

Nordens und Nordostens mit den Haupttheilen von Sz'tshwan, sowie mit dem westlichen Hunan, Kwéitshóu und Yünnan. Ich zählte während der Fahrt wiederholt gleichzeitig von 50 bis 100 Segel in Sicht. Aber die Schifffahrt wird von hier aus viel beschwerlicher. Immer noch wächst die Breite des Strombettes, welches eigentlich nur ein Streifen reinen Sandes von 1 bis 3 Kilometer Breite ist, in welchem der Fluss sich windet und vielfach theilt. Das Fahrwasser ist voll Untiefen. Das Festlaufen wird gefürchtet, weil der bewegliche Sand sich schnell um das Schiff anhäuft. Aber obgleich die Fahrzeuge von den sichersten Führern geleitet werden, ist doch das Stranden ein häufiges Ereigniss. Die grössten Frachtschiffe haben im Winter einen Tiefgang bis 4 Fuss [1,2 m]. Sie segeln sicher entlang den Aussenseiten der grossen Biegungen, wo die Tiefe eine gleichmässig günstige bleibt; aber wo der Fluss dem Rand des Strombeckens in einigem Abstand parallel gerichtet ist, oder wo er sich von einer Seite nach der anderen hinüber wendet, sind die Gefahren des Aufsitzens gross. Es wird ein Boot zum Sondiren voran geschickt, und langsam vollzieht sich die mühevollte Fahrt. Die weniger tief gehenden Schiffe segeln meist in langer Reihe, indem der kundigste Bootführer voran geht und die anderen seinem Kielwasser folgen. Steigt das stets lehmige Wasser höher, so bedeckt es mit vermehrter Trübung zunächst die Sandinseln, welche zu gefährlichen Untiefen werden. Wenn es dann die Ufer der Inundations-Fläche überschreitet, beginnen neue Gefahren in deren Bereich. Alle diese Umstände machen den *Han* zu einer schlechten Verkehrsstrasse, aber sie vermögen weder seinen Werth als einer solchen wesentlich zu beeinträchtigen noch seine Benutzung zu vermindern.

Die Fahrt ist öde, da der Blick durch die weit von einander entfernten Dämme eingengt ist. Auf dem *Hsiang-kiang* in Hunan und entlang dem ganzen *Yangtszë* ist das Bild fortdauernd belebt durch die unmittelbar am Ufer gelegenen und vom Boot aus sichtbaren Ortschaften. Hier gewahrt man Nichts von diesen; man muss auf die Dämme steigen, um die Landschaft und ihre Besiedlungsstätten zu überschauen.

Von *Sha-yang-tshönn* bis *Ngan-lu-fu* ist der Fluss, abgesehen von einem 600 Fuss [180 m] hohen flachrunden Hügel bei *Ma-liang*, dessen Fuss er unmittelbar bespült, noch von Ebene umgeben; aber im Westen wie im Osten erblickt man schwache Anschwellungen, welche aus ihr ansteigen, und schon bei *Kiu-kóu* werden im Nordosten in einer Entfernung von 12 bis 15 g. M. [22—28 km] die Höhen des *Liën-kü-shan* sichtbar. Unterhalb *Ngan-lu-fu* beschreibt der Fluss die Doppelschlinge von *Sz'-tszë-kóu*, an deren Aussenbiegungen er stark zerstörend arbeitet. Die Stelle ist, besonders bei Hochwasser, für die Schifffahrt gefährlich. Man muss Canäle zwischen den Sandbänken benutzen, die voller Untiefen sind. Aber auch die Eindämmung wird häufig durchbrochen. Dies hatte sich während mehrerer Jahre wiederholt; aber die zerstörende Ueberschwemmung im letzten Sommer (1869) hatte die Behörden zu Sicherungsmaassregeln veranlasst. Es wurde stark an der Aufbesserung der Dämme gearbeitet. Es war eine Art Zwangsarbeit, da ein Tagelohn von nur 50 *tsiën* (20 Pfennig) gezahlt wurde. Die Bewohner, an die häufige Wiederkehr der Wasserbedeckung gewöhnt, haben ihre Häuser auf künstlichen Lehmhügeln von ungefähr 10 Fuss [4—5 m] Höhe gebaut. Die Dämme sind hier ebenfalls nur noch 10 Fuss [3 m] hoch, mit gleichem Abfall nach beiden Seiten; die Dammkronen schätzte ich auf ungefähr 25 Fuss [7,5 m] über dem winterlichen Wasserstand. Die Ebenen bestehen hier aus Flugsand mit welliger Oberfläche. — Es scheint, dass man erst hier aus dem Bereich des Einflusses des *Yangtszë* heraus kommt; wenigstens schien mir die Höhe des Seebodens innerhalb der Dämme das Niveau anzuzeigen, bis zu welcher das aus diesem Fluss kommende Hochwasser hier zu steigen vermag und seine Sedimente noch absetzt. Mehr und mehr nahm die Höhe dieser Stufe ab, und hier war sie endlich in gleichem Niveau mit dem umgebenden Lande.

Die Bezirkshauptstadt *Ngan-lu-fu* liegt, wie mir gesagt wurde, 5 *li* vom Fluss ab. Hier war sie durch eine bewegliche Gruppe von Marktbuden für die Schiffer, ein sogenanntes *ma-tóu*, bezeichnet.¹⁾ Von hier aus beginnt das Hügelland von beiden Seiten an den Fluss heran zu treten, so dass sich bei der Fahrt grössere Abwechslung bietet. Bei *Ma-liang* ist es nur eine

¹⁾ Ein Ausflug nach einem in den nahen Hügeln gelegenen Grab eines Kaisers der MING-Dynastie ist von MICHAELIS anschaulich beschrieben worden (a. a. O., S. 9). Die Stadt ist auf erhöhtem Grund erbaut.