

2. gelbe und rothe Thone;
3. grauschwarze glimmerige sandige Schiefer;
4. dunkle Schieferthone mit vielen Nieren von Thoneisenstein; ich fand darin nur unbestimmbare Pflanzenreste und den Steinkern eines Zweischalers;
5. Sandsteine.

Die Gruben sind in der als 4. bezeichneten Schichtgruppe angesetzt. Kohlenreste waren in den alten Halden nicht zu sehen, dagegen Brandschiefer und viel Eisenkies [und es zeigten sich Spuren der Röstung des Letzteren zu Eisenoxyd]. Vielleicht sind nur diese Brandschiefer ausgebeutet worden.

Bis unmittelbar vor *Shau-tshóu-fu*, wo das Hügelland mit Kalkstein abschliesst, stehen wesentlich die kohleführenden Schichten an. Sie reichen beiderseits bis zum Fluss und zeigen mehrfach Reste von früherem Bergbau.

Von *Shau-tshóu-fu* in Kwangtung nach *I-tshang-hsiën* in Hunan (den 13ten bis 21ten Januar 1870.)

Entfernungen in *li*:

[*Shau-tshóu-fu* — *Tin-tsing* 20 — *Méi-tan-tshwang* 10 — *Hwang-tsau-ying* 50 — *Yang-king, Shui-kóu, Lǒ-tshang-hsiën* 65 — *Ki-mönn* 60 — *Han-tshang-miau*, Mündung des *Tiën-tu-hǒ* 70 — *Ping-shǐ* 50 — *I-tshang-hsiën* 90 *li*. — Zusammen 415 *li* (92 g. M.)¹⁾.]

Shau-tshóu-fu ist die Hauptstadt des nördlichen Kwangtung. Es verdankt seine Lage der Vereinigung von zwei ungefähr gleich grossen Flüssen zum *Péi-kiang*. Von Ostnordost kommt der *Tshöng-kiang*, welcher wegen seiner Wichtigkeit für den Verkehr [obgleich er etwas weniger Wasser führt] als der Hauptstrom betrachtet und daher gewöhnlich auch noch als *Péi-kiang* bezeichnet wird. Auf ihm gehen Personen und Waaren [7 Tagereisen] hinauf bis *Nan-hsiung-fu*, um von dort aus über den Pass *Méi-ling* nach der eine Tagereise entfernten Stadt *Nan-ngan-fu* in Kiangsi befördert zu werden, wo der Wasserweg auf dem *Kan-kiang* nach dem *Yangtze* beginnt. Es ist der oft, aber unvollkommen beschriebene Weg,²⁾ von dem früher die Rede gewesen ist.³⁾ Für ihn ist *Shau-tshóu-fu* der Rastplatz, wo die Fahrzeuge gewechselt werden. Denn während bis hierher die grösseren Flussboote von *Canton* aus gelangen können, ist der *Tshöng-kiang* für dieselben zu seicht [und zu sehr mit Stromschnellen besetzt]. Im Winter ist selbst mit kleinen Booten die Schifffahrt beschwerlich. — Von Nordwesten kommt der *Wu-shui*, welcher ein ziemlich entwickeltes Stromsystem hat und die Gewässer von hohen Gebirgen abzieht. Er ist daher wasserreicher. Die *Canton*-Boote gehen auf ihm bis *Lǒ-tshang-hsiën* hinauf; dort beginnen Stromschnellen, welche wiederum nur von kleineren Fahrzeugen überwunden werden können. Bei *I-tshang-hsiën*, welches bereits in Hunan liegt, verlässt man den Wasserweg, um über den *Tshǒ-ling* nach *Tshönn-tshóu*, dem obersten Schifffahrtsplatz des eigentlichen Stromgebietes von Hunan, zu gehen.

Shau-tshóu-fu hat trotzdem keine hohe Bedeutung; denn es beherrscht ein Gebiet von nur geringer Productions- und mässiger Consumtions-Kraft, und von den Strömen von Waaren, welche vorüberziehen [ohne den Besitzer zu wechseln], kann sie im besten Fall einen Durchgangszoll erheben. Immerhin ist die Umladung nach Osten ein Vortheil, und es liegen daher hier stets

¹⁾ [Die Länge des *li* wird hier unsicher; doch geht aus verschiedenen Reise-Notizen des Verf. hervor, dass das *li* nach Norden hin grösser wird. Es wird auch ein »Lǒtshang-li« von dem »Canton-li« unterschieden; von Jenem gehen wahrscheinlich nur 4,5 (statt 5 Canton-li) auf 1 g. M. Die Messung des Wasserweges auf der Karte ergibt nur 82 g. M. für die ganze Strecke, was aber, wegen der vielen engen Windungen des *Wu-shui*, als ein Minimum aufzufassen ist. — Vgl. die Anm. oben, S. 429.]

²⁾ [Die Reisen vor 1870 auf diesem Wege sind auch in »Tagebücher aus China«, Bd. I, S. 99, 355 f., genannt.]

³⁾ [S. oben, S. 428. Vergl. auch »Tagebücher aus China«, Bd. I, S. 103 f.]