

hele Vinteren. I Aarene fra 1866—1879 har den ydre Del af Arsukfjord kun i to Vintre været tillagt til Stadhed, og Tykkelsen af Isen, der for en Del bestod af sammenfrossen Sne, naaede da op til henved 3 Fod. Et saadant Islæg kan, afhængigt af Vejrforholdene, bryde op ved voldsomme Storme i Slutningen af Marts eller holde sig til ind i Maj, indtil Solen har skjærnet Isen, medens Islægget i de mere indesluttede Partier af Fjordene gjerne holder sig til ind i Juni. Fjordisen kan altsaa ikke som i Nordgrønland tjene til at fremme Samfærdselen; den lægger tværtimod omtrent fra Oktober til April store Hindringer i Vejen for al Samfærdsel, i det ejendommelige *Tyndisdannelser* vanskeliggjøre eller umuliggjøre Afbenyttelsen af ethvert Slags Fartøj, Sydgrønlands eneste Samfærdselsmiddel. Medens Temperaturen af Fjordvandet i Arsukfjord, efter Maalinger i Overfladen, midt om Sommeren kan naa op til 9—10° C., er den i de sex Vintermaaneder, fra Oktober til April, i Reglen under 0°, skiftende imellem 0° og  $\pm$  2°, hvad der maaske for

en Del maa tilskrives det stærkt afkølede Vand, der tilflyder den fra Indlandsisen. Saa snart Fjordvandets Varme i Vintermaanederne er sunken under 0°, danner det ferske Vand fra alle Elve, der ligesom smeltet Sne selv holder en Temperatur af omtrent 0°, saa vel som Vandet fra Indlandsisen, med stille Vejr strax Tyndis, naar det flyder ud paa Overfladen af det kolde Saltvand, og densaaledes dannede Tyndis føres stadig ud ad af Strømmen, medens ny Is dannes bag den. Man møder under disse Forhold ofte det Særsyn, at Tyndis dannes i alle Elvmundinger ved en Lufttemperatur, der er et Par Grader over Frysepunktet. Da denne Tyndis er Ferskvandsis, er den meget haard og skarp, og altsaa farlig for Fartøjer, der ikke ere jærnklaedte; ere Elvene vandrige efter stærkt Nødslag, kunne Fjordene i meget kort Tid fyldes med store Partier af denne Tyndis, der føres langt omkring af uberegnelige, med Tidevandet skiftende Strømretninger, og endog kan træffes helt ude imellem Yderøerne.

## Handelsvejene til Jynnan,

af **V. Hoskiær**, Oberst i Ingeniørkorpset.

(Hermed Tavle VI).

I den sidste Snæs Aar har Jynnan været besøgt af ikke faa Evropæere, og blandt disse ville vi fremhæve enkelte, der have offentliggjort Beskrivelser af deres Rejser; paa vedføjede Kaart findes angivet de Veje, de have fulgt.

Cooper kom 1868 nord fra, i det han paa Jangtssefloden rejste gennem Provinsen Szetschvan og over A-tong-ze i Jynnan naaede til Wej-tien; herfra vilde han trænge ind i Thibet, men maatte vende om og rejste da over Shanghai til Kalkutta for fra Indien 1870 at smutte ind i Thibet, men naaede heller ikke da længer end til Grænsen. Jynnan blev derpaa gennemrejst fra Syd til Nord af en fransk Kommission 1869 og af Franskmanden Dupuis 1869—72, samt fra Øst til Vest af Engelskmanden Margary 1873, hvis Rejse her skal kortelig omtales.

*Margary* forlod Shanghai den 22de August 1874, sejlede op ad Jangtsen, forbi Hankov og gennem Tungting Søen til Tschangti; her saas endnu mange Spor af Tajping-Opstanden, og Ruiner af Byer og Landsbyer vidnede om den Grusomhed, hvormed de indfødte havde ført

denne Krig. Det frugtbare Land laa øde, og der var ikke længer nogen Udsørsel fra Provinsen Kwætschu; Tetræerne, der hidtil vare saa gode her, vare nu forsvundne; kun hist og her voxede Bomuld, og den eneste Industri var Lervarer og Bambustøve. Paa Bjærgene, der ere af Sandsten, voxede Asketræer ved Foden og Fyr og Gran paa Toppen; Tømmerflaader førtes ned ad Floderne, og i Bjærgene fandtes nogle Kulminer. I Nærheden af Handelsstaden Kwæ-yang-fu vare Forholdene noget bedre; men det var dog kun Ris og Tobak, som dyrkedes her. Indbyggerne i disse Egne holdt af at spise fede Hunde og at ryge Opium, og de eneste fremmede, som taaltes, var de katholske Missionærer\*). Opholdet var ellers her saa billigt, at man for et Par hundrede Kroner om Aaret kunde leve som en Gentleman. Paa sin videre Rejse kom

\*) Missionæren *Baller*, der i Efteraaret 1880 rejser fra Hankov ved Jangtsen til Kwæ-jæng-fu, og over Tschungking tilbage til Jangtsen, omtaler Egnens smukke Natur og de mange hvide, røde og blaa Valmueblomster; men sporer stor Ødelæggelse fra Oprørets Tid.

Margary forbi flere Kulminer, der alle vare vandrette, i det Kineserne gik fra Siden ind i Bjærgtet; her fandtes ogsaa Gipsgruber og Saltværker, hvorfra Saltblokke slæbtes bort af Æsler eller Muldyr, Heste eller Oxer; man udsaaede Bønner her i Slutningen af November, hvilket tydede paa et Klima som Neapels. I Byen Jynnan-fu var der en levende Handel med Sadelmagerarbejde, Lamper, Smykker og Opium. Den 17de December kom Margary til Tali-fu og Maanedsdagen derefter til Bhamo, hvor han traf den engelske Expedition fra Birma under Oberst Browne, og han var saaledes den første Evropeer, der havde tilbagelagt den fremtidige indisk-kinesiske Handelsvej fra Øst til Vest. Franskmanden Garnier havde vel gennemrejst Jynnan fra Syd til Nord, da han 1868 tog fra Mekong til Tali-fu og derpaa ad Jangtsen til Shanghai, men Sladen havde samme Aar, ligesom Cooper, forgjæves forsøgt at gennemrejse Landet, og hverken Dupuis (1871) eller Baron Richthofen (1872) havde været heldigere.

Omtrent samtidig med Margary afgik fra Birma en anden engelsk Expedition under Ledelse af Engelskmanden Oberst Browne; den bestod desuden af Geografen Ney Elias\*) og Naturforskeren Dr. Anderson\*\*) og vilde fra Bhamo gaa frem mod Momien, da Margary stødte til den. Nu forsøgte den først en ny Vej over Savady, men de vilde Stammer viste sig saa uvenlige, at den maatte vende tilbage til Bhamo og forsøge at komme frem ad en anden Vej. Margary, der rejste forud, mødte Modstand, men troede dog, at det vilde lykkes ham at komme igjennem; da var det, at han og hans Følge blev dræbt i Manvin den 22de Februar 1875, og Expeditionen maatte nu opgive ethvert Forsøg paa at trænge videre frem og vendte tilbage til Rangun. Som Følge af Margarys Mord begyndte alvorlige Underhandlinger i Peking mellem den engelske Minister Sir Thomas F. Wade og det kinesiske Udenrigsministerium; flere Gange saa det ud til Krig mellem disse to Magter, og England forøgede sin Flaade betydelig i de kinesiske Farvande.

Under disse Underhandlinger afrejste Legationssekretær Grosvenor 1876 fra Shanghai for nærmere at undersøge Forholdene i Jynnan. Han tog fra Jynnan-fu, samme Vej som Margary, og ved Manvin fortalte man ham, at man havde tilbudt Margary at vise ham nogle Kilder i Byens Omegn og paa Vejen dertil dræbt ham

med Spyd; man viste ham ogsaa Træet, hvori man havde hængt Margarys Hoved, medens man havde kastet hans Krop i Floden. Hr. Baber,\*) som fulgte med Grosvenor, beskriver denne Rejse fra Hankov over Teng-yueh og Tali-fu til Jynnan-fu, og da Garnier paa sin Rejse (1868) kom fra Øst til Tali-fu og Sladen (1868) fra Vest til Teng-yueh, faar man ved denne Rejse tillige angivet Vejen, der fører fra Saigon til Bhamo.

Ingeniørkaptajn Gill\*\*), der i Februar 1877 rejste fra Shanghai op til Jangtsen, traf i Chungking sammen med Baber. De toge op ad Min Floden, forbi Tshingtu, og Lung-pau-ting, den sidste kinesiske By paa Vejen til Søen Kokonor; herfra toge de over en Højderyg tilbage til Tshingtu, hvor Mesny stødte til dem, og derpaa over Litang, Batang og Tali-fu til Bhamo, hvortil Gill kom den 1ste November 1877, og fandt en Baad, Cooper havde sendt ham i Møde.

M<sup>c</sup>. Carthy\*\*\*) gjorde 1878 fra Hankov til Bhamo en Rejse, som han i sin Missionsvirksomhed tilbagelagde uantastet i kinesisk Dragt og uden Vaaben.

Ogsaa fra Assam er der gjort Forsøg paa at naa til Jynnan. Saaledes tog H. Cottam og Lipper fra Kalkutta (33 Mil paa Jærnbane, 147 paa Damper og 13 Mil til Hest) til Sadija i Assam, og vilde herfra i Februar 1876 rejse langs Floden Tenga-pani, over Ling-fu til Jynnan; men det var Aarstiden for den stærke Regn, og de maatte vende om. De mene dog, at man ad denne Vej gennem Stammerne Singfu, Shan og Kampti, i hvis Land der findes meget Sølv og Rav, kan komme til Irawaddy og Jynnan, og en Komité, hvori Sir Rutherford Alcock og Sir Thomas F. Wade have Sæde, er i Færd med at undersøge dette Forslag. Den engelske rejsende Peal mener, at man ikke kan komme fra Assam til Jynnan uden at gaa mod Sydøst til den Vej, som fører fra Birma over Pathar, Nargjang Sø og Hukong Dalen. Det er derfor maaske rigtigere at nøjes med fra Sadija at rejse 45 Mil til Bathang og gennem Szetschvan til den dér sejlbare Jangtse, men ikke forsøge paa fra Assam at trænge ind i Jynnan.

Rocher, der i Slutningen af 1870 forlod Hankov ved Jangtsen, rejste 1871-73 i Jynnan og naaede mod Vest

\*) Report of Mr. E. C. Baber's Journey through the Province of Jynnan with Mr. Grosvenor. Calcutta. 1877.

\*\*) Kapt. W. Gill, R. E. The River of Golden Sand. London. 1880.

\*\*\*) J M<sup>c</sup> Carthy's Rejse findes i „Proceedings of the Royal Geographical Society“, for August 1880.

Dr. Harmont rejste 1877 fra Mekong gennem Senum til Annam og er den første, som har passeret Vandskjellet mellem Mekong og det kinesiske Hav.

\*) Elias blev 4 Aar senere af den engelske Regering sendt til Emiren af Kashgar, der den Gang var i Leh.

\*\*) J. Anderson. Mandalay to Momien, a narrative of the two expeditions to Western China of 1863 and 1875. London. 1876.

til Tali-fu, mod Syd til Man-hao. Han har beskrevet sin Rejse i et Værk\*) i to Dele, i hvilket han tillige omtaler Provinsens oprindelige Folkestammer, hvoraf flere endnu findes temmelig ublandede, og meddeler Landets Historie fra de ældste Tider til Nutiden; bl. a. beskriver han omstændelig det muhammedanske Oprør 1855-73, under hvilket han baade traf sammen med Oprørets Ophavsmand Ma-te-hsing, dets senere Leder Ma-schy-lung og den kinesiske Guvernør Tsen-schy-jing.

Af Rochers Rejsebeskrivelse fremgaar, at Provinsen Jynnan er et meget frugtbart Land og i høj Grad rigt paa Metaller. Det frembringer ikke blot Ris og Korn, Bønner og Raps, Hør og Silke, men tillige Tobak og Opium, Te og Sukker samt allehaande Frugter. Her er tillige en Del Fabriker, hvori der tilvirkes Bomulds- og Silkevarer, Papir af Bambus, Risvin og Sukker, Lån og Lervarer, ja her støbes endog Kanoner. Af Dyr findes her mange Svin, Bøfler og Muldyr samt nogle Heste; af Fuglevildt Vagtlær og Fasaner.

Men hvad der især udmærker Provinsen Jynnan, er, som nævnt, dens Rigdom paa *Metaller*. Overalt er der Jærnminer, men kun de rigeste drives; Støbejærnet koster kun 3 Øre pr. Pund; Smedejærnet, som fremstilles heraf, 6—9 Øre, og Staalet 15—20 Øre pr. Pund. Næst efter Jærn findes Kobber i størst Mængde; Halvdelen eller omtr. 12 Millioner Pund skal til en lav Pris gives til Regeringen, der heraf udmønter Smaaønt, de saakaldte Sapekker, Cash eller Tschen; den anden Halvdel betales med 72 Øre pr. Pund og beskattes svært. End videre er der talrige Sølvminer, og af Sølvmalmen udskilles meget Guld; desuden findes her Tin (ved Linan), Kviksølv (ved Tali-fu) og Zink (ved Ping-i-hsien). Endelig er her rige Stenkulslag, og flere Steder findes ædle Stene, saa som Rubiner, Topaser, Safirer og Bjergkrystaller, kostbar Jade-sten (ved Tali-fu) og ypperligt Marmor; Aarer i dette Marmor danne kunstige Skikkelser, og en smuk Bordplade deraf, to Fod i Firkant og to Tommer tyk, bliver betalt med tusende Kroner.

Rocher slutter sit Værk med en Undersøgelse af de *Handelsveje*, ad hvilke Jynnan staar i Forbindelse med Omverdenen, og en Angivelse af, hvilken Vej der efter hans Mening vil faa særlig Betydning. Da dette er en Sag, som man for Tiden tillægger stor Vigtighed baade i England og Frankrig, i det begge Lande kappes om, hvo der først kan tilegne sig Adgangen til Jynnan, og da det vil kunne faa stor Betydning paa Verdensmarkedet, om den rige Provins Jynnan bliver gjort let tilgængelig

\*) Emile Rocher. La Province Chinoise du Jynnan. Paris. 1878.

for Evropæernes Handel, ville vi her gengive det herhenhørende Afsnit af Rochers Bog.

Sex Handelsveje staa for Tiden aabne her. Nogle ere lange, bekostelige og vanskelige, andre saa godt som ubrugelige paa Grund af „Li-kin“ Systemet, det vil sige Opkrævningen af Toldafgift af alle Varer, som føres fra én Provins til en anden. Kun en enkelt Vej følger et Flodløb, der paa hele Strækningen er sejlbart, nemlig Floden Tongking, ogsaa kaldet Song-kaï eller den røde Flod, som udspringer i Provinsen Jynnan; den forener næsten alle ønskelige Betingelser, saa vel med Hensyn til Længde som til bekvem Transport, og den medfører som Følge heraf en betydelig Tidsbesparelse. Men denne Vej var siden 1873 i Oprørernes Hænder, og disse gjennede snart Handelen bort hen imod Vejen, der fører til Kanton.

Jynnan synes fortrinlig udstyret af Naturens Haand ved de store Flodløb, som gennemstrømme Landet i alle Retninger, saa som Chin-lung-kiang (eller Lan-tsang-kiang), Lu-kiang, der løber med dybt, men mudret Vand mere vestlig og næsten jævnsides med hin, samt i Nord Chiu-sha-kiang eller „Floden med det gyldne Sand“, der ved sin store nordlige Bue danner Grænsen mellem Jynnan og Szetschuan. Alle disse Floder komme fra Thibet og have udhulet deres Leje i Bunden af dybe Snævringer, der sno sig gennem Bjærgene, samt optage en Mængde Bifloder. Ingen af disse Floder, der indtil deres Udløb i Havet overrisle store Strækninger af det Land, som de gennemløbe, er sejlbar op til den Provins, vi her omtale; men alle frembyde flere eller færre Hindringer. Song-kaï eller den „røde Flod“, der udspringer i selve Jynnan, er den eneste, som er sejlbar paa hele sit Løb, og dette er forholdsvis kort. Den frembyder saaledes en sikker, kort og god Vej, medens de øvrige Veje, den ad Kantonfloden deri medregnet, bortset fra en vanskelig Sejlads, ikkun staa i Forbindelse med mer eller mindre ubetydelige Vandløb, som løbe langs Provinsens Grænse eller et Par Dagsrejser uden for samme.

1. Den *første Vej* fører op ad Jangtse-kiang til Yao-chu, den første By i Hunan ved Tung-ting Søen. Har man passeret denne Provins, træder man ind i Provinsen Kvætschu, som man maa gennemvandre i dens hele Bredde for derfra at komme ind i Jynnan. Der medgaar ikke mindre end 80 Dagsrejser under almindelige Forhold for at tilbagelægge Afstanden mellem Hankov og Jynnan-fu. Denne Vej anses for den korteste af de Veje, som udgaa fra Jangtse-kiang, og vælges sædvanlig af de Mandariner og Embedsmænd, som herfra skulle til Peking. Den er uden Nytte for Handelen paa Grund af de Toldafgifter, som opkræves ved Indførselen i Hunan, Kvætschu og Jynnan, og var længe

spærret af de oprørske „Miao-tse'r“ og Muselmænd, som indtog flere af Byerne i Kvætschu; men den blev atter, hen imod Udgangen af 1873, frigjort og har siden været meget søgt af rejsende eller af Embedsmænd, hvis Rejsegods er toldfrit. Det var ad denne Vej, at, som forud nævnt, den ulykkelige engelske Konsularagent Margary begav sig til Jynnan. — Skjønt de Toldafgifter, som her opkræves ved Vareførslen mellem Provinserne indbyrdes, ere høje, ere de dog ikke den eneste Gjenstand for Kjøbmændenes Klager. Da al Vareførsel i disse Bjærglande sker paa Muleryg, og da ingen passable Vandveje naa ud over Chenyuan-fu, fra hvilken By der endnu er 31 Dagsrejser over Land til Jynnans Hovedstad, ere de høje Førselsomkostninger i og for sig tilstrækkelige til at lade Handelen sky denne Vej. Lejen for et Muldyr udgjør pr. Dag omtrent 0,30 Tael eller 1,50 Kr., og et saadant Dyr bærer næppe 120 Pund. Den samlede Fragt for en Muldyrladning til Jynnan udgjør saaledes 9,30 Tael eller 46,50 Kr. Som Følge af disse Førselsomkostninger og de Toldafgifter, der maa udredes til de tre paaagældende Provinser, benyttes denne Vej ikke af Handelen, skjønt den er kortere end Vejen ad øvre Jangtse.

2. Gaa vi videre op ad Jangtse, finde vi tvende andre Veje. Den ene af disse eller den *anden Vej* forlader Jangtse ved Na-chi-sien, lige over for Luchu, for at følge en lille Flod, der efter et Par Dages Sejlads fører til Jung-ning-hsien. Hele Vejlængden udgjør 80 Dagsrejser. I sidstnævnte By forlader man Floden for at følge Landvejen, og der medgaar 20—21 Dagsrejser over Szetschvans og Kvætschus Bjerge for at naa til Jynnan-fu. — Denne Vej, som Rocher fulgte i 1871—73, fordi Kvætschu-Vejen den Gang ikke var fuldkommen fri, frembyder de samme Ulemper for Handelen som hin, i det de Varer, som føres gennem det nordvestlige Kvætschu, maa betale Told til denne Provins. Under hans Ophold i Jynnan blev denne Vej meget søgt af Embedsmænd og studerende, der skulde til Peking for at tage Examen, saa vel som af rejsende; men siden Aabningen af den førstnævnte Kvætschu-Vej gennem Hunan, er den næsten aldeles opgivet til bedste for hin.

3. For Øjeblikket er den *tredje Vej* over Schui-fu, lige over for Hsy-tschu, den vigtigste Vej, og ad den ledes hele Handelen ind i Jynnan. De Varer, der komme fra Havne i Szetschvan, kunne føres i Baad lige til Schui-fu, og derefter følge Landvejen. En Del mindre værdifulde Artikler gaa et Stykke op ad Takuan-ting; men Sejladsen paa denne Flod er saa farlig, at Kjøbmændene foretrak et Par Dages længere Transport paa Muler fremfor at trodse de talrige Fald og Klipper, som spærre Flodlejet.

Ad denne Vej kommer man umiddelbart fra Szetschvan til Jynnan, og der udredes kun én Gang Told, nemlig Jynnans Toldsted Lao-va-tan. Ihvorvel de Omkostninger, som paaløbe ved den længere Flodrejse og dermed følgende Tidsspilde og Rentetab, ere sølelige nok til at tages med i Beregning, saa mere end opvejes dette Tab dog derved, at man undgaar Toldgrænsen i Kvætschu. Det er denne Vej, som fulgtes af den franske Opdagelses-Kommission 1869 under Fregatkaptajn Doudart de Lagrée, saa vel som af de engelske Udsendinge 1875 under Legationssekretæren i Peking Grosvenor. Landvejen fra Schui-fu gaar efterhaanden gennem følgende Byer: Takuan-ting, Chao-tung-fu, Tung-chuan og naa'r til Jynnan-fu efter omtrent 22 Dagsrejser.

4. Gaa vi, som Cooper 1868, om Provinsens nordlige Del gennem Szetschvan for at stige ned vest paa over A-teng-ze og Wej-tien, støde vi her paa en *fjerde Handelsvej*, nemlig den fra Tali-fu til Bhamo. Denne Vej, som Engelskmændene i flere Aar have stræbt at udforske, er sidst bleven fulgt af Margary og af Expeditionen under Grosvenor. Den Interesse, som den engelske Regering har i at skabe en Handelsvej fra sine indiske Besiddelser til det sydvestlige Kinas rige Provinser, har gjort denne Vej til Gjenstand for ganske særlige Studier. Medens det muhammedanske Oprør varede under Sultanen af Tali-fus Ledelse, gjordes der flere Forsøg paa at trænge frem til denne By; men de standsede til Hobe paa Muselmændenes Mistænksomhed. De rejsende\*) formaaede ikke at trænge ud over Teng-yueh-ting og Yung-chang-fu, og maatte derfor indskrænke deres Jagttagelser til Strøget mellem den sidstnævnte By og Grænsen. Uagtet de Skuffelser, som den ene Opdager efter den anden saaledes har været udsat for, har det engelske Folk med sin sjældne Ihærdighed, langt fra at tabe Modet, med fordoblet Iver stræbt at fjerne den Skranke, som en despotisk Regering vilde sætte for den. Efter Sultanen af Tali-fus Fald trængte Margary uden Vanskelighed frem lige til selve Bhamo; men det Baghold, i hvilket han faldt paa Tilbagevejen med den af Oberst Browne ledede Expedition, tvang denne til at vende om, og denne Ulykke gjorde Ende paa de Undersøgelser, som Expeditionen skulde foretage i denne endnu ukjendte Udkant af Provinsen.

Af hvad de tidligere rejsende saa vel som indfødte samt den sidste Expedition have meddelt, fremgaar det, at denne Handelsvej, som danner den naturlige Forbindelse mellem de britiske Besiddelser og Jynnan, frembyder

\*) Kapitajn Sprye, Major Sladen (1865) og Oberst Horace Browne.

alvorlige *Hindringer*. Vi tænke herved ikke paa de Vanskeligheder, som kunne rejse sig fra de Stammer, som bo i disse Egne; thi naar disse Bjærgboere ikke ophidses af Embedsmændene, ere de efter Udsagn af Mænd, som have levet mellem dem, godmodige og omgængelige Folk, som man let kan komme til Rette med. Hovedvanskeligheden opstaar fra Landets Naturforhold. En Rejse fra Bhamo til Tali-fu medtager under sædvanlige Forhold ikke mindre end 10 Dage og er overordentlig besværlig. Thi hele denne Del af Landet er gennemskaaet af høje, næsten parallelle Bjærgkjæder, mellem hvilke de Floder, vi oven for have omtalt, strømme i dybe Dale. Og hvor anstrængende og besværlig Vejen er i og for sig, bliver den endnu pinligere derved, at de Egne, som man ifølge Muldyrdrivernes Paastand er nødt til at passere, jævnlig hjemses af Pest.<sup>\*)</sup> Oprørernes Chef Ma-te-hsing, som har gjort denne Rejse flere Gange, udtalte over for Rocher den Paastand, at disse Egne vare utilgængelige om Sommeren paa Grund af giftige Uddunstninger fra Floderne. Hvis man skal tro Kineserne, bringer det Døden at indaande den Morgentaage, som hæver sig fra Vandet, og de vove sig derfor kun ind i disse Egne efter at have tilstoppet Næse og Øren, men især efter at have røget et Par Piber Opium, der anses for et Præservativ. Ma-te-hsing forsikrer aldrig selv at være bleven angreben, men vil have set mangfoldige Karavanrejsende (paa hin Tid kunde man kun overskride disse Bjærg i store væbnede Selskaber) angrebne af en dødbringende Feber, mod hvilken man ikke kjender noget Middel. Men de overtroiske Kinesere have dog i høj Grad overdrevet Faren. — De Varer, som før Oprøret og efter at Roligheden er vendt tilbage, ere førte frem ad denne Vej, overskride sjælden Tali-fu; derfra have de endnu 14 Dagsrejser over Land til Hovedstaden, Naar man gaar ud fra, at Førselsomkostningerne for hele Rejsen udgjøre 1,50 Kroner daglig pr. Hest, der bærer en Vægt af 120 Pund (100 kinesiske Pund), vilde de for 34 Dagsrejser udgjøre 51 Kroner pr. 120 Pund, uden at Told og andre Udgifter medregnes. Efter Rochers Skjøn ville kun faa Varer kunne taale saadanne *Omkostninger*. Paa den anden Side forbyde Landets Naturforhold uden umaadelige Udgifter, som den kinesiske Regering sikkert ikke vil indlade sig paa, at bruge andre Befordringsmidler; dertil er det Terræn, over hvilket

\*) Rocher har hørt Indbyggerne paa Meng-tse Plateauct tale paa lignende Maade om Vejen til Man-hao, og Folk i Juan-kiang vægre sig ved at overskride Grænsen for at gaa til Lao-kai, hvorfra en stor Del af den Bomuld kommer, som bruges i det østlige og sydlige Jynnan.

Vejen gaar, altfor brat couperet. Af disse Grunde maa de Varer, som ad denne Vej føres til Jynnan, standse i Tali-fu, fordi de ellers vilde møde Varer, som med lavere Førselsomkostninger ere hidførte ad andre Veje. Da det især er Bjærgboere, som bo mellem Tali-fu og Bhamo, medens Byerne kun ere lidet folkerige, maa Indførselen være begrænset, og hvad Udførselen angaar, kunne kun Metallerne fra Minerne i den vestlige Del af Landet, Medicinalvarer samt nogen Te føres ad denne Vej.

Efter Rochers Mening er der kun ét Middel til at grundlægge en Handelsvej, der kunde komme hele Provinsen, Hovedstaden medregnet, til Nytte og samle hele dens Handel, som nu fordeler sig mellem de andre Veje, nemlig Bygningen af en *Jærnbane* mellem Tali-fu og Bhamo. Denne Plan, som har været Gjenstand for dybtgaaende Undersøgelser fra de engelske Opdageres Side, frembyder overordentlige Vanskeligheder og vil baade kræve kæmpemæssige Arbejder og meget betydelige Kapitaler. Over for et saadant Foretagende spørger man sig selv, om Fordelene, hvor betydelige de end vilde blive, vilde staa i rimeligt Forhold til Bekostningen. Pengespørgsmaalet vilde lettelig kunne løses, eftersom de engelske Kapitalister næppe vilde undlade at slutte sig til et saadant Foretagende. Dette er derfor ikke Anstødsstenen; men først maatte man sikre sig Samtykke af de Regeringer, gennem hvis Lande den paatænkte Bane skulde føres, og denne Hindring er næsten uovervindelig. Paa Grund af sit Forhold til den indiske Regering vilde Birma mulig med det gode eller onde give efter for Englands Ønsker; men helt anderledes stiller Sagen sig med Kina. Uden ligefrem at tvinges med Magt vil Kina ikke indvilge i Bygningen af en Jærnbane, da det kraftig har modsat sig den lille Bane fra Wu-sung til Shanghai. Alverden kjender de Anstrængelser, som den engelske Afsending i Peking, Sir Thomas F. Wade, maatte gjøre for at opnaa Tilladelse til Bygningen af denne Banestrekning som et blot Forsøg; og hvad blev Udfaldet af et Samtykke, der næsten maatte aftvinges den kejserslige Regering? Den købte det hele Materiel og forpligtede sig til at drive Banen ét Aar; men samme Dag, som Overenskomsten udløb, standsede Driften helt og holdent. Grunden er tydelig nok: den kinesiske Regering følte sin Stolthed krænket, ved at have ladet sig saa godt som tvinge til en saadan Indrømmelse af Frygt for andre Forviklinger, og hvor overtydet den end er om Fordelen ved at bruge Damp som Befordringsmiddel, har den dog ikke over for sine Undersaatter villet have Udseende af at være veget tilbage for udenlandsk Tryk. En lignende Grund vilde bringe den til at modsætte sig den Bane, hvorom her er Tale.

5. Vi have nu omtalt de tre nordlige Veje fra Jangtsen, samt den ene vestlige over Bhamo og skulle derpaa gaa over til at omtale to sydlige. Den ene gaar op ad Kantons eller Si-kiangs nedre Løb ind til Pai-se-ting, hvor Sejladsen standser. Denne Vej, som vi ville kalde *Sydostvejen*, er ikke uden Ulemper. Den udkræver 40—50 Dages Sejlads mellem Kanton og Pai-se-ting, der ligger i Provinsen Kiangsi; herfra fører Vejen over Land i 18—20 Dage til Meng-tze-hsien, og derpaa bruges mindst 20 Dage til at naa Hovedstaden. I alt vil Rejsen saaledes modtage lidt over 3 Maaneder. Efter hvad rejsende have meddelt, der have sejlet paa Si-kiang paa forskellige Aartider, frembyder denne Flod mindst lige saa mange *Hindringer for Sejladsen* som Jangtse-kiang. Faldene ere talrige og vanskelige at komme over, medens Bredderne hærges af Flodrovvere, som af og til plyndre de forbisejlende Baade. Uagtet den kinesiske Regerings Bestræbelser for at værges Kjøbmændenes Sikkerhed, kan man kun gjøre Regning paa en betinget Beskyttelse i visse Egne af Kiangsi. Før Tong-king-Vejen spærredes, var Vareførselen ad Sydostvejen til og fra Jynnan meget begrænset; men siden har hele Udbyttet af Minerne i Syd og Øst taget denne Vej. De Toldafgifter, som Varer fra Kanton have at udrede i Provinserne Kiangsi og Jynnan, ere ligesom Transportomkostningerne overmaade høje; men ikke des mindre indføres ad denne Vej flere kinesiske og europæiske Varer, der sælges paa Markederne i det sydlige Jynnan til lavere Priser, end de, der komme nord fra over Chao-tung-fu, efter at have passeret hele Szetschvan, en Vej, der af Kjøbmændene anses for den mindst kostbare.

6. Den anden sydlige Vej fra Man-hao ad *den røde Flod* eller Song-kai er utvivlsomt den, som paa Grund af Provinsens geografiske Forhold har Udsigt til at opnaa den højeste Udvikling. Denne Flodvej er *Jynnans naturlige Handelsvej*, og før de Omvæltninger, som have hærget disse Egne, gik Omsætningen fra en Del af Kinas sydlige, østlige og vestlige Provinser ad den. Ved et Blik paa Kaartet vil man blive slaaet af, hvor kort denne Vej i Virkeligheden er i Sammenligning med de andre Veje, som vi have omtalt. Ifølge Udtalelser af Mænd, der bo i Man-hao, og som flere Gange have gjort Rejsen, medgaar der ikkun 15—20 Dage med at gaa op ad Floden fra Byen Hanøj til Man-hao. Da 20 Dage imidlertid turde være under Gjennemsnittet, ville vi forhøje Tallet til 25, hvad der er mere, end der behøves, og Resultatet bliver dog en betydelig Tidsbesparelse. Baadene kunne gjøre to Rejser, medens Varerne fra Hankov blot naa til Shui-fu, hvor de forlade Jangtse-kiang for at tage Vejen over Land. Føje vi de 10 Dage til, der udkræ-

ves for til Lands at naa fra Man-hao til Jynnan-fu, bliver Resultatet, at 35 Dage ere mere en tilstrækkelige for at føre Varerne fra *Kysten til Hovedstaden*, det vil sige til Hjærtet af Jynnan. Komme Varerne med Dampskib fra Saigon, Hongkong eller Kanton, maa der lægges 5 Dage til for Overfarten til Hanøj, saaledes at Kjøbmændene i Hovedstaden efter 40 Dages Forløb ville modtage Varesendingerne fra Havnene ved Kysten, medens de ere 80 til 100 Dage om at naa dertil fra Hankov ved Jangtsen. — I Følge de Oplysninger, Rocher fik, kan den røde Flod i sin nuværende Tilstand befares af Dampere med et Dybgaende af omtrent 2 Fod, selv paa den Aarstid, hvor Vandet staar lavest. Fra Maj til December (Tiden for Højvande) kunne Baade med et Dybgaende af 5 Fod 8 Tommer med Lethed gaa lige til Man-hao uden nogen som helst Fare for at røre Bunden. Paa Grund af de talrige Fald mellem Lao-kai og Man-hao og navnlig mellem Sin-kai og Man-hao, er det troligt, at Lao-kai, der ligger paa Grænsen mellem Jynnan og Annam, bliver det yderste Punkt, hvortil Dampere ville gaa, og saaledes Jynnans Stapelplads. For at naa saa vidt er der kun én Vanskelighed at overvinde, nemlig Strømhastigheden; men denne er efter Vidnesbyrd af Mænd, som have besejlet Floden, dog mindre end paa Jangtse-kiang. Derimod vil det være nødvendigt at udføre nogle hydrografiske Arbejder samt rense Flodbredderne for Sørøverne under „det sorte Flag“; men naar der saaledes tilvejebringes den fornødne Sikkerhed, vil denne Vej, som nu henligger unyttet af Handelen, blive en Hovedaare for Handelen i det sydvestlige Kina. — Besparelsen af Tid og Førselsomkostninger er ikke den eneste Fordel, som Handelen vil drage af denne Vej. Da Saigon og Hongkong ere Frihavne, ville de europæiske og andre Varer, som derfra indskibes med Bestemmelse til Jynnan, undgaa Toldafgiften og ville alene have at udrede en Transittold i Tong-king, hvor de omlades, og en Indførselstold ved Jynnans Grænse, men ingen af de trykkende Afgifter til flere Provinser. — England har utvivlsomt en stor Interesse i at faa en Handelsvej, som kunde forbinde dets indiske Bosiddelser med det sydvestlige Kina. Men Frankrig har paa sin Side en ikke ringere Interesse i at fremme Omsætningen ad denne Vej paa Grund af sin kokinkinesiske Koloni og det Protektorat, det udøver over Annam.

Hvis den kinesiske Regering blev revet med af vor Tids fremskridende Bevægelse, og i Erkjendelse af Nødvendigheden af hurtigere Befordringsmidler, bestemte sig til at afkaste sin gamle Civilisations hæmmende Baand for at indføre *Jærnbaner* i sit Land, hvilke af de foranævnte Veje ville da vinde mest derved? For at be-

svarer dette Spørgsmaal er det tilstrækkeligt at mærke sig de Afstande og de Vanskeligheder, som Vejene over Land frembyde. Det første Forslag til en Jærnbane blev fremsat af Kapitajn Sprye og gaar ud paa en henved hundrede Mil lang Linje, som vilde forbinde Rangun med Kiang-lung ved Chiu-lung-kiang (Mekongfloden) og senere skulde fortsættes til det Indre af Jynnan. Skjønt en saadan Bane vilde yde de paagjældende Egne og Befolkninger store Fordele, vilde dens Længde og som Følge heraf de Fragtomkostninger, som vilde komme til at tynde paa Varene, ikkun give ringe Udsigt til dens Udførelse. — I Vest er Vejen fra Bhamo til Tali-fu. Den er vistnok kortere end den forrige, men dog optaarne de naturlige Hindringer sig saaledes, at de gjøre Anlægget af en Jærnbane til næsten et Hjærnespind. I Sydost kunde en Bane med Lethed lægges fra Pai-se-ting til Jynnan-fu; men, som vi have sét, vilde den vanskelige Sejlads paa Si-kiang, de høje Førselsomkostninger og den ringe Sikkerhed paa Flodbredderne meget forringe Banens Nytte. Vejene fra Jangtse-kiang forbigaa vi, eftersom deres geografiske Beliggenhed udelukke dem fra at komme i Betragtning.

Vi have oven for antydet Fordelene ved Tongking Vejen, og uden at overdrive disse vil man kunne sige, at de maa træde i første Linje, naar Talen bliver om Jærnbaneanlæg. Medens der med Hest fra Jynnan-fu er 24 Dagsrejser over Tali-fu til Bhamo og 40 Dagsrejser fra Jynnanfu til Pai-se-ting ved Kantonfloden, er der kun 10 Dagsrejser til Man-hao ved den røde Flod, og herfra behøves paa Jærnbane kun et Par Timer for at komme til Hovedstaden Jynnan-fu. De Arbejder, der skulde udføres, og de Kapitaler, som ville medgaa dertil, ere kun ringe i Sammenligning med de andre Baners. Den vestlige Linje over Lin-an-fu til Jynnan-fu er vel indtil Lin-an-fu meget kouperet; men med Undtagelse af nogle Bakker, som maa gennemskæres, frembyder den ingen alvorlige Vanskeligheder. Fra dette Punkt kunde man stige over en Række af Bjærge for atter at komme ned paa Chi-kiang Sletten og derfra over Plateauct Tung-haj; herfra til Kun-jang kan man omgaa Bakkerne og derpaa gaa umiddelbart til Hovedstaden langs med Søens østlige Bred. Paa den østlige Linje, det vil sige over Ami-schu og Lunan-schu til Jynnan-fu, kan Banen lægges lige til Hovedstaden med langt færre Vanskeligheder; Terrænet er i det hele gunstigere, kun maa man omgaa nogle Bjærgkjæder, men disse Arbejder ville ikke møde alvorlige Hindringer.

Naar Vejen har saa store Fordele, er man utvivlsomt berettiget til at slutte, at Handelen paa det sydvestlige Kina helt eller i al Fald for en stor Del vil vende sig denne Vej. Det er vanskeligt at sige, i hvilken Grad en Jærnbane i denne Del af Jynnan vilde paavirke Provin-

sens Handel med det vestlige Kvætschu og det sydlige Szetschvan, som nu gaar ad Jangtse. Maaske vil den, uagtet det vilde være fordelagtigt at bruge Tong-king-Vejen baade til Ind- og Udførsel, vedblive at følge den gamle Vej, fordi Indbyggernes Interesser ere altfor nøje knyttede f. Ex. til Kjøbmændenes i Szetschvan. Desuden vil den øvre Jangtse med de tætpakkede Folkemasser paa sine Bredder, de store Markeder, den lette Transport og Mangfoldigheden af Sideveje altid lade denne Vej vedblive at være Pulsaaeren i det kinesiske Rige, selv om Handelen paa de sydvestlige Provinser gik tabt for den.

Det er maaske noget forhastet at hengive sig til Troen paa, at Regeringen skulde have til Hensigt at anlægge Jærnbaner. Trangen til hurtigere Befordringsmidler har endnu ikke gjort sig gjældende med en saadan Styrke i de indre Provinser, der savne det Kanalsystem, som udgjør Kystprovinsernes Rigdom, at den har kunnet vække Regeringens Opmærksomhed; men der er al Grund til at tro, at dersom et hurtigere Befordringsystem havde været organiseret for at bringe Hjælp til de Provinser, der led saa haardt under de sidste Aars Hungersnød, vilde man have undgaaet store Ulykker, og den Befolkning, som af Sulten blev jaget fra Hus og Hjem og maatte flakke om fra Provins til Provins i det indre Kina, vilde da i Tide have faaet Hjælp. Misvæxten hjemsogte ogsaa Provinserne ved Kysten, men gik her mere ubemærket hen, fordi man, takket være Dampskibene, kunde sende Korn fra andre Havne, saa snart Forraadene i en Havn slap op.

Kaster man Blikket tilbage og sammenligner man Kina i Dag med Kina, som det var 1842, hvilke Skridt har det da ikke gjort hen imod den moderne Civilisation uden selv at mærke det? Skibsværfter ere blevne grundede i forskjellige Provinser; Arsenalet i Fu-tschow, der er anlagt og ledet af franske Officerer, har allerede skjænket Kina en Orlogsflaade og opdraget Maskinister og Søofficerer, som i Evropa fortsætte deres Studier og samle Erfaring. Telegraflinjer ere anlagte, og en Dampskibsflaade viser paa Have og Floder det kinesiske Flag, som forud kun saas paa Djunkerne. Disse Dampere have derhos tvunget Regeringen til at paabyde Bearbejdelsen af nogle Kullejer paa evropæisk Vis for at skaffe det fornødne Brændsel. Dette Forsøg lover godt for Fremtiden, og der er god Grund til at tro, at det Øjeblik er nært, da de rige *Miner* i det Indre, især i *Jynnan*, ikke længer ville være prisgivne til gammel Slendrian. Vi have ogsaa hørt Ønsket derom udtalt af den Befolkning, som er interesseret i denne vigtige Industri.

