

durch den Fluss getrennten Städtepaar *Yung-ning-hsiën* und *Hsü-yung-ting*, den einzigen Städten in seinem Gebiet, schiffbar sei; dass bis dahin das fruchtbare rothe Land reiche, dann ein steiler Anstieg auf höheres Land von anderem Charakter beginne, welches grossentheils von *Miau-tszë* bewohnt sei; auch dass der Fluss eine Haupt-Eingangsstrasse und eigentlich der bequemste Weg nach Yünnan sei, aber für den Waarenverkehr wenig benutzt werde. Als Grund hiervon ist seither der Umstand bekannt geworden, dass der Weg eine kurze Strecke durch das Gebiet der Provinz Kwéitshóu führt, und hier Abgaben erhoben werden, welche die sonst zu gewinnenden Vortheile herabsetzen.<sup>1)</sup>

Dieser Weg nach Yünnan wurde zum ersten Mal von ÉMILE ROCHER und DUPUIS im Januar 1871 eingeschlagen, als Letzterer den chinesischen Truppen in Yünnan Geschütze brachte. Die Beschreibung der Reise<sup>2)</sup> bietet zwar mancherlei Interesse, gibt aber über die natürliche Beschaffenheit des Landes wenig Aufschluss. Weitere Berichte gaben HOSIE und BOURNE. Ersterer legte den Weg im Juni 1883 von Süden nach Norden, Letzterer im Oktober und November 1885 in umgekehrter Richtung zurück<sup>3)</sup>. Die Schifffahrt beginnt bei *Na-ki-hsiën*. Rother Sandstein begleitet den mit Stromschnellen besetzten Fluss, zum Theil in malerischen Gehängen von 1000 bis 2000 Fuss Höhe, bis *Yung-ning-hsiën* (1110 Fuss [340 m]). Dort verschwinden diese Gesteine. Aber auch hier wird, am äussersten Rand des Rothen Beckens, Kohle gewonnen<sup>4)</sup>. Kalkstein tritt an die Stelle der Sandsteine<sup>5)</sup>; seine deutlich abgesonderten Schichten fallen 30° bis 45° nordwärts.

<sup>1)</sup> [In der neueren Literatur findet sich kein Anhalt dafür, dass sich diese Thatsache und der oben angegebene Grund geändert hätte. Aus DAVIES (*»Yünnan«, 1909, S. 157 ff.*) lässt sich eher ihr Fortbestand vermuthen. Von Interesse ist auch der Umstand, dass die englischen Surveyors diese Route zwar als die relativ beste für eine Eisenbahn von Yünnan nach Sz'tshwan erklären, die Strecke von *Wéi-ning* zum *Yangtszë* aber als derart unbequem, dass eine genauere Suche nach einer günstigeren Linie als notwendig bezeichnet wird. Uebrigens gibt DAVIES genauere Mittheilungen über den Bergbau in dem von dieser Strasse durchzogenen Gebiet.]

<sup>2)</sup> S. ROCHER, [*La province chinoise de*] *Yunnan* [1879], t. I, S. [42 ff.] — [S. auch *Bull. Soc. Géogr. Paris, sér. 6, tome XIV, S. 602 ff.*]

<sup>3)</sup> S. HOSIE, *Parliam. Papers*, [*China* (2), 1884, S. 60 f.] und a. a. O., S. 157—160; BOURNE, *Parliam. Papers, China* (1), 1888, S. [3 ff. nebst Routenskizze No. 1 und Appendix 1.] — Ich halte mich bei den folgenden Bemerkungen, auch in den Höhenzahlen, im Wesentlichen an den Bericht von BOURNE. Derselbe Weg ist auch in dem Werk der MISSION LYONNAISE beschrieben; doch ist der Bericht belanglos.

<sup>4)</sup> Die Kohlengruben von *Lan-ma-lu* am unteren Theil des nördlichen Abstiegs vom *Hsüë-shan* wurden von HOSIE (*Western China*, S. 157) erwähnt. Auch ROCHER [a. a. O., S. 53] sagt, dass er am zweiten Tag von *Yung-ning* aus an vielen Kohlengruben vorüber kam.

<sup>5)</sup> ROCHER (S. 49) erwähnt »Granit« am Aufstieg von *Yung-ning* aus. Es ist nicht ersichtlich, was darunter gemeint ist. Da weiterhin bei der Annäherung an *Wéi-ning-tshóu* gesagt wird (S. 64 f.): »*Ici la nature du sol change: les pics, indices de soulèvements volcaniques, font place à des massifs qui se relient entre eux; le granit coloré et un peu de marbre se montrent sur les hauteurs*«, diese Anschauungen aber durch keinerlei andere Beobachtungen gestützt werden, so möge es entschuldigt werden, wenn hier auf die geologischen Angaben des sonst hochverdienten Verfassers von »*Yünnan*« ein Werth nicht gelegt wird. — Dieselben Bemerkungen mit wenig veränderten Worten finden sich in ROCHER's *Itinéraire de Ch'ung-ch'ing à Yun-nan-fu* (*Bull. Soc. de Géogr.* 1877 und 1878, vol. XIV, S. 614; vol. XV, S. 251).