

*Marmor), Schiefer, (meist dunkle) Quarzite, Sandsteine und Thonschiefer (phyllades); ausserdem wird besonders des Vorkommens kohleführender Sandsteine gedacht, die auch abgebaut werden. Porphyр wurde nur an einer Stelle beobachtet. Die Bewohner sind nur Chinesen; die Lolo sind südwärts über den Ta-tu-hö zurückgedrängt worden.]*

## II. Das Land zwischen dem Thalzug von Kiën-tshang und dem Meridional-Lauf des *Kin-sha-kiang*.

### *Die Gegend zwischen Batang und Ta-tsiën-lu.*

Die zuerst durch HUC, dann durch COOPER, DESGODINS und GILL bekannt gewordene und von Letzterem zuerst genau aufgenommene grosse Verkehrsstrasse zwischen dem *Kin-sha-kiang* bei *Batang* und dem *Ta-tu-hö* bei *Ta-tsiën-lu* ist von LOCZY 1879 geologisch genau untersucht worden. Sie hat dann noch mehreren Reisenden (A-K-, BOWER, Prinz HENRI D'ORLÉANS und BONVALOT, ROCKHILL und Anderen) zur Rückkehr aus Tibet nach China gedient. Die Strasse beginnt von beiden Seiten, wenn wir *Batang* und *Ta-tsiën-lu* als Endpunkte annehmen, in Höhen von 2500 bis 2600 m, erhebt sich bis 5260 m (*Djava-la*) in den Pässen, verquert ein Hochthal (die Ebene von *Li-tang*) in 4200 m und senkt sich am *Ya-lu-kiang* bis 2750 m herab. Sie führt über sehr flache, breit angelegte Höhenzüge, welche, besonders im Norden, von sehr hohen, zum Theil schroff gestalteten Bergen, unter denen einige auf 7300 bis 7400 m Meereshöhe geschätzt worden sind, überragt werden. Die Hochgipfel bilden eine grössere Gruppe um *Ta-tsiën-lu*; die bedeutendere aber beginnt westlich von *Li-tang* und hat ihre höchsten Gipfel in der ersten Hälfte der Strecke gegen *Batang*. Man verquert eine grössere Zahl zum Theil bedeutender Flüsse, deren Richtung, in Ergänzung der beschränkten Beobachtung an der Strasse, auf den Karten im Allgemeinen nord-südlich angenommen wird. Dieselbe Richtung wird den trennenden Gebirgszügen gegeben. In die angrenzenden Gebiete im Norden und Süden ist die Forschung nicht vorgedrungen. Die topographische und geologische Kenntniss der Linie aber erreicht ihre hohe Bedeutung durch den Umstand, dass sie, wie es selten bei grossen Verkehrswegen der Fall ist, eine breite Gebirgswelt in gerader Linie quer zur allgemeinen Streichrichtung durchschneidet.

Die Aufschlüsse, welche LOCZY über den geologischen Bau gibt,<sup>1)</sup> lassen sich kurz zusammenfassen. Mehr als zwei Drittel des 270 km langen Profil's werden, wenn man die durch eine Decke von »Perm und Trias« bezeichneten Strecken hinzu rechnet, von Schiefen und Sandsteinen eingenommen, welche LOCZY für Aequivalente des »Nanshan-Sandsteins<sup>2)</sup> hält, und denen er, wie diesen, das Alter der Wutai-Schichten, also des Praecambrium, zuspricht. Genetisch hält er sie auch hier für Flysch-Gebilde. Die Schiefer sind weitaus vorherrschend:

<sup>1)</sup> LOCZY, a. a. O., S. 693—726 und Profiltafel III im Textband; dazu Tafeln B IV und C IV des Atlas.

<sup>2)</sup> [S. unten, im zweiten Abschnitt dieses Capitels.]