

grosse Erwartungen geknüpft worden. Noch fehlte aber jede genauere Besichtigung der Lagerstätten, und für die Altersbestimmung war noch Nichts geschehen. Unter den verschiedenen Vorkommen von Steinkohle schienen diese am Ersten einer Untersuchung zu bedürfen, da sie, wenn nur einige Grundlage für die damals gehegte Hoffnung vorhanden wäre, unter allen die am Leichtesten zugänglichen und daher die für die Dampfschiffahrt wichtigsten gewesen wären. Die Hoffnung, welche ich an diese Arbeit knüpfte, erfüllte sich im Ganzen gut, in so fern ich in der That eine Grundlage für die Erkenntniss des Gebirgsbaues gewann, welche ich durch nachträgliche Untersuchungen nur wenig zu verändern hatte. Aber leider war ich gezwungen, mich innerhalb weit engerer Grenzen zu halten, als ich beabsichtigt hatte. Es war mir gerathen worden, die Monate Januar und Februar zu dieser Reise zu verwenden, und in der Unkenntniss der klimatischen Verhältnisse führte ich in diesen Monaten die Reise aus, hatte aber in Folge dessen mit den grössten Schwierigkeiten zu kämpfen. Fast unaufhörlich bliesen heftige Winde den Fluss hinauf und machten die Fahrt nicht nur beschwerlich, sondern zuweilen auch gefahrvoll, obgleich ich mich des Vortheils eines ausserordentlich guten Fahrzeuges erfreute.

Da eine Fahrt stromaufwärts Monate in Anspruch genommen haben würde, beschloss ich, sie stromabwärts auszuführen. Mein edler Freund EDWARD CUNNINGHAM, Chef des amerikanischen Hauses, welches damals die Dampfschiffahrt auf dem *Yangtze* leitete, verhalf mir dazu, einen der besten Segler unter den Hausbooten von *Shang-hai*, die »*Nymphe*«, zu miethen und sie durch einen Dampfer, auf welchem ich selbst mich befand, die 600 Seemeilen betragende Strecke bis *Han-kou* schleppen zu lassen. Es war die erste Reise, auf welcher ich meinen nachmaligen steten Begleiter, Diener und Dolmetscher, den Belgier PAUL SPLINGAERT, mit mir hatte und seine Treue erprobte. In *Shang-hai* miethete ich einen Bootführer und eine Mannschaft von fünf Mann, sämmtlich aus *Ning-po*, von wo auch meine zwei chinesischen Diener stammten. Die »*Nymphe*«, ein in England gebautes Schiff, war in *Shang-hai* bei Wettsegelfahrten wiederholt als Siegerin hervorgegangen. Ihre innere Einrichtung war reich und liess an Bequemlichkeit Nichts zu wünschen übrig.

Die Fahrt geschah im Januar und Februar 1869. Ich befasse mich in diesem Capitel nur mit ihrem ersten Theil, welcher noch der Provinz Hupéi angehört.

In weit späterer Zeit fuhr ich von *I-tshang-fu* bis *Han-kou*. Es war am Ende meiner Reisen, im Mai 1872, als ich aus *Sz'tshwan* kam und nach *Shang-hai* zurückkehrte.¹⁾ Ich befand mich damals auf einem grossen *Sz'tshwan*-Schiff. Die Fahrt geschah schnell, meist auch zur Nachtzeit, so dass ich wenig an Land gehen und nur flüchtig beobachten konnte. Zudem ist mir der auf diese Fahrt bezügliche Theil meines Tagebuches verloren gegangen, und es stehen mir nur einige wenige Notizen zu Gebote. Der Bericht knüpft dort an. Einen Theil

¹⁾ [S. oben, S. III.]