

## Werk

**Titel:** Über seine Reise in Mittel-China

**Autor:** Wegener, Georg

**Ort:** Berlin

**Jahr:** 1907

**PURL:** [https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657\\_1907](https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1907) | LOG\_0219

## Kontakt/Contact

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

✉ [info@digizeitschriften.de](mailto:info@digizeitschriften.de)

## Vorträge und Abhandlungen.

### Über seine Reise in Mittel-China.\*

Von Dr. Georg Wegener in Berlin.

(Im Auszuge mitgeteilt.)

Im Winter 1900/01 hatte ich den Yangtsekiang bis in die Stromschnellen zwischen Itschang und Tschungking bereist. Die diesmalige China-Reise, die insgesamt sieben Monate währte und für welche die Gesellschaft für Erdkunde die Güte hatte, mir eine Beihilfe aus der Karl Ritter-Stiftung zu gewähren, war vorzugsweise Studien im mittleren Yangtse-Gebiet gewidmet. Ich besuchte zunächst die Provinz Hunan, indem ich den Hsiangkiang befuhr, dessen Tal unter den südlichen Zuflüssen des Yangtsekiang zweifellos die größte Verkehrsbedeutung hat. Seit einigen Jahren wird der Hsiangkiang von regelmäßigen Flusdampferlinien unter englischer, chinesischer und japanischer — leider nicht auch deutscher — Flagge befahren, die zur Höchstwasserzeit im Hochsommer bis nach Siangtan verkehren. Gegen den Herbst schränkt sich diese Schifffahrt mit abnehmendem Wasser stufenweise ein und hört im Winter ganz auf. Der englische Dampfer, den ich Ende Oktober von Hankou aus benutzte, kam nicht mehr bis nach Tschangscha, sondern nur noch bis Tsingkiang. Der Tungting-See bildete noch eine unübersehbare Wasserfläche, war aber bereits so flach, daß mit Stangen die Fahrrinnen, d. h. die Betten der die später trockenliegende Ebene des Tungting durcheilenden Flüsse, aufgesucht werden mußten. Fahrwasserzeichnungen gibt es trotz des überaus starken Dschunkenverkehrs noch nicht. Zu Boot und zu Fuß gelangte ich trotzdem bis Tschangscha, zur Hauptstadt der Provinz Hunan. Hierbei sowohl wie bei dem Besuch der Stadt Tschangscha zeigte es sich, daß die Fremdenfeindlichkeit, wegen deren die Provinz seit alters verrufen ist und von der man insbesondere seit den Schilderungen

\*) Vortrag, gehalten in der Allgemeinen Sitzung vom 8. Juni 1907.

des Reisenden Wolf aus den neunziger Jahren sehr lebhaftere Vorstellungen hatte, heute beim Volke, soweit ich mit ihm irgend in Berührung kam, durchaus nicht mehr hervortritt. Ich bin durch Stadt und Land frei, ohne die leiseste Belästigung gestreift.

Tschangscha gilt mit Recht als eine der reichsten und saubersten Städte Chinas. Ein Grund dafür ist, daß sie zur Zeit der Taiping-Rebellion nicht erobert werden konnte und daher nicht zerstört worden ist. Auch ist sie seit alters der Mittelpunkt der wohlhabenden und einflußreichen Landaristokratie der Provinz und der hunanesischen Mandarine, die sich nach erfolgreicher Amtsführung im Chinesischen Reich gern mit ihren Reichtümern dorthin zurückziehen. Seit der vor kurzem erfolgten Eröffnung Tschangschas als Vertragshafen beginnt sich die Physiognomie der Stadt rasch zu ändern. Die Kaufläden werden überschwemmt mit europäischen, beziehungsweise amerikanischen und japanischen Waren. Die Stadt Siangtan konnte ich leider nicht mehr besuchen, da ich sonst den letzten Dampfer des Tungting nicht mehr erreicht hätte, erfuhr aber aus Erkundigung bei zahlreichen Europäern, die sie in letzter Zeit gesehen, daß die von F. von Richthofen seinerzeit übermittelte Angabe, sie habe eine Million Einwohner und sei damit eine der größten Städte Asiens, weit größer als Tschangscha, unzutreffend sei. Hunderttausend Einwohner war das höchste, was man ihr geben wollte, während Tschangscha auf 300 000 geschätzt wird.

Von Tschangscha nach Hankou zurückgekehrt machte ich eine Exkursion auf der vor kurzem eröffneten belgisch-chinesischen Eisenbahn Hankou—Peking durch Honan nach Tschili und kehrte wieder zum Yangtse zurück, um Mitte November diejenige Reise anzutreten, die geographisch die wichtigsten Resultate ergeben sollte. Sie wurde in Gemeinschaft mit dem deutschen Konsul in Nanking, von Löhneysen, und dem Dolmetscher desselben Konsulats, Dr. Kraatzsch, ausgeführt. Wir bekamen durch den chinesischen Vize-König Tuanfang von Nanking, zu dessen Bezirk die Provinz Kiangsi gehört, sehr wertvolle Empfehlungen, die uns überall in Berührung mit den höchsten Behörden des Landes brachten und deren Hülfe und Auskünfte in weitgehendem Maße zur Verfügung stellten.

Die Provinz Kiangsi ist im wesentlichen das hydrographische Gebiet des Kan-kiang und deshalb ein geographisch wohlgeschlossenes Gebiet. Für die modern-geographische Forschung gehörte sie noch zu den am wenigsten bekannten Teilen Chinas. In den Jahren 1655, 1793 und 1816 haben europäische diplomatische Gesandtschaftsreisen auf dem Wege zwischen Kanton und Peking hindurchgeführt; seit aber

durch Entwicklung der Dampfschiffahrt der Großverkehr zwischen Nordost- und Südost-China sich ganz der See zugewandt hat und die alte Binnenstrasse von Kanton über den Meiling - Pafs und den Kankiang abwärts zum Yangtse verödet ist, hat kein Europäer aufser Missionaren diese Linie bereist. Nur bis zur Hauptstadt Nantschangfu und etwas darüber hinaus waren in letzter Zeit die europäischen Flufskanonenboote des Yangtse vorgedrungen. Bis dahin liegen daher auch moderne Kartenaufnahmen dieses Flufsweges vor. F. von Richthofen hat den Poyang - See und den äußersten Nordosten Kiangsis durchzogen. Denselben See und ein beträchtliches Stück des Fuho - Tals hat auch Loczy trotz mancher äußerer Schwierigkeiten in bedeutsamer Weise durchforscht. Der Südosten der Provinz war aber noch völlig jungfräulicher Boden. Ein reiches einheimisches Material an Karten und ausführlichen topographischen Beschreibungen liegt allerdings in chinesischer Sprache vor und wurde von der Expedition gesammelt; es bedarf aber noch der Übertragung und Bearbeitung in wissenschaftlichem Geist.

Ausgangspunkt unserer Expedition war der Vertragshafen Kiukiang am Yangtsekiang. Wir hatten mit uns den chinesischen Lettré des Konsulats; sodann einen chinesischen, in der Landesaufnahme europäisch ausgebildeten Offizier für die Aufnahme des Itinerars, den Tuanfang mitgegeben hatte; ferner meinen eigenen chinesischen Dolmetscher, der mich schon auf den übrigen Reisen in China begleitet hatte, einen chinesischen Koch und zwei Boys.

Am 17. November brachen wir in einem gemieteten chinesischen Hausboot auf, das von einer der vielen kleinen mietbaren Schleppdampfpinassen gezogen wurde, die es heut auf dem Yangtse und seinen Nebengewässern in Händen kleiner chinesischer Unternehmer bereits in großer Zahl gibt. — Kiukiangs Handelslage ist nicht so günstig, wie sie als bisher einziger Vertragshafen Kiangsis erscheint; die Stadt liegt 18 engl. Meilen oberhalb der Mündung des Kankiang in den Yangtse, und ein beträchtlicher Teil des starken Dschunkenverkehrs, der vom Poyang-See den Yangtse abwärts führt, passiert daher nicht durch Kiukiang, sondern findet seine Umschlagsplätze in Hukou oder an einigen anderen Orten des Poyang-Sees. Obwohl die Hauptstadt Kiangsis, Nantschangfu, noch nicht eröffnet ist, verkehrt doch seit 1905 bereits ein regelmäßiger englischer Dampfer bis dorthin, doch nur im Sommer. Die Dschunkenschiffahrt auf dem Kan-Flufs ist regional. Die Dschunken, die über den Poyang-See fahren, verkehren nicht aufwärts von Nantschangfu. Die eigentlichen Kan-Dschunken, die eine ganz besondere Form haben, gehen von Poyang-See aufwärts bis nach Kantschoufu; sie wagen aber

nicht, den gefährlichen See selbst und den Yangtse zu befahren. Oberhalb Kantschoufus verkehren wieder andere, kleinere Schiffe. Die Umschlagsplätze dieses Verkehrs am Poyang-See wechseln nach den Wasserstandsverhältnissen. Der Hauptort dafür ist Wutschöng.

Der Poyang-See läuft anscheinend niemals ganz trocken, wie der Tungting, ist aber auch außerordentlichen Schwankungen unterworfen. Mitte November war er in seinem nördlichen Teile noch ein zusammenhängender See, im südlichen ein System von Inseln, Wasserbecken und Kanälen. Die scharf ausgeprägten Wasserstandsmarken und Erosionserscheinungen an den Ufern zeigten aber, daß er gegen den Hochwasserstand bereits um etwa 12 m gesunken war. Im Januar war er um noch etwa 1 m mehr gefallen, und auch der nördliche Teil wies lange Sandstreifen zwischen seeartig breiten Kanälen auf. Die berühmte Zacke der „Großen Waisen-Insel“ lag dann trocken. Der nördliche Teil des Sees ist in gebirgige Ufer eingesenkt, deren Vorsprünge und Buchten die von Richthofen für ganz Süd-China angenommene sinische Streifrichtung des Gebirgsbaus zeigen. Weiter südlich zeigen diese Gebirge eine dünenartige Bedeckung mit tonigen Sandmassen, die vermutlich aus Windverwehung von den im Winter trocken liegenden Gründen des Sees stammen. Die heftigen winterlichen Staubstürme, die wir kennen lernten, lassen das hohe Niveau bis zu dem diese Dünen auftreten, wohl erklärlich erscheinen. Noch weiter südlich greift der See über in die Ebenen, die den nördlichen Teil des mittleren Kiangsi einnehmen, und hat ganz flache Ufer. Von Wutschöng an, das zur Hochwasserzeit auf einer Insel liegt, war schon im November kein See mehr vorhanden, sondern nur eine Reihe raschströmender Kanäle zwischen niedrigen Sandufern. Einzelne Siedelungen aus leichtgebauten Hütten, Märkte für die Schifffahrt, und Fischerplätze, waren auf den Sänden errichtet; zur Hochwasserzeit ziehen sie sich wieder zurück.

Nantschang wurde am siebenten Tage erreicht. Die Stadt ist nicht nur die Hauptstadt, sondern auch die bedeutendste Ansiedelung der Provinz; sie ist zwar weniger reich und glänzend als Tschangscha, dürfte aber ungefähr die gleiche Einwohnerzahl haben. Ihre Bedeutung beruht darauf, daß hier sich die dem Fuho-Tal folgende Verkehrsstraße nach der Provinz Fukien mit der großen Nordsüdstraße des Kankiang vereinigt und daß sie das natürliche Zentrum der großen Fruchtebenen am Südrande des Poyang-Seegebiets ist. Der Hafen der Stadt ist die Mündung des Fuho, in der ich rund 1500 Dschunken vor Anker zählte; in dem schon sehr lebendigen Wutschöng nur 270. Dazu kommt eine ungeheure Menge von Flößen des großartigen Holzhandels, den die Provinz Kiangsi treibt.

Nantschang ist dem Fremdhandel noch verschlossen, infolgedessen ist der Einfluß europäischer Waren erheblich weniger bedeutend als in Tschangscha. Aber er ist doch vorhanden, wie denn überhaupt durch die ganze Provinz ein solcher Einfluß erkennbar ist. Die Vorläufer der Kultur sind aber nicht die guten Waren, sondern der billige Schund. Am weitesten geht das Petroleum der Standard-Oil-Company, deren geschickte Blechgefäße, die später von den Chinesen als Hausgeräte verwendet werden, sehr zur Einführung ihres Erzeugnisses beitragen. In den größeren Städten war mit dem Petroleum auch eine Nickellampe mit Patentbrenner und deutscher Schutzmarke auf dem Zylinder vorgedrungen. Ob diese aber wirklich ein deutsches Erzeugnis und nicht eine japanische Nachahmung war, liefs sich nicht mit Sicherheit feststellen. Ähnlich weit gingen billige Seifen und Parfümerien, ebenfalls zum Teil deutschen Ursprungs, endlich Uhren und durch Uhrwerke getriebene Spielereien, wie papierene Tänzerinnen und dergleichen. Stärker noch als der europäische oder amerikanische Einfluß scheint der japanische vorzudringen. Japanische Agenten durchstreifen das Land, wir hörten vielfach von ihnen, in den östlichen an Fukien angrenzenden Teilen war der japanische Yen ein kursierendes Zahlungsmittel.

Von Nantschang reisten wir zu Lande mit Tragsesseln südöstlich, das Fuho-Tal aufwärts. Von hier sollte der Topograph seine Itinerar-Aufnahmen beginnen. Er erwies sich aber als unfähig dazu und kehrte nach dem ersten Tagemarsch unter Berufung auf Fieber nach Nantschang zurück. Ich mußte nunmehr die kartographische Arbeit selbst übernehmen und habe sie bis zur Rückkehr nach Nantschangfu durchgeführt.

Bis in die Nähe von Kientschang herrschte längs unseres Weges Ebene oder Hügelland von geringer Erhebung. Zwei Bodenarten wechselten ab: ein fetter, silbergrauer bis grünlicher Ton, der die niedrigsten und flachesten Stellen der Ebene einnahm und der Träger des Ackerbaus war, und eine ockerrote, harte, bröckliche Erde, welche die höheren Gelände bildete, oft nur fast unmerklich über den Ton aufragende flache Plateaus, zuweilen Hügel von 10, 20 bis 50 m Höhe. Diese schien völlig ackerbaufreudlich; wo sie auftrat, hörte selbst in dichtbesiedelten Gegenden die Bebauung auf, Gras und Kieferkusseln traten an die Stelle. Ich möchte in dieser roten Erde eine lateritische Zersetzung eines roten Sandsteins erkennen, der weiter im Süden große Teile des Gebirges bildet.

Die Tonlandschaften waren äußerst dicht mit Dörfern besetzt. In der Nähe dieser wurde Gemüse gebaut, in gartenartigen Beeten mit

animalischer Düngung; dazwischen vorwiegend Getreide, und zwar, wo das Wasser ausreichte, Reis, sonst meist Weizen. Ersterer wiegt dem Areal nach weitaus vor.

Hier fand Düngung nur durch Auflegung neuer Tonerde statt. Die Vertiefungen, aus denen man diese Tonerde nimmt, dienen zugleich als Grundwasserteiche für die Irrigation der Felder und für die Fischzucht. Um die Dörfer herum, wie auch sonst in China, werden stets schöne Wäldchen gehalten. Sehr verbreitet und ein herrlicher Schmuck sind die zahlreichen Kamphorbäume, die aber einer nach dem andern von japanischen Agenten aufgekauft und vernichtet werden.

Die Landstraßen sind nur schmale Fußspfade auf den Reisdämmen, fast durchweg mit einem Pflaster von Steinplatten belegt, das aber meist in sehr schlechtem Zustande ist. Trotzdem findet ein lebhafter Schiebkarrenverkehr auf ihnen statt. Die Karren gehen viele Tagereisen weit, bis nach Fukien. Die Lasten des Nahverkehrs waren vorwiegend Getreide und Früchte, die des Fernverkehrs Tabak, der „Grascloth“ genannte Nesselstoff, Papier, weiter im Süden auch Zucker. Einen Wagen haben wir niemals gesehen, Reiter sehr selten.

Eine auch nur annähernde Schätzung der Volkszahl war nicht möglich. Jedenfalls darf man aber die Eindrücke einer außerordentlichen Volksdichte, die man in den fruchtbaren Tiefländern gewinnt, nicht auf die ganze Provinz ausdehnen. Schon im Norden nimmt das unbewohnte Ödland des roten Laterits große Strecken ein; ebenso findet sich weiter im Süden viel unbewohnbares Gebirgsland. Die vielfach zu bemerkende Neuanlage von Reisfeldern darf auch nicht ohne weiteres als Zeugnis einer Zunahme der Bevölkerung gedeutet werden; sie erklärt sich zum Teil auch dadurch, daß bei dem erwähnten Rückgang des früher so bedeutenden Transithandels durch die Provinz immer weitere Volkskreise, die früher davon lebten, auf den Ackerbau hingedrängt werden.

Die Kiangsi-Leute sind körperlich stark von den Hunanesen unterschieden. Sie sind durchschnittlich nur mittelgroß, im körperlichen Bau und geistigen Ausdruck unansehnlich, im Benehmen gegen uns waren sie aber freundlich und respektvoll. Obwohl durchschnittlich arm, ließen sie doch nirgends in dem von uns durchreisten Gebiet etwas von einer Teuerung oder gar Hungersnot erkennen, wie sie gleichzeitig in anderen Teilen Chinas herrschte. Sprachlich gehörten sie noch zum Yangtse-Gebiet. Unsere Schanghai-Leute verständigten sich ganz gut mit ihnen; erst weiter gegen Süden hin änderte sich der Dialekt so weit, daß in dieser Hinsicht Schwierigkeiten eintraten. Ebenso

liefen sich dort in Kleidung und Sitte, z. B. in dem Seltenwerden der Fußverstümmelung der Frauen, südliche Einflüsse wahrnehmen.

Bei Kientschang begann die Region des Gebirges, das den ganzen Süden der Provinz erfüllt. Zwei Arten von Gebirgsformen waren durchweg zu beobachten. Das Grundgerüst bildeten langgezogene Kettenzüge von scharfkantigem Bau mit dachförmig gleichmäßigen Firstlinien, oft in einzelne Absätze zerhackt oder kulissenförmig nebeneinander tretend. Sie streichen, ganz wie v. Richthofen vorhergesagt, vorwiegend in der sinischen Richtung; sie sind hauptsächlich zusammengesetzt aus einem grünlichen oder blauen Tonschiefer, zuweilen auch aus Kalk. Ihre Höhe ist ähnlich der des deutschen Mittelgebirges, 800, 1000, 1200 m, selten höher. Das ganze Land ist mit diesen Ketten und Kettenstücken erfüllt, die sich alle außerordentlich ähnlich sehen. Ein einheitliches größeres Gebirgsmassiv nach Art etwa der Alpen bilden sie nicht, sondern sie ragen sozusagen alle einzeln aus einer nur wenig über dem Meeresspiel erhobenen Grundfläche auf. Der höchste Paß, den wir in Kiangsi überschritten, die Wasserscheide zwischen dem Fuho und dem Ningtuschui, hatte nur 213 m Meereshöhe. Die Folge ist eine große Wegsamkeit des Landes. Über diese Ketten ragen zuweilen Einzelkuppen domförmig empor. So der Hsüfongschan bei Nanföng, eine imposante Granitporphyr-Kuppe, der höchste beobachtete Berg Kiangsis, den ich bei einer Besteigung nach dem Kochthermometer unter Berücksichtigung der korrespondierenden Barometer-Beobachtungen, die aus den Missionsstationen Süd-Chinas im Observatorium von Sikawei gesammelt werden, 1811 m hoch fand.

Eine zweite Gebirgsart besteht aus einem roten Sandstein, der Neigung zu senkrechter Zerklüftung hat und daher oft sehr bizarre Felsformen bildet. Seine Erhebungen sind 40, 50, 100 bis wenige hundert Meter hoch. Diese Gesteine füllen vielfach die Zwischenräume zwischen den Ketten und die in sie eingesenkten größeren Becken aus und finden sich durch die ganze Provinz. Ihre Höhen liegen oft auf weite Strecken im gleichen Niveau; ohne daß horizontale Schichtung vorliegt, bilden sie so horizontale Plateauflächen. Richthofen wollte sie, die auch in anderen Teilen Süd-Chinas auftraten, aus Meeres-Erosion erklären; indessen diese Deutung bereitet so tief im Inlande, wo das Meer zwischen den höheren Ketten doch nur fjordartig eingedrungen gewesen sein könnte, Schwierigkeiten. Vielleicht liegt die Ursache in der flächenförmigen Erosion sehr breitströmender, flacher und mit Sand beladener Flüsse. Diesen Charakter tragen die Flüsse der Gegend noch heute.



Die Talböden bestehen aus gelbem, lössähnlichem Lehm, in den die Flüsse sich mit senkrechten Wänden 4, 6, 8 und bis 12 m tief einschneiden. Auf ihnen wird in nach Süden zunehmendem Maße Zucker gebaut.

Die Wanderung ging von Kientschang über Nanföng nach Ningtu, meist durch eine Folge von sehr breiten, in die Gebirge eingesenkten Flachbecken. Diese Gegenden gehörten zu den verkehrsentlegensten der Reise. Der Handelsweg nach Fukien biegt bei Kientschang ostwärts ab; es findet weiterhin nur noch ein dürftiger Lokalverkehr statt. Die Bevölkerung war hier besonders ärmlich und zeigte auch gelegentlich die bekannten Marken der Inzucht, die auch bei uns in entlegenen Gebirgsdörfern auftreten.

Von Ningtu ab setzten wir unsere Reise zu Wasser fort, stromabwärts. Das Tal wurde von hier ab eng, die Berge dichtgedrängt. Sie blieben das, bis hinter Wannan am Kankiang, wo die Folge mächtiger in die Gebirge eingesenkter Becken wieder einsetzte, ganz wie im Osten. Noch weiter abwärts bei Hsinkang begann dann wieder die Ebene.

Es scheinen hiernach vier Zonen des Geländes in der Provinz, soweit der Reiseweg sie berührt hat, unterscheidbar. Im Norden ein breites Gebirgsland, in das der nördliche Teil des Poyang-Sees eingebettet ist. Dann eine große Ebene, deren nördliche Teile der Süden des Poyang-Sees beschlagnahmt. Weiterhin ein Streifen loser gestellter Gebirge. Endlich im Süden der Provinz eine dichtgedrängte Gebirgswelt.

---

Der Redner schilderte dann einzelne charakteristische Züge der Landschaft, der Bevölkerung und des Kulturlebens von Kiangsi an der Hand von Lichtbildern eigener Aufnahme, die unter anderen die Arten der Bodenbestellung, des Straßens- und Brückenbaus, die Erscheinung der Dörfer und Städte, die verschiedenen Formen der Schifffahrt, der Flößerei, der Fischerei, Typen der Bevölkerung, die Stromschnellen zwischen Kantschou und Wannan u. a. mehr darstellten. Er schloß mit dem Ausdruck der Hoffnung, daß es möglich sein werde, mit Hilfe des von ihm und seinen Gefährten gesammelten Materials über die Geographie, das Wirtschaftsleben und die Verwaltung ein monographisches Gesamtbild dieser noch so wenig bekannten Provinz zu entwerfen.

---