

Zeitschrift: Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen
Herausgeber: Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft
Band: - (1884-1885)
Heft: -: Jahresheft

Artikel: A. R. Colquhouns Reise durch Indo-China
Autor: Rausser, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1092521>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



A. R. Colquhouns Reise durch Indo-China.

Vortrag,

gehalten in der Hauptversammlung vom 13. Februar 1885

von

J. Rausser, Reallehrer.

Seit der Zeit, da Stanley den lang verschollenen Livingstone wieder auffand und später den Congo befuhr, sind in geographischen und andern Kreisen Afrika und seine Verhältnisse zu einem Haupt-, ja Lieblings-thema geworden, und neue Forscher sorgen reichlich dafür, dass das Interesse am dunkeln Erdteil stets wach erhalten wird. In den andern fremden Kontinenten ist allerdings nicht mehr so viel „Dunkles“ zu enthüllen. Doch auch in Asien, Amerika und Australien ist die Forschung nicht stehen geblieben, und wenn die dortigen Reisenden auch nicht so auffallende Neuigkeiten und seltsame Abenteuer zu erzählen wissen, wie ihre Kollegen in Afrika, so verdienen ihre Unternehmungen gleichwohl alle Beachtung, und es wäre unbillig, wenn man sie ohne weiters der Vergessenheit anheim fallen liesse.

Unser gewaltiger Nachbar im Osten, der Landkoloss Asien, hat im letzten Jahrzehnt namentlich zweimal lebhafter und nachhaltiger von sich reden gemacht, zuerst als Nordenskiöld 1877 und 78 an der ganzen Nordküste Asiens hinfuhr und dann, als Frankreich 1882 seinen nun beendigten Krieg mit Tonking begann. Durch letztern wurden die Blicke Europas vorzüglich wieder auf Hinter-Indien gerichtet, und indo-chinesische Zustände und Verhältnisse kamen wiederholt zu lebhafter Erörterung. Gerade vor Anfang dieses Krieges hatte der englische Ingenieur Colquhoun (sprich Kohuhn) eine Reise durch das südliche China beendet, und da sie des Interessanten vieles bietet, so habe ich mir zur Aufgabe gestellt, an der Hand von dessen Werk hierüber Bericht zu erstatten.

Archibald R. Colquhoun ist Ingenieur der öffentlichen indischen Arbeiten und hatte zur Zeit, als er seine Reise antrat, schon 13 Jahre in Indien zugebracht. Im Jahre 1879 war er im Auftrag der indischen Regierung in Zimmé, einer Stadt im nördlichen Siam, und hatte da

beobachtet, welche grosse Reichtümer in diesen Gegenden verborgen liegen. Er erkannte auch, dass der Handel einer beträchtlichen Entwicklung fähig sei, und darum fasste er den Entschluss, eine Reise durch das südliche China und die Schanländer zu unternehmen und die geographischen und Handelsverhältnisse derselben festzustellen. Den dazu nötigen Urlaub erhielt er erst zwei Jahre später.

Im Mai 1881 kehrte Colquhoun nach England zurück, um sich auf seine Reise vorzubereiten, die er während des Winters ausführen wollte. Während Verwandte und Bekannte ihm sein Unternehmen als Unsinnigkeit zu beweisen suchten und ihm einen sichern Fehlschlag prophezeiten, wurde er auf der andern Seite von Männern, die in Bezug auf China als Autoritäten gelten, mit Rat und Tat unterstützt; namentlich ist er mehreren Mitgliedern der Glasgower Handelskammer für die ihm erwiesene pekuniäre Hilfe sehr zu Dank verpflichtet. Einen passenden Reisegefährten, der ihm bei seinen geographischen Forschungen, in der Vermessung der Route und der Untersuchung der Handelsverhältnisse behilflich sein konnte, fand er in Ingenieur Charles Wahab, der alle erforderlichen Eigenschaften für die beschwerliche Reise zu besitzen schien. Im Dezember 1881 langten sie in Canton an, und sofort machten sie sich an die Arbeit, die nötigen Pässe zu erlangen, Dolmetscher und Diener auszusuchen und ein Boot zu mieten, das sie den Cantonfluss hinauf bis nach Pe-sê führte. Da weder Colquhoun noch Wahab chinesisch sprachen, so war ein Dolmetscher unerlässlich, und nach fruchtlosen Unterhandlungen mit einem Gelehrten in Schanghai engagierten sie in Honkong einen europäisch gebildeten Chinesen Namens Hong-beng-kan, der sechs Jahre *in Schottland gewesen war* und die Mandarin- oder Hofsprache ziemlich geläufig, Englisch aber vorzüglich sprach. Da derselbe jedoch nicht cantonesisch verstand, d. h. die Mundart, die den Fluss entlang gesprochen wird, so trat ihnen der englische Konsul in Canton einen seiner Diener ab, der zudem über alle beim Besuch der Beamten zu beobachtenden Formalitäten Bescheid wusste. Mit grosser Mühe gelang es ihnen auch, einen Koch und einen Jungen in Dienst zu nehmen, und Colquhoun macht dazu die Bemerkung, dass trotz der Behauptung, dass ein Chinese für Geld überall hingehe, diese zwei Männer in der ganzen übervölkerten Stadt Canton die einzigen waren, die sich zu seiner Begleitung verstehen wollten. Nach langen Verhandlungen wurde schliesslich auch ein Abkommen mit dem Kapitän eines Bootes getroffen, der sich verbindlich machte, für 150 Dollars die Reisenden in 40 Tagen nach Pe-sê oder Pakshik zu bringen; für jeden Tag früher sollte er 5 Dollars Zuschlag erhalten, für jeden Tag später aber ebenso viel Strafe bezahlen. Die Entfernung von Canton

nach Pe-sê beträgt 600 englische Meilen; es waren also täglich durchschnittlich nur 15 Meilen = 5 Schweizerstunden zurückzulegen. Die Kontrakte mit den Bootsleuten, dem Koch und dem Jungen wurden auf dem Konsulat amtlich ausgefertigt und von den Chinesen in der Weise unterschrieben, dass jeder den Finger ins Tintenfass tauchte und auf das Papier drückte, so dass die Linien des Daumens sichtbar blieben. Eine solche Unterschrift zu fälschen, hält der Chinese für unmöglich. Sie kommt insbesondere auch bei Ehescheidungen vor, da die Frauen fast sämtlich nicht schreiben können.

Für den Gebrauch auf dem Flusse nahmen die Reisenden mexikanische Dollars mit sich, für die darauffolgende Landreise in Jün-nan dagegen gestempeltes Sycesilber: Stücke gegossenen Silbers von 5, 10, 25 und 50 Taels oder Dollars Werth. Kreditbriefe auf Pe-sê konnten sie nicht erhalten, obschon sie sich keine Mühe hatten reuen lassen; denn sie nahmen sehr ungern viel Geld mit sich, da die Schifffahrt auf dem Flusse in sehr schlechtem Rufe steht und trotz der Bemühungen der Mandarinen und der Kanonenboote, welche beständig die Runde machen, eine wohlorganisirte Piraterie betrieben werden soll. Die Reisenden sahen sich dann auch veranlasst, ihre Revolver stets offen zu zeigen, ganz gegen die innere Ueberzeugung Colquhouns, der beim Reisen in einem fremden Lande auf Feuerwaffen nicht viel hält; in China speziell würde er lieber ein kleines Kind mitnehmen und sich in dessen Nähe so sicher fühlen, als in einem Waffenmagazin. Um wenig Aufsehen zu erregen, versahen sie sich auch mit chinesischen Kleidern, einmal weil die Fremden in China überhaupt nicht gern gesehen werden, namentlich aber um die Habgier der Flussanwohner, die in jedem Fremden einen reichen Mann vermuten, nicht allzusehr zu reizen. Das Boot, das sie nach Pe-sê bringen sollte, war eines der schönsten und bestgebauten auf dem Flusse; es hatte einen platten Boden und zwei Fuss Tiefgang.

Anfangs Februar waren endlich die Vorbereitungen beendet. Mit den nötigen Pässen und einem Empfehlungsschreiben an den Unterpräfekten von Pe-sê versehen, in welchem derselbe aufgefordert wurde, den Reisenden Transportmittel und Vorräthe für die Landreise zu besorgen, traten sie am 5. Februar (also nahezu zwei Monate nach ihrer Ankunft in Canton) früh vor Sonnenaufgang die Reise an. In seinem Unterlauf schwärmt's auf dem Si-kiang von Booten, ein Beweis von der überaus zahlreichen Bevölkerung an den beiden Ufern und dem regen Verkehr derselben mit Canton. Eigentümlicherweise hatte sich die Nachricht, dass Fremde den Fluss heraufkommen, schon verbreitet. Kaum hatten sie nämlich die Stadt verlassen, als sie von einer Proklamation hörten, in welcher auf den Kopf eines jeden der

beiden Fremden eine Summe von 1000 Mark gesetzt war. Der Kapitän und seine Leute zeigten sich äusserst erschrocken, und die Reisenden erschienen in der Folge nur noch in chinesischen Kleidern, liessen sich auch so selten als möglich sehen und legten in keiner der grössern Städte an. Täglich passirte man eine bis zwei Zollstationen, wo Salz und andere Waaren verzollt werden müssen, so dass diese im Preise rasch steigen, je weiter sie sich von Canton entfernen. Diese Stationen bestehen gewöhnlich aus einem grossen, plattbodigen Fahrzeug mit dem Bureau des Beamten; ein zweites Boot wird als Küche verwendet. Durch diese Zollschranken ist der Handel selbstverständlich lahm gelegt, und kann er unter solchen Umständen unmöglich aufblühen. Deshalb wird dann auch der Schmuggel schwunghaft betrieben, und aus allen Anzeichen zu schliessen, hatte auch ihr Kapitän Salz an Bord, das er den Zollbeamten schlau verheimlichte. Den Bootsleuten gibt Colquhoun das Zeugnis ausserordentlichen Fleisses, grosser Geduld und Gutmütigkeit. Schon vor Tagesanbruch gingen sie an die Arbeit, die mit zwei kurzen Unterbrechungen zur Einnahme der einfachen Mahlzeiten bis Sonnenuntergang dauerte. Nach dem Essen, zu dem höchstens 15 Minuten verwendet wurden, gingen ein paar Pfeifen von Mund zu Mund.

Bei der Arbeit stossen die Leute ein fürchterliches Geschrei aus und stampfen laut mit den Füssen. Wenn es zu regnen anfängt, bekleiden sie sich sofort mit einem aus Gräsern gefertigten Mantel, der den Regen nicht durchdringen lässt; denn so gleichgiltig es den Chinesen ist, bei der Arbeit bis an den Leib im Wasser zu stehen, so unangenehm ist ihnen die Nässe zwischen Kopf und den Hüften.

Zu beiden Seiten des Stromes kann nur ein schmaler Streifen Land kultivirt werden, der sich hie und da zu kleinen Ebenen erweitert. Die wichtigsten Mittel zum Lebensunterhalt bietet den Anwohnern der Fluss, und unzählige Schiffe legen Zeugnis ab von dem enormen Verkehr auf demselben. Das Aussehen der Ufer wechselt beständig und bildet ein mannigfaltiges, oft wunderschönes Panorama. Zu bedauern ist, dass die Bergabhänge öde und kahl und nicht besser bewaldet sind. Die Chinesen scheinen nicht zu begreifen, welchen Vorteil ihnen die Wälder gewähren. Bei einiger Sorgfalt und mit nicht gar grossen Kosten könnte man den Berglehnen ein ganz anderes Aussehen geben. An der Kultur der Felder ist dagegen nichts auszusetzen, hilft ja auch die Natur dem Landmanne nach mit den Überschwemmungen des Flusses, der Schlamm liegen lässt, wie der Nil.

Ohne Unfall erreichten die Reisenden die Stadt Wu-tschou, etwa 20 englische Meilen von Canton entfernt und in kommerzieller Hinsicht der wichtigste Ort zwischen dem Meere und Jün-nan. Bis hierher können

Dampfschiffe mit geringem Tiefgang fahren. Nur in wenigen Kaufläden findet man ausländische Waaren, und ein ordentlicher Handel mit solchen kann sich nie entwickeln, da, wie schon bemerkt, die Zölle vollständig prohibitiv sind. Um sich zu erkundigen, wie es mit der oben erwähnten Proklamation stehe, machten unsere Reisenden einen Besuch beim Präfekten, der wirklich auch schon davon gehört hatte und ihnen denn auch auf ihren Wunsch ein Kanonenboot zur Begleitung mitgab. Dabei ist nun allerdings nicht an ein englisches oder französisches Kriegsschiff zu denken, sondern diese Kanonenboote sind einfache Fahrzeuge mit einem hohen Maste und nur einem einzigen Wohnraum, einer kleinen Kajüte für den Kapitän. Das Bemerkenswerteste auf dem ersten Boote, das sie in seinen Schutz nahm, waren 3 alte Kanonen englischer Abstammung. Die Mannschaft trug keine Uniform; der Kapitän war ein alter, einfacher Herr, der weder lesen noch schreiben konnte. Solche Fahrzeuge begleiteten die Reisenden bis Pe-sê. Weiter hinauf waren sie aber kleiner, hatten bloss noch eine Kanone und 6 Mann Besatzung; ein einziger Schuss hätte sie wahrscheinlich selbst zum Sinken gebracht.

In Wu-tschou begann die eigentliche Arbeit unserer Reisenden. Bis dorthin war der Strom nämlich schon vermessen, und hatten die beiden Freunde sozusagen nichts zu tun. Von da an mussten sie aber wie die Schiffsmannschaft bei Tagesanbruch aufstehen und bis Sonnenuntergang schwer arbeiten. Colquhoun schreibt darüber: „Die Vermessungen, bei denen Wahab und ich einen Tag um den andern wechselten, waren der langen Dauer wegen sehr beschwerlich. Beständig den Sonnenstrahlen ausgesetzt und gezwungen sein, die ganze Aufmerksamkeit 12 Stunden lang und länger stets auf die charakteristischen Züge des Flusses zu richten, ermüdeten mehr, als man glauben sollte. Anfänglich versuchten wir uns alle 3 Stunden abzulösen, allein das störte beim Eintragen der Resultate in die Karte, und so beschlossen wir denn, einen Tag um den andern abzuwechseln, was, von der Ermüdung abgesehen, recht gut ging, da wir nun an einem Tage massen und am folgenden die Ergebnisse einzeichneten. Auf diese Weise hatten wir die Abende frei, um das Tagebuch zu schreiben und sonstige Beschäftigungen vorzunehmen. Wir führten nämlich auch ein meteorologisches Journal, lasen den Stand eines Aneroid-Barometers zur Herstellung eines Profils unserer Route ab und setzten diese Tätigkeit auf der ganzen Reise fort.“

Von Wou-tschou bis Nan-ning, in einer Entfernung von abermals 200 englischen Meilen, nähert sich der Fluss den Ufern des Meerbusens von Tongking, von dem aus auch etwas Überlandhandel nach den wichtigsten Orten des Si-kiang betrieben wird. Das dazwischenliegende

Land ist gebirgig und wird von Räubern unsicher gemacht. Überall fanden die Reisenden auf dieser Strecke die traurigen Spuren der Taiping-Rebellion, die hier ihren Anfang genommen hatte: halb und ganz ruinirte Städte, Dörfer und Tempel, gänzlich verwahrloste Strassen und Wege, Landstriche, die aus Mangel an Ackerbau treibender Bevölkerung sich in Wüsten verwandelten, Bergwerke, die völligem Zerfall entgegengehen. Es hatte diese Rebellion, so unglaublich es klingt, — 2,000,000 Menschen weggerafft und den Wohlstand des Landes schwer geschädigt. Auch der Reisende Richthofen bezeugt die unerhörten Verwüstungen, die sie gebracht. Wochenlang reiste er durch Distrikte, wo von der frühern Bevölkerung nur noch 3 Prozent übrig waren, durch einstige Grossstädte, deren zu Hunderttausenden zählende Bevölkerung bis auf den letzten Mann niedergemetzelt worden war.

Oberhalb Wu-tschou wird die Schifffahrt auf dem Fluss sehr beschwerlich, indem sich das Gefälle vergrössert und häufig Stromschnellen vorkommen. Die abwärts fahrenden Boote fliegen mit ungeheurer Geschwindigkeit vorbei; aufwärts aber ging's langsam, nur 3 englische Meilen in der Stunde. An den Stromschnellen blieb man fast still liegen und Zoll für Zoll musste da das Schiff von der Mannschaft an einem Tau aufwärts gezogen werden. Wenn es gar nicht mehr gehen wollte, streute der Kapitän eine Anzahl Papiere, die mit Gold- und Silberschaum bedeckt waren und ebensoviel Gold- und Silberstücke vorstellen sollten, ins Wasser, um die Flussgöttinnen zu versöhnen. Am gefährlichsten ist der Strom zur Zeit der Hochfluten, hervorgerufen durch Regengüsse in Jün-nan. Dann steigt das Wasser durchschnittlich 30 Fuss, ja 50—70 Fuss über den gewöhnlichen Stand im Winter. Felsen und Klippen verschwinden und verlieren ihre Gefährlichkeit; dagegen ist die Strömung furchtbar reissend, für Schiffer und Landleute gleich erschreckend. Je weiter man den Fluss hinauf kommt, desto geringer wird die Zahl der Fahrzeuge; die Landschaft wird wilder, und die wenigen Städte, die man trifft, stehen in so schlechtem Ruf, dass unsere Reisenden selten landeten. Am ehesten konnte dieses in Dörfern und Weilern geschehen, deren Bevölkerung ihnen im Allgemeinen freundlicher gesinnt war. Durch photographische Aufnahmen und andere Beobachtungen wurde aber schnell Argwohn erweckt, und oft fanden sie für gut, sich so schnell als möglich wieder einzuschiffen. Namentlich gross ist der Hass der Chinesen gegen die Missionäre, und überall zeigte sich die geringe Gewalt, welche die Beamten über das Volk besitzen. Wiederholt wurden die Reisenden von denselben förmlich gebeten, nicht zu landen, da sie für die Folgen nicht verantwortlich sein könnten.

Von Wu-tschou an aufwärts werden die Reisfelder seltener, und Mais bildet die Hauptnahrung der Bewohner. Daneben pflanzt man Zuckerrohr, Pflaumen, Pfirsiche, Birnen, Melonen und eine Art Weintrauben, namentlich viele Kürbisse, die sehr gut gedeihen und in grossen Mengen gegessen werden. Schweinefleisch, Geflügel, Eier und Brennholz konnten von den Reisenden zu mässigen Preisen gekauft werden, obwohl sie nicht gerade reichlich vorhanden waren. Die Vorräte wurden stets in den grösseren Städten ergänzt, was jedoch nur geschehen konnte, wenn Markt gehalten wurde, d. h. jeden fünften Tag. Colquhoun findet, die chinesischen Speisen seien nicht so verabscheuenswürdig, wie man in Europa glaube; geradezu absurd sei es, wenn man meine, neugeborene Hunde, Katzen, Ratten u. s. w. seien die tägliche Nahrung der Chinesen. Allerdings mögen die ärmsten Klassen in Canton solche Sachen geniessen, sonst aber besteht die Hauptnahrung der Armen aus Reis, den sie mit einer Schale heissen Wassers hinunterspülen.

Eigentümlich ist, dass die Chinesen nie kaltes Wasser trinken und dasselbe für ungesund und nur für Barbaren passend erachten. Wahrscheinlich rührt dies daher, weil das Flusswasser, hauptsächlich in den grösseren Städten, stark verunreinigt und schmutzig ist.

Der 17. Februar ist der chinesische Sylvester. Da wird den ganzen Tag Feuerwerk abgebrannt, und am Mittag erhielten unsere Leute eine frugale Mahlzeit nebst ein paar Flaschen Reiswein. Dieser ist das Nationalgetränk; doch ist es nur den Dichtern und Gelehrten, zu denen jeder zählt, der Anspruch auf Geist macht, gestattet, viel zu trinken; ja es wird von ihnen sogar erwartet, dass sie hierin etwas Ordentliches leisten können. „Eure Trinkkraft ist so gross, wie Euer Geist,“ ist ein gewöhnliches Kompliment für Gelehrte, welche diese Schmeichelei allerdings ablehnen, dann aber um so unmässiger trinken, um sie mit Recht zu verdienen.

Neujahr ist das grösste Fest der Chinesen und vielleicht das einzige, wobei alle Schichten der Bevölkerung die Arbeit einstellen. Die Dörfer sind dann sauber geputzt und überall an den Türen der Häuser, in den Hallen, Scheunen und sogar an den Geräten sind vergoldete und rote Papiere mit Sprüchen befestigt. Das Boot unserer Reisenden war in gleicher Weise geschmückt und zur Freude der Mannschaft schrieben sie über ihre Türe: „Viel Glück zum neuen Jahr.“ Auch in China ist es allgemein Sitte, dass höher Gestellte den Untergebenen am Neujahrstag Geschenke machen; die Ladeninhaber schicken ihren Kunden Kleinigkeiten, und die Diener erhalten dabei ebenfalls ein Trinkgeld.

Nan-ning gehört zu den wichtigern Städten am Westfluss und treibt etwas Handel nach dem Vertragshafen Pack-hoi im Golf von Tongking, der in etwa fünf Tagereisen zu erreichen ist. Ihre Einwohner sind aber sehr berüchtigt und schwer in Botmässigkeit zu halten; das Leben des Präfekten ist durchaus kein angenehmes, namentlich wenn Gelehrte aus dem Westen kommen und sein Gebiet durchstöbern wollen; er wünschte deshalb auch, dass unsere Reisenden *nicht* landen. Die Bewohner der Dörfer schildert Colquhoun dagegen als gutmütig, einfach, ehrlich, fleissig, gefällig, freundlich, sogar gastfrei, soweit es die Mittel erlauben.

Auch jenseits Nan-ning, zwischen dieser Stadt und Pe-sê, welche wieder eine Entfernung von circa 200 englischen Meilen trennt, scheint die Bevölkerung arm zu sein, und liegt viel kulturfähiges Land unangebaut da. Die Meinung, ganz China sei ein grosser, schöner Garten, wird im Süden des Reiches gründlich widerlegt. Aber überall sind die Bauern fleissig und suchen den Mangel an guten Gerätschaften durch unermüdliche Arbeit, starke Düngung und wiederholtes Umbrechen des Bodens auszugleichen. Die Schifffahrt ist hier noch beschwerlicher, als auf dem Mittellaufe und fordert von den Bootsleuten die grössten Anstrengungen. Gerade unlieb waren den Reisenden die Verzögerungen an den Stromschnellen nicht, da sie diese Gelegenheiten benutzten, um ans Land zu gehen und photographische Aufnahmen zu machen. Die Fischerei auf dem Strome ist verpachtet, aber jedenfalls unter drückenden Bedingungen, da die Fischer noch ärmer sind, als die Bauern. Bei ihrer Arbeit bedienen sie sich häufig einer Art Raben, deren Hals mit einem starken Bindfaden eingeschnürt ist, so dass sie die Beute nicht verschlucken können. Zur Zeit der Ruhe sind sie mit einem Kettchen angebunden; lässt man sie los, so stellen sie sich von selbst am Rande des Bootes auf, tauchen auf ein gegebenes Zeichen unter und bringen dem Fischer die Beute herauf. Manche Vögel sind so gut dressirt, dass sie auch ohne Halsring die Fische abliefern, dazu die Stimme ihres Herrn kennen und auf dessen Ruf sofort zurückkehren.

Zum Zwecke der Opiumbereitung wird hier auch Mohn gepflanzt; Es dürfte sich nach Colquhoun der Gebrauch von Opium fast gänzlich auf eigenes Fabrikat beschränken und die Einfuhr aus Indien nach China überhaupt bei fortschreitender Verbesserung der chinesischen Produktion nach und nach auf ein sehr geringes Minimum sich beschränken.

Am 10. März kamen die Reisenden in Pe-sê an. Die Fahrt hatte nur 34 Tage gedauert und erhielt also der Kapitän eine Gratifikation von 30 Dollars. Pe-sê ist eine Stadt zweiter Ordnung und

besitzt eine Garnison von 2000 Mann unter dem Kommando eines Generals. Die Ufer des Stromes waren von unzähligen Fahrzeugen der verschiedensten Art eingefasst; auch in den Strassen herrschte ein äusserst geschäftiges Leben und Treiben, was auf einen regen Handel und ein Aufblühen der Stadt schliessen lässt. Die Kaufleute sind in Gilden oder Clubs vereinigt, welche an verschiedenen Orten Lokal-kommissionen haben, die Preise der Waaren und die Höhe der Löhne feststellen und über sonstige kommerzielle Fragen entscheiden. Von dem Präfekten und dem General wurden unsere Reisenden auf das freundlichste aufgenommen und in ihren Vorbereitungen auf die Weiterreise auf das tatkräftigste unterstützt. Dagegen schienen es die beiden Dolmetscher darauf abgesehen zu haben, ihnen einen hässlichen Streich zu spielen. Sie erklärten nämlich, nach Canton zurückkehren zu wollen aus Furcht vor den Entbehrungen und Gefahren einer Reise durch Jün-nan und die Laosländer, die allerdings mit Rücksicht auf Klima und Sicherheit in keinem guten Rufe stehen. Die Reisenden waren in Verzweiflung und mussten sich entschliessen, statt nach dem gewünschten Süden in nördlicher Richtung nach der Stadt Jün-nan zu gehen. Dort hofften sie katholische Missionäre zu finden und mit ihrer Hilfe die Mittel zu bekommen, ihre Reise weiter fortzusetzen. Da, im letzten Augenblick, anerbietet sich der zweite Dolmetscher, sie noch weiter zu begleiten; Herr Hong-beng-kan kehrte dagegen im gleichen Boote nach Canton zurück.

Die Beobachtungen, die Colquhoun zwischen Canton und Pe-sê*) gemacht hat, zieht er in folgende Sätze zusammen:

1. Das kulturfähige Land ist im Verhältnis zum ungeheuern Flächenraum des gebirgigen Terrains sehr klein. Es ist möglich, dass es weiter vom Fluss entfernt noch fruchtbare Ebenen und Plateaux gibt, die früher kultiviert waren, und dass die schreckliche Vernichtung während der Rebellion die Hauptursache der Oede des Landes ist.

2. Im Vergleich zum Flächeninhalt des Landes ist auch die Bevölkerung gering. Es ist nicht einmal das gesamte kulturfähige Land, so klein dasselbe verhältnismässig ist, angebaut.

3. Auffallend ist die grosse Zahl der verfallenden Städte am Fluss, die alle mehr oder weniger Zeichen früherer Prosperität und Grösse aufweisen. Die Folgen der Taiping-Rebellion und des mohammedanischen Krieges in Jün-nan, so verderblich deren Einfluss auch gewesen ist, sind nicht die einzigen Ursachen dieses Verfalls; ein anderer

*) Sie beziehen sich also auf die beiden Provinzen Kwang-tung und Kwang-si, von denen die erste gegen Süden an den Meerbusen von Tongking, die andere an Tongking selbst grenzt.

Grund scheint der zu sein, dass der Frachtverkehr zwischen Jün-nan und Canton nach dem Jang-tse abgelenkt worden ist.

4. Die Feindseligkeit des Pöbels in den Städten ist hauptsächlich, wenn nicht ganz die Schuld der Gelehrten, zum Teil auch die Folge der Unbeliebtheit der Missionäre, deren Einfluss den faullenzenden Gelehrten und Beamten verhasst ist.

5. Die Schifffahrt auf dem Fluss könnte in der untern Hälfte leicht und ohne übermässige Kosten beträchtlich verbessert werden. Würde die vollständige Sicherheit von Leben und Eigentum auf dem Flusse gewährleistet und eine Dampferfahrt mit Schiffen von leichtem Tiefgang eingerichtet, so würde der Verkehr bald zunehmen. Unter chinesischer Herrschaft wird diese Möglichkeit aber nicht eintreten. Ihre Politik basirt auf dem Grundsatz, den Dingen den Lauf zu lassen, und sie tröstet sich damit, dass es so am besten sei, wie es komme.

Die ersten drei Tagereisen über Pe-sê hinaus bis nach Pa-vi wurden ebenfalls noch auf dem Flusse zurückgelegt. Die Fahrzeuge sind hier eigens dazu gebaut, dass sie die Stromschnellen leichter passiren können und daher aus dauerhaftem und elastischem Holz angefertigt, das auch ausserordentlich stark sein muss, weil die Boote beständig gegen die Felsen geworfen werden und an den Steinen aufstossen.

Die neuen Schiffsleute legten wie die frühern eine bewundernswerte Gewandtheit und Geschicklichkeit an den Tag, wenn sie je nach den Flussverhältnissen das Fahrzeug schleppten, ruderten, schoben, hoben oder zogen. Sie assen kalten Reis und tranken kaltes Wasser, ein Beweis, dass sie nicht mehr eigentliche Chinesen waren. Sie wurden deshalb auch von dem Dolmetscher, dem Koch und seinem Jungen hochmütig als Barbaren betrachtet. In Pa-vi wurde das Quartier in einem Josshaus oder Tempel aufgeschlagen. Die Sitte, Tempel als Herbergen zu benutzen, ist bei den reichen Chinesen und Mandarinen allgemein; für Bedienung, Essen und Trinken, sowie die Betten haben sie dann selbst zu sorgen; ärmere Leute sind dagegen gezwungen, in den gewöhnlichen Herbergen zu übernachten, meistens elenden, schmutzigen Gebäuden, in denen Menschen und Tiere bunt durcheinander gewürfelt liegen. Mit Hilfe des Präfekten wurden nun Träger und Pferde für die Landreise engagirt, und die Karavane bildete einen stattlichen Zug, voran 6 Pferde mit den Instrumenten und Arzneien, dann einige Dutzend Kulis mit Lasten, hierauf der Koch und sein Junge, beide zu Pferd mit hoch aufgezogenen Knien, hinter ihnen der Dolmetscher in einem Tragsessel, sodann zwei vom Präfekten geschenkte Sessel, die aber statt der beiden Freunde die Geldkiste, einige Instrumente und andere Gegenstände enthielten, endlich Colquhoun und Wahab zu Fuss, obwohl das Gehen in China als eine Schande angesehen wird.

Zuerst führte sie der Weg tagelang durch sehr gebirgiges Terrain, und wiederholt mussten sie bei glühender Hitze (denn sie befanden sich unter dem nördlichen Wendekreis) Höhenzüge von 6000--7500 Fuss überschreiten. Mitunter waren die Gegenden von solcher Pracht, dass Colquhoun an die schönsten Schweizerlandschaften erinnert wurde. Da diese Route noch von keinem Europäer gemacht worden war, so strömte überall, wo sie hinkamen, das Volk in Schaaren zusammen und starrte sie offenen Mundes an. Die Leute waren in ihrer Neugier oft so zudringlich, dass die Mandarinen den Reisenden Soldaten mitgaben, welche die Menge zurückhalten sollten. Die Bewohner des südlichen Jün-nan sind keine eigentlichen Chinesen. Solche findet man fast nur in den Städten; auf dem Lande dagegen trifft man selten verkrüppelte „Lilienfüsse“; die Frauen werden da besser behandelt und tragen ein einfaches, reinliches Kostüm. Bei einem Volksstamme fanden die Reisenden die eigentümliche Sitte, dass der Mann das Wochenbett halten muss. Wird ein Kind geboren, so legt sich der Gatte für 40 Tage zu Bette, während die Frau ihrer Arbeit auf dem Felde nachgeht.*)

Von den Mandarinen wurde sehr häufig die Frage an sie gerichtet, ob sie kein Mittel gegen das Opium besäßen, dessen verheerenden Wirkungen sie gern entgegenarbeiten möchten. Natürlich konnte ihnen nicht entsprochen werden; mit Freude nahmen sie dagegen Gaben des fieberstillenden Chinins an, das überall sehr geschätzt ist, und ein Präfekt gab Colquhoun sogar den Auftrag, er möchte seine Königin ersuchen, ihre Aerzte mit der Untersuchung der schrecklichen Jün-nan-Pest zu beauftragen und seinem Volke ein Heilmittel dagegen zu schicken.

In Lin-an betraten unsere Reisenden ein Gebiet, das 13 Jahre früher schon einmal von Europäern durchwandert worden war, nämlich von der Expedition, welche die französische Regierung im Jahre 1867 ausgesandt hatte, um den Lauf des Mechong zu erforschen. Gerne hätte Colquhoun hier etwas Genaueres über den Namho-Fluss der Franzosen gehört; aber wie schon oft machte er wieder die Erfahrung, dass die Chinesen den Fremden gegenüber nichts wissen wollen, oder über die benachbarten Länder sich in einer bodenlosen Unwissenheit befinden. Der Reisende kann in China bezüglich der erhaltenen Auskunft nicht vorsichtig genug sein, und er tut gut, wenn er dieselbe auch bei den unbedeutendsten Angaben stets auf die Wahrheit prüft.

*) Diese Sitte ist nicht einzeln und beruht auf der Annahme, dass zwischen dem Vater und dem Neugeborenen inniger Zusammenhang bestehe und das Wohlbefinden des Kindes vom Verhalten des Vaters abhänge.

In Shih-ping am I-long-See, an dessen Ufer eine schön gepflasterte Strasse hinführt, begegneten unsere Reisenden ganz zufällig alten Bekannten, nämlich einer Gesellschaft von 12 Händlern aus Canton, die sie vorher schon in Hai-tung am Westflusse getroffen hatten. Diese waren zu gleicher Zeit, wie sie selbst, von Canton aufgebrochen, aber über Pack-hoi, am Meerbusen von Tong-king, gekommen und hatten auf diese Weise die Reise um 20—25 Tage abgekürzt.

Jedes Jahr verlassen so etwa 400 Cantonesen ihre Heimat und verbreiten sich in Gesellschaften von 12—20 Personen unter der Leitung eines Anführers ins nördliche Tongking und Jün-nan, wagen sich aber nie in die südlich gelegenen Laosländer, das eigentliche Reiseziel Colquhouns. Die Artikel, die sie verkaufen, sind europäisches Fabrikat: Zündhölzchen, Nadeln, Handspiegel, Messer und ähnliche kleine Gegenstände, die sie 60—70 Tagemärsche weit auf dem Rücken tragen. Es ist begreiflich, dass von einem grossen Profit da nicht die Rede sein kann, und dass sie denselben dadurch zu erhöhen suchen, dass sie allen Zollstationen sorgfältig aus dem Wege gehen.

Geradezu überraschend findet Colquhoun die Zahl der Brücken im südlichen Jün-nan und die Schönheit derselben. Sie sind meistens aus massiven Kalksteinblöcken gebaut; die Bogen derselben sind symmetrisch und würden selbst einem europäischen Baumeister Ehre machen. Leider werden sie, wenn sie einmal vollendet sind, nicht mehr gehörig unterhalten, was Colquhoun auch bei anderen Gebäulichkeiten auffiel.

In Talan, einem grossen und wichtigen Stapelplatz, namentlich für Thee und Baumwolle, wurden die Reisenden vom Präfekten sehr freundlich aufgenommen; aber er warnte sie eindringlich, in dieser Jahreszeit ihre Reise nach den Laosländern fortzusetzen, da sie selbst von chinesischen Händlern wegen der Gefährlichkeit des Klimas gemieden würden. Doch sie liessen sich nicht abschrecken; bei fast unerträglicher Hitze, ungenügender Nahrung und schlechtem Quartier wurde der Marsch 14 Tage lang fortgesetzt, bis sie endlich nach Puerh gelangten; aber der Mandarin von Talan hatte ihnen die Gefahren der Reise nicht übertrieben. Im Tale des Papien bat sie jedermann um Arzneien, und in einem Dorfe fanden die Reisenden nicht einen gesunden Einwohner; alle sahen elend und fieberhaft aus, und viele litten ausserdem an Kröpfen und Augenkrankheiten. Wahab selbst wurde in Folge der Strapazen und der Dissenterie so krank, dass er den Tragsessel nicht mehr verlassen konnte.

Puerh, nach welcher Stadt der berühmteste Thee benannt wird, obgleich er nicht hier, sondern acht bis zehn Tagemärsche weiter im Süden, in J-bang, wächst, hat durch die Taiping-Rebellion ebenfalls schwer gelitten; es besitzt nur eine Hauptstrasse mit unbedeutenden

Nebengassen. Von europäischen Waaren findet man vereinzelt englische Nadeln, Zwirn, Knöpfe, farbige Stoffe, schwedische Zündhölzchen u. s. w. Bedeutend blühender ist das einige Tagemärsche weiter im Süden an der Grenze liegende Ssu-mau, das einen beträchtlichen Handel in Eisen, Seide, Tabak, Thee, Baumwolle und den eben genannten Kleinigkeiten aus Canton oder Tongking hat. Hier erklärte der Dolmetscher plötzlich, er gehe nicht weiter nach Süden, da er der Hitze und der ungesunden Luft am Mechong und in den Laosländern erliegen würde. Alle Bemühungen, seinen Sinn zu ändern, blieben erfolglos. Es war auch unmöglich, einen neuen Führer zu finden, da der Mandarin von Ssu-mau im Bunde mit dem Dolmetscher alle diesfallsigen Anstrengungen vereitelte. 25 Tagemärsche hätten die Reisenden nach Zimmé gebracht, wo Colquhoun sich schon einmal aufgehalten und wo er neue Mittel zur Rückreise gefunden hätte. Nun musste er sich entschliessen, in ganz entgegengesetzter Richtung über Tali nach Bamo zu gehen, das 46 Tagemärsche entfernt war. Da die Kasse fast erschöpft und die gefürchtete Regenzeit im Anzug war, so war keine Zeit zu verlieren. Drei Tagemärsche brachten sie nach Mohé zurück, in dessen Nähe sich sehr beträchtliche Salzlager befinden; dann ging es durch das Tal des Papien hinauf. Wenn etwas die Reisenden mit dieser unerwarteten Aenderung ihrer Route aussöhnen konnte, so war es der Gedanke, dass der Weg von Puerh nach Tali noch von keinem Europäer gemacht worden.

Das Wasser des Papien, eines Flusses, der später in den Songka münden soll, und dasjenige seiner Nebengewässer ist sehr ungesund, obgleich es kristallklar ist. Die Soldaten, die Colquhoun auf Befehl der Präfekten begleiteten, sowie die Treiber und Träger enthielten sich desselben vollständig und hinderten sogar Colquhoun, als er sich nur einmal den Mund damit reinigen wollte. Auf dem ganzen Marsche trank dieser nie ungekochtes Wasser, sondern stets heissen oder kalten Thee. Leider bemühte er sich vergeblich, auch Wahab vom Genusse des Flusswassers abzuhalten; deshalb verschlimmerte sich dessen Zustand fortwährend, so dass er den ganzen Tag getragen werden musste. Die Ebene des Papien gehört in einigen Teilen zu den schönsten, welche die Reisenden getroffen, und mit verhältnismässig geringen Kosten könnte eine vorzügliche Strasse längs des Flusses gebaut werden. Weiter gegen Norden dagegen bot das Tal einen traurigen Anblick dar. Nachdem dasselbe zuerst vom mohammedanischen Krieg verheert worden war, wurde es auch noch von der Jün-nan-Pest heimgesucht. Eine Menge Dörfer fanden unsere Reisenden fast ganz leer, und schliesslich begegneten sie meilenweit keinen Menschen mehr. Endlich, nachdem sie zu guter Letzt noch ein Gebirge von 9000 Fuss

Höhe überschritten hatten, erreichten sie Tali, eine ziemlich bedeutende Stadt am See gleichen Namens. Mit zerrissenen Kleidern, zerlumpten Schuhen, ungekämmtem Haar und auf den Tod erschöpft zog Colquhoun als der letzte der Karavane in der Stadt ein. Über den Empfang schreibt er Folgendes: „Kaum hatte ich mein Lager geordnet und ein Bad zu nehmen begonnen, als der Dolmetscher, den ich auf Erkundigungen ausgeschickt hatte, ob kein englischer Missionär in der Stadt wohne, mir meldete, dass mich ein Herr zu sprechen wünsche. Mein Besucher war Charles Clarke, Mitglied der chinesischen innern Mission, an den ich seltsamerweise vor meiner Abreise aus England Empfehlungsbriefe erhalten, obgleich ich nie beabsichtigt hatte, Tali zu besuchen. Er lud uns sofort ein, sein Haus mit ihm zu teilen, und bald darauf hatten wir das Vergnügen, seine Gattin, eine Schweizerin, zu begrüßen, deren Liebenswürdigkeit, verbunden mit der Gastfreundschaft und Zuvorkommenheit ihres Mannes uns bald die ausgestandenen Strapazen vergessen liess. Wenige Tage in ihrer angenehmen Gesellschaft genügten, um mich wieder herzustellen und auch Wahab neue Kräfte gewinnen zu lassen. — Bei ihrer Ankunft in Tali hatten Herr und Frau Clarke unzählige Schwierigkeiten zu überwinden, um das Vorurteil der Beamten zu beseitigen, die sogar zu verhindern suchten, dass die Fremden in der Stadt eine Wohnung erhielten. Anfänglich wollte sich niemand finden, der ihnen bei der Reparatur ihres fast unbewohnbaren Hauses behilflich gewesen wäre, und erst nach langer Zeit waren sie im Stande, einen Dienstboten zu bekommen. Ihrem Takt, ihrer Gutherzigkeit und Freundlichkeit gelang es indessen, das Übelwollen der Bevölkerung zu besiegen und die ersten Anfänge einer Schule zu gründen. Damals zählte dieselbe 8 Kinder.

In Tali ging Colquhouns Forschungsreise zu Ende, da der Weg bis Bamo am Irawadi schon von andern genau beschrieben worden war. Die von unsern Reisenden vermessene Strecke von Canton durch das südliche Jün-nan bis Tali hat eine Länge von 1500 englischen Meilen oder 300 Schweizerstunden. Der Marsch nach Bamo beanspruchte noch 20 Tage und war der beschwerlichste Teil der Reise, da eine Reihe hoher Gebirgszüge zu überschreiten war und man in tiefe Flusstäler hinabsteigen musste. Einmal war Colquhoun nahe daran, sämtliche Photographien zu verlieren, da ein Maultier auf dem schmalen Pfad stürzte und in den Fluss fiel. Mit Führern und Dolmetschern hatte er anfangs wieder alle erdenklichen Schwierigkeiten. Da erschien, wie ein Engel in der Not, der französische Pater Vidal, der Missionär von Tshü-tung, der, um seine angegriffene Gesundheit zu stärken und seinem Bischof Bericht über seine Tätigkeit zu erstatten, sich ihnen anschloss und sie bis Mandalay begleitete. Vom

Fieber geschüttelt, erreichten sie endlich den Irawadi und verlebten bei dem amerikanischen Missionär zu Bamo einige glückliche Tage. Leider wurde Wahab wieder krank, und seine Kräfte nahmen sichtlich ab. Ihm zulieb wurde dann der ganze Weg bis Rangoon zu Schiff zurückgelegt. Dort nahm ihn ein englischer Arzt in sein Haus auf, und als sein Befinden etwas besser war, wurde er nach Calcutta geschickt mit der Weisung, unverzüglich die Reise nach England anzutreten. Auch Colquhoun eilte heim, sobald es seine Verhältnisse erlaubten. Nachdem er von verschiedenen Gesellschaften gefeiert worden war und dem Vizekönig von Indien in Simla einen Besuch gemacht hatte, schiffte er sich am 12. September nach England ein, so dass er nach Ablauf eines Jahres wieder in seiner Heimat ankam. Wahab war damals schon verreist, starb aber auf der Überfahrt — ein neues Opfer des nie ruhenden Forschungsgeistes.

Jün-nan, die grösste und wichtigste der drei Provinzen des südlichen Chinas, ist ein ausgedehntes und ebenes Hoch-Plateau, auf welchem die Hauptgebirgsketten von Süden nach Norden streifen. Zwischen diesen Bergzügen, die im Norden eine Höhe von 12—1700 Fuss, im Süden eine solche von 7—8000 Fuss erreichen, liegen zahlreiche tiefe Schluchten, durch welche mehrere der grössten indo-chinesischen Ströme fliessen: der Mechong, der Salween und der Shweli. Ferner befinden sich dort beträchtliche Seen und zahlreiche fruchtbare Ebenen und Täler. Im Süden des Landes ist nach Colquhoun der Boden weit fruchtbarer und die Bevölkerung viel wohlhabender, als im Norden. Hier ist die Gegend wild und infolge der starken Nebel und Regengüsse fast unbewohnbar; die Bevölkerung ist ausserordentlich arm und dünn und lebt hauptsächlich von Mais, weil das Land zu gebirgig ist, um Reis zu produziren; andere Getreidearten werden nur in geringen Mengen gebaut, und Thee und Tabak sind von der schlechtesten Sorte. Industrie und Handel gibt es nicht. Im Süden und Südwesten ist es dagegen anders. Da sind die Ebenen reich und dicht bevölkert, die Zahl der Städte und Dörfer ist eine bemerkenswerte; aber trotz der Fruchtbarkeit des Bodens ist von Handel fast nicht die Rede, indem es durchaus an Verbindungen mangelt. Alle Waaren müssen von Trägern, Pferden und Maultieren befördert werden, wodurch sich die Transportkosten bei den weiten Entfernungen ganz enorm steigern. Auf den Ebenen werden Reis, Mais, Erbsen, Bohnen, Opium, Tabak und Zucker produziert, auch findet man die meisten europäischen Früchte, wie Äpfel, Birnen, Pflaumen, Pfirsiche, Kastanien u. s. w. Ein voller Drittel des bebauten Landes wird zur Produktion von Opium verwertet, das zum Teil von den in Jün-nan lebenden Chinesen konsumirt, grösstenteils aber nach den benachbarten Provinzen ausge-

führt wird, wo es seiner vorzüglichen Qualität wegen sehr geschätzt ist. Die Eingeborenen rauchen es selbst nicht. Die Bevölkerungszahl ist jetzt nach dem Franzosen Kergaradec 8,000,000, nach Colquhoun nur etwa 4,000,000 gegen 15,000,000 vor dem Krieg und der Pest. Den hauptsächlichsten Einfuhrartikel bildet gegenwärtig Baumwolle, welche über Ssu-mau oder Bamo gebracht wird, sodann britische Stückgüter, Salz und die schon aufgezählten europäischen Waaren, welche meistens über Canton kommen. Der Mineralreichtum des Landes ist ohne Zweifel gross. Im Süden und Westen begegneten den Reisenden zahlreiche Karavanen mit Kohlen, Eisen und Kupfer in Stücken, sowie mit kleinen Quantitäten Silber; in Tali sahen sie Blattgold für den birmanischen Markt klopfen. Im Süden passirten sie auch an Gold-, Kupfer-, Salz-, Eisen-, Silber- und Bleigruben vorbei, während man in andern Teilen Kohlen, Zink, Zinn, Eisen und Silber findet. Die Behörden aber, ohne deren besondere Erlaubnis die Bergwerke nicht ausgebeutet werden dürfen, ermutigen in keiner Weise dazu. Es bedarf eben eines strengen Regiments, um die Leidenschaften einer Minenbevölkerung im Zaume zu halten, und die Mandarinen gehen allfälligen Unannehmlichkeiten lieber aus dem Wege, indem sie die Ausbeutung der mineralischen Schätze eher hindern als fördern. Interessant ist die Entdeckung, dass der in China berühmteste Thee aus dem I-bang-Distrikt am Mechong kommt; er wird fälschlich Puerh-Thee genannt, nach Ssu-mau gebracht und dann nach allen Richtungen weiter transportirt, unter anderm auch durch Karavanen nach dem Jang-tse-kiang, auf diesem nach Shanghai und von dort nach Peking u. s. w. Wie theuer die Transportkosten sind, lässt sich daraus schliessen, dass dieser Thee, der im südlichen Jün-nan von ärmern Leuten getrunken wird, bei seiner Ankunft in Shanghai so theuer geworden ist, dass man ihn nicht nach Europa verladen kann.

Nach dem Vorausgegangenen erscheint es erklärlich, dass die Engländer und Franzosen mit lüsternen Blicken nach dieser Provinz blicken und jedes den Handel mit derselben nach seinen Gebieten zu ziehen sucht. Auch Colquhoun beschäftigt sich mit der wichtigen Frage, wie Jün-nan dem europäischen Handel erschlossen werden könnte. Er findet, dass dabei folgende Routen in Betracht kommen: 1) der Jang-tse-kiang, 2) der Cantonfluss, 3) der Songka von Tongking aus, 4) die Bamo-Route, 5) eine Route von britisch Birma aus. Vom Mechong, dem mächtigsten Strome Hinter-Indiens, ist also gar nicht die Rede, weil derselbe auch nach dem Urteil seiner französischen Erforscher als Handelsweg durchaus unbrauchbar ist. Auch der Salween ist trotz seines Wasserreichtums wertlos, da er viele Stromschnellen bildet. Die Gestaltung von Jün-nan ist nun derart, dass keine der oben

genannten Routen für sich allein den gesammten Handel zu erreichen und zu erschliessen vermag. Der Jang-tse-kiang eignet sich natürlich nur für die nördlichen Teile, die aber wild und arm sind, so dass es nach Colquhoun kaum möglich ist, dass der Handel über diese gebirgigen und unfruchtbaren Gegenden hinausdringe. Der Cantonfluss kann infolge der ausserordentlichen Schwierigkeiten, die er der Schifffahrt entgegensetzt und wegen der Gebirge, welche sein Tal vom Innern der Provinz trennen, nur dem östlichen Teil von Jün-nan dienstbar gemacht werden. Die jetzige Bamo-Route hat eine Länge von 300 englischen Meilen; auf der ersten Hälfte von Bamo bis Momein oder Tengjue geht's 5000 Fuss aufwärts; von dieser Stadt bis Tali passirt man die Wasserscheiden des Shweli, Salween und Mechong, sowie die drei Flüsse selbst mit ihren tiefen, schluchtartigen Tälern; die Höhe der sieben zu überschreitenden Gebirgsketten variirt zwischen 8700 und 6900 Fuss. Eine Eisenbahn zwischen Bamo und Tali würde also ausserordentlichen Schwierigkeiten begegnen und mehr Mühe kosten, als sieben oder acht Bahnen über die Alpen. Es bleiben also noch die Songka-Route von Tongking und ein Handelsweg von Britisch-Birma aus. Die Franzosen setzen selbstverständlich auf die erstere grosse Hoffnungen, namentlich seitdem der Kaufmann Dupuis den Fluss erforscht und günstige Berichte über denselben abgegeben hat. Auch Richthofen gibt in seinem Werke über China dieser sogenannten französischen Route den Vorzug. Bei aller Hochachtung vor dem berühmten deutschen Reisenden wagt aber Colquhoun doch einige Bedenken auszusprechen, da dieser Weg nach dem armen und schwach bevölkerten Südosten Jün-nans und nicht nach dem reichen Südwesten und Westen führt und auch die Bergwerke zu weit vom Fluss entfernt seien. Auch die Schwierigkeiten der Schifffahrt auf dem Songka schätzt Colquhoun grösser als Dupuis, nach dessen Meinung die ganze untere Hälfte des Stromes in einer Länge von circa 600 Kilometern dem Handel nutzbar gemacht werden könnte. Nach Colquhoun kann die obere Hälfte bis Manhau nicht einmal mit Booten befahren werden. Zwischen Manhau und Laokai, etwa drei Tagereisen weit, schliessen steile Felsen den Fluss ein. Auch dieser Teil ist wertlos; überdies ist er sowie die ganze Gegend von Manhau berüchtigt durch tödliche Miasmen, so dass die Leute, welche ihr Beruf an den Fluss hinab führt, jeden Tag in die höher gelegenen, gesunden Ortschaften zurückkehren. Von da bis Konence ist die Schifffahrt gehindert durch Sandbänke, Felsen und 15 Stromschnellen, und der Fluss ist vom November bis März nur für Boote unter vier Tonnen fahrbar. Zwischen Konence und Hanoi können Fahrzeuge von leichtem Tiefgang kursiren; von unbestreitbarem Wert ist eigentlich nur der Unterlauf im Delta, von Hanoi oder Kescho bis

zum Meer, wo zu allen Zeiten Boote mit fünf Fuss Tiefgang verkehren. Auch die Nebenflüsse des Songka sind mit Ausnahme ihrer untersten Teile durchaus nicht verwendbar, und wenn sich Frankreich den Handel mit Jün-nan sichern will, so kann das nur durch eine Eisenbahn längs des Stromes geschehen, was auch von einsichtigen Franzosen selbst anerkannt wird.

Eine Eisenbahn könnte aber nach Colquhoun auch von Martapan aus über Zimme und Kiang-tun gebaut werden. Sie würde zwar länger als die französische, hätte aber den Vorteil, dass sie nach der Europa näher liegenden Westküste Hinter-Indiens führte. Unser Reisender befürwortet deshalb auch mit aller Lebhaftigkeit die Untersuchung dieser Route, damit die Engländer den Franzosen zuvorkommen und der Handel nach britischen Gebieten geleitet werde. In einem interessanten Abschnitte zeigt er, wie ein Land unter einer umsichtigen und klugen Regierung und durch Eröffnung von Handelswegen rasch zu grosser Blüte gelangen kann. In Britisch-Birma, d. h. in den drei Provinzen Tenasserim, Pegu und Aracan an der Westküste, ist nämlich die Bevölkerungszahl seit 1863 von 2,000,000 auf 3,700,000 gestiegen. Verdoppelt hat sich aber in den letzten zehn Jahren auch das Areal des bebauten Bodens, die gesammte Einfuhr, der Reisexport, und das gleiche britische Birma, gegen dessen Annexion sich die indische Regierung lang sträubte, da sie fürchtete, den indischen Finanzen eine grosse Last aufzubinden, liefert jetzt dem Staat eine jährliche Revenue von nahezu einer Million Pfund Sterling. Im Jahre 1868 fuhr auf dem Irawadi noch kein Dampfer; da überliess die Regierung einer Gesellschaft drei alte Schiffe und Schleppekähne, und 1881 besass diese schon 29 prächtige Dampfer und 44 Frachtboote und expedirte zwei Mal wöchentlich zwei und mehr Dampfer mit Schleppezügen nach Mandalay und ein Mal wöchentlich einen Dampfer nach Bamo.

Lange Jahre bemühten sich die Kaufleute in Rangoon bei der englischen Regierung, dass sie in Birma Eisenbahnen baue, um allmählig eine Verbindung mit dem südwestlichen China herzustellen. Aber erst im Frühling 1878 wurde die erste Linie von Rangoon nach Prome eröffnet, drei Jahre später betrug die Netto-Einnahme schon beinahe 5 Prozent des Anlage-Kapitals, obgleich die Bahn dem schiffbaren Irawadi entlang führt. Dazu ist seither auch die Linie von Rangoon nach Tungu im Sittangtal gekommen, welche die reichste Reisegend Birmas berührt, ohne Schwierigkeiten nach Mandalay und Bamo fortgesetzt werden kann und den Handel nach den englischen Besitzungen jedenfalls ausserordentlich heben muss. Als neue Route empfiehlt nun Colquhoun, wie schon angedeutet, eine Eisenbahn von Martapan über Zimme nach Ssu-mau, durch welche auch die Schan- und Laos-Länder

dem Handel erschlossen würden. Ohne Überwindung grosser Schwierig-
könnte sie allerdings nicht erstellt werden, wenigstens sagt er: „Als die
Franzosen, d. h. die oben erwähnte Expedition, im Westen die mäch-
tigen Gebirgsketten zwischen Ssu-mau und Birma liegen sahen, trösteten
sie sich über die enttäuschende Erfahrung, dass der Mechong durchaus
unschiffbar sei, mit dem Gedanken, dass kein vernünftiger englischer
Ingenieur das Projekt entwerfen werde, Birma mit dem Südwesten
Jün-nans mittelst einer Eisenbahn zu verbinden.“ Er fährt aber fort:
„Ich hege jedoch keinen Zweifel, dass bei den grossen Fortschritten
der neuern Eisenbahntechnik dies geschehen kann und auch geschehen
wird; nicht, indem man eine Linie über die Gebirgsketten wählt, son-
dern, indem man dieselben umgeht und den einen Höhenzug über-
schreitet, welcher die Provinz Tenasserim vom Schanland-Zimme trennt.“
Weiter meint Colquhoun, dass durch Ausdehnung der Bahn bis an die
Grenze Chinas dieses veranlasst werden möchte, sie im eigenen Land
gegen Osten und Norden, Stück um Stück anschliessend, weiterzuführen,
wodurch dann sein Projekt der Anfang des dereinstigen grössten Eisen-
bahnnetzes der Welt würde. Wie weit Colquhoun in seinen Ausführ-
ungen Recht hat, ist nicht leicht zu entscheiden. Mit Rücksicht auf
die französischen Ansichten und Bestrebungen ist er als Engländer
einigermassen Partei. Der gute Ruf jedoch, den er als Reisender ge-
niesst und die Hochachtung, mit der er von seinen Vorgängern spricht,
ohne allerdings ihre weitgehenden Hoffnungen zu teilen, scheinen
zu bürgen, dass seine Angaben und Schlüsse ebenfalls glaubwürdig
seien und einer soliden Unterlage nicht entbehren. Dafür sprechen
auch verschiedene Urteile in der französischen Presse. Wiederholt ist
nämlich das Ministerium Ferry scharf angegriffen worden, dass es sich
mit dem überaus fruchtbaren und stark bevölkerten Tongking nicht
begnügen wolle, sondern seine Macht noch weiter auszudehnen suchte.
Es erklärt sich diese Opposition daraus, dass der unbefangene Kenner
Indo-Chinas in Übereinstimmung mit Colquhoun findet, dass die an
das Delta grenzenden Teile Tongkings einen langen Krieg mit China
nicht zahlen, indem sie gebirgig, unwegsam und zum Teil ungesund
sind, dass die dahinter liegenden Teile des südlichen Chinas nicht
die Handelsvorteile bieten, die man sich verspricht, und dass der
Handel mit dem entfernten Jün-nan auf dem Songka oder dem Fluss
entlang auf nicht zu unterschätzende Schwierigkeiten stösst.