerszeit, wo der Fluß mindestens 4 m, oft aber vielmehr über seinen gegenwärtigen Stand steigt, ohne jedes Bedenken sein, mit gutem Lotsen bis nach Wan-ngan europäische Flußdampfer hinaufzuführen.

Von den Städten am Strom ist Kinganfu bei weitem die reichste und lebensvollste. Einige der auf unseren Karten als wichtig hervorgehobenen Städte — weil eben die alte chinesische Rangordnung sie so bezeichnet — sind heute nur Schatten einer ehemaligen Bedeutung, während andere wiederum, die in der chinesischen Hierarchie noch keine Anerkennung gefunden haben, in Wirklichkeit eine sehr viel größere Bevölkerung und Betriebsamkeit haben, wie z. B. die noch auf keiner unserer gangbarsten Karten überhaupt angegebene Stadt Tschangtschü oberhalb von Föngtschönghsien.

Auch am Kan reicht die vom Poyang ausgehende Ebene weiter aufwärts, als angenommen wird. Schon hinter Hsinkan treten nur noch vereinzelt niedrige Höhen an den Fluß heran, der bis zu Nantschangfu hin ein majestätischer, allerdings bereits zu Überschwemmungen neigender Strom wird. Die Ebene am unteren Kan ist vielfach Weizenland.

Von Nantschang kehrte ich auf dem früheren Wege nach Kiukiang zurück. Das Wasser war noch um fast 1 m gefallen, und so sah ich den Poyang überhaupt nicht mehr als See, sondern als eine Sandwüste, von einzelnen breiten Wasserbändern durchzogen.

Ich bringe von meiner Reise eine vollständige Aufnahme des Weges mit zurück; insbesondere also habe ich eine Aufnahme des nahezu ganzen Kan-Flusses mit seinem Hauptquellfluß, dem Ningtuschui-Kungkiang ausgeführt bis nach Nantschang, bis zu dem vom Yangtse her mehrere Aufnahmen europäischer Kanonenboote vorliegen. Außerdem ein reiches Material an Notizen, Handzeichnungen, photographischen Aufnahmen und geologischen Handstücken, das, hoffe ich, hinreichen wird, um im Verein mit den Erkundungen meiner Reisegefährten den bereits vorhandenen europäischen Beobachtungen älterer Zeit und der nicht unbeträchtlichen chinesischen Literatur über die Geographie der Landschaft, von der Wichtiges gesammelt werden

konnte, ein zutreffendes Gesamtbild dieser großen chinesischen Provinz zu entwerfen.

Ich hoffe, meine diesmalige Asienreise, die im November 1905 angetreten wurde und mich bisher außer nach China durch Ceylon, Vorder-Indien, Java und Japan geführt hat und für die ich noch einen Besuch von Französisch-Hinter-Indien und dem Innern der Halbinsel Malakka beabsichtige, bis zum April dieses Jahres einschließlich durchführen und somit im Mai wieder nach Deutschland zurückkehren zu können.“