

er von unten aus bis zu seinem Eintritt in dasselbe schiffbar ist. So kommt es, dass kein anderer Strom der Erde fern vom Quellengebiet auf eine so ausgedehnte Strecke so grossartige Landschaftsbilder darbietet wie der *Yangtszë*.

Die Gebirge besitzen in Kämmen und Schichtenbau ein Streichen von SW nach NO. Der *Yangtszë* fliesst erst ostwärts bis *Fóu-tshóu*, dann in gerader Linie nordöstlich, beinahe bis *Yün-yang-hsiën*; dann wiederum ostwärts bis *Kwéi-tshóu*, und zuletzt auf eine kurze Strecke südostwärts bis *I-tshang-fu*. Es ist schon aus dieser Darstellung klar, dass die zweite Strecke, von *Fóu* bis *Yün-yang*, dem Streichen parallel ist. Daher sind hier die wenigsten Stromschnellen. Zahlreicher und bedeutender werden sie in den weit grossartigeren Strecken, wo das Thal nicht als Längsthal, sondern als echtes Durchbruchsthal erscheint.<sup>1)</sup>

Eine auffällige Thatsache ist die Einfachheit der Stromlinie, welche an die in Bezug auf Tektonik ähnlich gelegene, wenn auch in jeder anderen Beziehung weit zurücktretende Strecke des *Rheines* zwischen *Bingen* und *Coblentz* erinnert. Dort war die Oberfläche, von der aus der Fluss sich tiefer einzugraben hatte, glatt abgeschliffen. Bei dem Gebirgsland des *Yangtszë* hingegen ist eine ausgesprochene Gliederung in mächtige parallele Züge vorhanden. Man sollte erwarten, einen aus wechselnden Parallel- und Querstrecken bestehenden, gezackten Stromlauf zu finden. Selbst die Gewalt des Stromes, der seit weit zurückliegenden geologischen Zeiten hier bestanden haben muss, kann die einfache Gestaltung nicht erklären. Dieselbe kann nur darin begründet sein, dass die erste Anlage des Canals unter Oberflächenverhältnissen stattgefunden hat, welche eine einfache Abflusslinie bedingten, und dass dann dieser Canal ohne fernere tektonische Störungen tiefer eingegraben wurde. Nur die epigenetische Thalbildung dürfte derartige Verhältnisse gestatten.<sup>2)</sup>

In der ganzen in Rede stehenden Strecke erhält der *Yangtszë* keine Zuflüsse von Bedeutung. Der grösste ist der von Süden kommende, bei *Fóu-tshóu* mündende *Kiën-kiang*. Es geschieht daher nach Aufnahme des *Kia-ling-kiang* kein weiteres wesentliches Anwachsen der Wassermasse.

Die grossartigen Engen des *Yangtszëkiang* waren zur Zeit meiner Reise wenig bekannt; seitdem sind sie mehrfach beschrieben worden.<sup>3)</sup> Am eindringlichsten haben sie sich den Reisenden eingepägt, welche die langsame Fahrt stromaufwärts ausgeführt haben. Sie erfordert 20 bis 30 Tage bei niedrigem, eine längere Zeit bei höherem Wasserstand, während bei Hochwasser, von Juli bis October, kaum ein Schiff die Fahrt<sup>4)</sup> versucht. Die Beförderung ist auch unter günstigen Verhältnissen in den meisten Strecken so langsam, dass der Reisende leicht dem Schiff am Ufer zu Fuss zu folgen und dabei noch beträchtliche Umwege einzuschlagen vermag. Zum Studium der bis in ihr Innerstes aufgeschlossenen Gebirge ist diese Art der Befahrung sehr zweckmässig; doch hat nur PUMPELLY Beobachtungen nach dieser Richtung auf dem unteren Theil der Strecke angestellt, und er hat sie mit nicht zureichender Ausführlichkeit mitgetheilt.<sup>5)</sup> Bei der Fahrt stromabwärts, wie ich sie ausführte, schießt das Schiff pfeilschnell gerade durch die grossartigsten, das meiste Interesse darbietenden Durchbrüche. Ein Landen

<sup>1)</sup> [Auch BLAKISTON hat bereits das SW-NO—Streichen der Gebirgszüge in diesem Gebiet hervorgehoben (a. a. O., S. 193 ff.), auch auf die häufigen Durchbrüche des Flusses durch die parallelen Ketten (seine »cross-ranges«) und das damit verbundene Auftreten von Kohle und Kalkstein unter dem Sandstein hingewiesen (S. 290 f.). Die tüchtige Beobachtung BLAKISTON'S zeigt sich auch in der Bemerkung, dass die Natur des Flusslaufs durch seine Richtung zur Achse der Ketten stark beeinflusst wird.]

<sup>2)</sup> S. RICHTHOFEN, *Führer*, S. [173 ff.]. [Das Problem ist eingehend in Cap. III behandelt.]

<sup>3)</sup> [AL. WYLIE (a. a. O., 1868, S. 201) bringt eine Schilderung der untersten Engschlucht (Itshang-Klamm) in Erinnerung, die von dem chinesischen Reisenden »Luh-yew« aus dem Jahre 1170 n. Chr. stammt.]

<sup>4)</sup> Für die Fahrt von *I-tshang-fu* nach *Tshung-king-fu* brauchten beispielsweise: BLAKISTON 24 Tage im April, T. T. COOPER 21 Tage im Januar und Februar, AL. WYLIE 32 Tage im Mai und Juni, MICHIE und FRANCIS 27 Tage im April und Mai, GILL 30 Tage im März und April, DE BEZAURE 23 Tage im Februar, ARCH. LITTLE 21 Tage im März und April, ROCHER 28 Tage im November und December.

<sup>5)</sup> PUMPELLY, *Geological researches in China, Mongolia, and Japan*, Washington, 1866, S. 4—6.