

zusammen kommen, zugleich aber hier auch die Verladung der von einigen Richtungen, insbesondere von Westen, kommenden Frachten auf grössere Fahrzeuge stattfindet, so hat sich ein reger Geschäftsverkehr entwickelt. Selbst jetzt, trotz der ungünstigen Jahreszeit, ankerte hier eine grosse Zahl von ansehnlichen Schiffen. Ein Schiffer erbot sich, mich auf einem sehr kleinen, gegen Wind und Regen fast garnicht geschützten Boot nach *Lo-ping* zu bringen, stellte aber in Anbetracht der vielen Stromschnellen und felsigen Untiefen eine Zeitdauer von 16 Tagen für Hin- und Rückfahrt allein in Aussicht. Daher gab ich den Plan auf und fuhr nach *Hu-kou* zurück. Auch die Fahrt stromabwärts war, wegen heftigen Gegenwindes, nicht ungefährlich; mehrere Male sass die »Nympe« so fest, dass alle Hände an Bord angreifen mussten, um sie flott zu machen.

*Fahrt über den Poyang-See im Herbst, von der Mündung  
bis Lo-ping-hsiën.*

Ein gänzlich verschiedenes Bild des *Poyang*-Sees erhielt ich auf meiner zweiten Fahrt, welche ich am 29. September 1869 mit einem einheimischen Segelboot von *Kiu-kiang* antrat, um nun die Kohlengruben von *Lo-ping* wirklich zu besuchen. Langsam ging die Fahrt auf dem mächtig angeschwollenen *Yangtszë* bei starkem Ost-Wind hinab. Den See erreichte ich schon bei einem aus Sandstein und Kalkstein bestehenden Hügel, von dem sich vorher die nach dem Zollhaus auslaufende lange Sandzunge ostwärts erstreckt hatte. Sie lag, mit Ausnahme der letzten, das Zollhaus tragenden Sandhügel, unter Wasser. Wo, südlich von derselben, früher ein Netz von Canälen zwischen Schlammhängen war, breitete sich jetzt die Seefläche bis an den Fuss der einfassenden Hügel aus und drang in Buchten zum Theil weit zwischen dieselben hinein. *Ta-ku-shan*, damals wegen des umgebenden Schlammes unzugänglich, erhob sich als eine malerische Felsinsel aus der Fluth. Die Stadt *Ta-ku-tang*, damals nur an einer kleinen Stelle vom Fluss gespült, beherrschte nun den Eingang in eine grosse, beckenförmige seitliche Bucht. Dicht bei ihr, an einer bei meiner ersten Bootfahrt ganz unzugänglich gewesenen Stelle, wo ich damals angebautes Flachland gefunden hatte, lag jetzt, im tiefen Wasser einer Passage zwischen Inseln und im Schutz des nördlichen Berges, eine Flotte von Schiffen, welche mit Thee für *Kiu-kiang* beladen waren und auf günstigen Wind warteten, um den Ausgang des Sees zu gewinnen. An der Stelle, wo ich ankerte, führte damals ein Haupt-Verkehrsweg über Schlammboden von dem Marktflecken nach dem südlichen Gegenufer der Bucht; ein zur Zeit wasserloses Bachbett wurde auf einer Steinbrücke überschritten. Diese lag jetzt tief unter Wasser, und Schiffe mit 150 Tonnen Ladung segelten über die Stelle hinweg. Wo ich früher mühevollen Wanderungen über Schlamm ausgeführt hatte, hätte ich jetzt durch leichte Schifffahrt die einzelnen Theile der Ufer erreichen können. Die jetzt vorhandenen Untiefen waren für die Schifffahrt nicht gefährlich; denn man konnte sie deutlich erkennen. Statt des damals in Canälen stark strömenden schmutzigen Wassers fand ich jetzt einen stillen See ohne erkennbare Strömung; das Wasser war klar, von grüner Farbe und bis zur Tiefe von 10 Fuss [3 m] durchsichtig.

Die Stelle der Einschnürung, welche durch den unter dunklem Buschwerk versteckten Tempel *Lau-yë-miau* bezeichnet ist, wird zur Controle der Schiffe und zur Erhebung von Zöllen benutzt. Es war, von der Mündung aus, das dritte Zollhaus. Die am Mast wehende Norddeutsche Flagge half mir stets über jede Schwierigkeit hinweg. Während bis zu dem genannten Tempel in dem einheitlichen und verhältnissmässig schmalen Theil des Sees ein reges Schifffahrtsleben herrscht, mindert sich der Verkehr auf der nun folgenden erweiterten Wasserfläche, weil er sich in divergirenden Linien den von Westen, Süden und Osten in den See mündenden Flüssen zuwendet. Mein Weg ging südöstlich. Es bietet sich breites offenes Fahrwasser im Norden der grossen Insel *Wu-kung-shan*<sup>1)</sup>. Die Schiffer aber meiden den freien See, und so hielt der meinige auf das hügelige Ost-Gestade. Bald zeigte sich eine schmale Einfahrt; dann folgte

<sup>1)</sup> [Nach einem anderen Manuscript: »*Wu-kung-shan* ist ebenfalls aus Sandstein aufgebaut und in Folge der Verwitterung mit Sand bedeckt; die Insel endet im Osten mit einem 150 Fuss hohen Vorsprung, der fester Sandstein zu sein scheint«.]