

Mürbe Sandsteine sind zwischen den beiden Flözen mit ihren Schiefen eingeschaltet. Ueber dem oberen Flöz folgen braune Sandsteine, ungefähr 500 Fuss mächtig, dann die rothen Sandsteine und thonigen Schichten des Rothen Beckens. Die Flöze sind dünn und geben schlechte Kohle. Letztere und die Schiefer sind von strahligem Eisenkies erfüllt, der zur Bereitung von Eisensulfat verwendet wird. — Der Unterschied des Profils von demjenigen bei *Hsü-tshóu-fu* (s. oben S. 81) ist bemerkenswerth, insofern dort die Kohlenflöze, ebenso wie im westlichen und nördlichen Sz'tshwan, von mächtigen Sandsteinen unterlagert werden, hier hingegen einem Kalkstein von zunächst nicht näher bestimmtem Alter folgen. Ich fand in demselben (unmittelbar unter der Kohle) einige Versteinerungen, besonders von *Monomyariern*, doch geben sie keinen sicheren Anhalt. Ein Theil des Kalksteins hat eine fein-oolithische Structur.

Ostwärts von diesem eigenthümlichen Aufbruch verringert sich schnell die Neigung der Schichten; bald bilden sie wieder sanft geformtes rothes Hügelland mit horizontaler oder schwach geneigter Lagerung. Im Osten erheben sich höhere Züge [die östlich von *Tshung-king-fu* vorüber nach Norden ziehen]; ehe man an ihren Fuss gelangt, ist *Tshung-king-fu* erreicht.

Tshung-king-fu.

Die Stadt *Tshung-king-fu* ist als ein binnenländisches Handels-Emporium ersten Ranges längst erkannt worden. Eine einzige Wasserstrasse führt seewärts und zieht dabei an den Strom-Eingängen zu den östlichen und südöstlichen Provinzen vorüber. Landwege von Bedeutung für den Wagentransport aus der Provinz [*Sz'tshwan*] heraus gibt es, wie wir gesehen haben, nach diesen Richtungen nicht; sie können höchstens zum Reisen, zur Postbeförderung von Osten nach Westen und zum Transport werthvoller Güter von geringem Gewicht benutzt werden. Andererseits ist *Tshung-king-fu* der Brennpunkt für den gesammten Handel und Verkehr eines gegen Norden, Westen und Südwesten sich ausdehnenden, grossen und ungemein productiven Gebietes. Hier mündet von Norden her der *Kia-ling-kiang*, welcher, gleich dem Rhein, 5 Breitengrade durchströmt und eine ausgedehnte Hochgebirgswiege hat. Die Quellen des *Yangtszëkiang* sind von der Stadt so weit entfernt wie die Quelle der *Donau* von ihrer Mündung, während er an Stromentwicklung dieser überlegen ist. Einen besonderen Charakter erhält die Handelsstadt durch ihre Abgelegenheit und Abgeschlossenheit. Denn die Fahrt auf dem einzigen natürlichen Verbindungsweg mit der Aussenwelt ist wegen der Stromschnellen mit Gefahren besetzt, und wer die Stadt von dem unteren Lande aus erreichen will, braucht mehrere Wochen für die Reise.

An der Vereinigungsstelle der beiden Ströme dacht sich das Hügelland von Nordwesten her zu einer buckeligen Platte von [sanft einfallendem] rothem Sandstein ab, die sich zungenförmig erstreckt und mit 60 Fuss hohen Steilabbrüchen gegen die beiden Gewässer abfällt. Auf ihr liegt die mit einer weiten Umfassungsmauer [von 30 *li* Umfang] umgebene Stadt. Bei niedrigem Wasserstand stehen am Fuss der Abbrüche [ausserhalb der Mauer] auf angeschwemmtem Grund eine Menge aus Bambus und Matten errichteter Häuser, die vor Eintritt des Hochwassers entfernt werden. Im Westen liegt eine Vorstadt; nach den anderen Richtungen betritt man sofort ausgedehnte Gräberfelder. Die Stadt ist eng gebaut und jeder Fleck in ihr bewohnt.¹⁾ An Schönheit kann sie sich mit *Tshöng-tu-fu* nicht messen. Die Strassen sind enger und weniger reinlich; es fehlen die stattlichen Häuserfronten, die schönen Ornamente, die malerisch herabhängenden Firmenschilder und der vornehme Luxus. Während in der Hauptstadt Gegenstände des Schmuckes und der kleinen Kunstindustrie, sowie Bücher und Bilder, in den Kaufläden besonders vertreten sind, ist hier der Grosshandel mit Rohproducten zu Hause. *Tshung-king-fu* ist durch und durch Handelsstadt.²⁾ Innerhalb der Mauern ist der Verkehr unbequem. Der Boden ist uneben; man

¹⁾ [*Tagebuch*: Die Bevölkerung soll 700 000 betragen, nur 100 000 weniger als die von *Tshöng-tu-fu*. Dies mag übertrieben sein, aber sie ist bedeutend. — LOGAN JACK (*Back blocks of China*, 1904, S. 41) gibt die Zahl 600 000, BOUFFARD (*Ann. de Géogr.*, X, 1901, S. 178) dagegen nur etwa 350 000.]

²⁾ [*Tagebuch* (1872): Der tägliche Waarenumsatz wurde mir zum Werth von 50 000 Tael angegeben. Die Zahl der hier liegenden Schiffe war kleiner als in *Han-kóu* und *Hsiang-tan*. — Die angegebene Ziffer ist wahrscheinlich ungefähr zutreffend gewesen. 1899 betrug der gesammte