

der Stadt schon aus etwa 15 km Entfernung. Die Zustände hatten sich seit dem Besuch des Verf. sehr beruhigt. Allerdings hatte es erst 1898 wieder ein Europäer gewagt, den Ort zu besuchen, und schon 1900 erfolgten hier, wie im übrigen Kiangsi, heftige Unruhen, die sich überall auch gegen die Fremden wandten. Dennoch fand CLENNELL bereits wieder eine ständige katholische Mission in King-tö-tshönn vor und verkehrte auch in bester Form mit den Beamten. Die Einwohnerzahl schätzte er auf etwa 400000, wovon aber etwa die Hälfte nicht sesshaft war, weil von den 104 Porzellan-Oefen die meisten nur kurze Zeit während des Sommers, mit je 100—200 Arbeitern, in Betrieb waren. Trotzdem fand CLENNELL (im Mai) den Fluss auf eine Strecke von 5 km voller Dschunken, die das Material für die »unzähligen« Töpfereien herzu brachten. — Auf CLENNELL'S Karte ist ein Kohlevorkommen verzeichnet, etwa im Südosten von Hwang-kiang, einer Ortschaft, die etwa halbwegs zwischen Jau-tshou-fu und King-tö-tshönn am Tshang-kiang liegt. Die Hügel, wo die Kohle an zwei Plätzen, Tsin-ki-ling und Sha-pan-kiaw, vorkommen soll, bilden zwischen jenem Hwang-kiang und Lo-ping-hsiën die Wasserscheide und werden auf der Karte »Loping-Mountains« genannt. Obgleich diese Lage der im Vorigen beschriebenen Kohlenbucht von Mōng-shan nicht ganz entsprechen würde, ist anzunehmen, dass es sich um ein Kohlevorkommen am südlichen Rande dieses Zuges handelt, das dann zweifellos mit der Loping-Kohle in Zusammenhang stehen würde. Vielleicht bezieht sich die Erkundung sogar auf die Loping-Kohle selbst, deren Beschreibung durch den Verf. CLENNELL kaum bekannt sein konnte.]

#### Bootfahrt von King-tö-tshönn nach Ki-mönn-hsiën (den 14. bis 18. October 1869).

[King-tö-tshönn — Pagode von Fōu-liang-hsiën 30 — Ngö-mönn-ki 15 — Tiën-tshu-kin 21 — Tau-hu (Provinz-Grenze) 174 — Tsin-tan 20 — Ki-mönn-hsiën 80. — Zusammen 340 li.<sup>1)</sup>]

Im Gegensatz zu der Unruhe von King-tö-tshönn war die Fahrt auf dem Tshang-kiang ein vollkommenes Idyll. Der Fluss windet sich von Ki-mönn aus, um den 43 g. M. [80 km] südsüdwestlich gelegenen Porzellan-Ort zu erreichen, in zahllosen kleinen Krümmungen durch ein Schiefer-Gebirge, dessen innere Structur von dem Streichen WSW—ONO beherrscht wird. In der ersten Hälfte ist seine Durchschnitts-Richtung der Schichtung parallel, wenn auch in den kleinen Einzelstrecken oft gegen sie gerichtet; in der unteren Hälfte durchschneidet er, indem er sich nord-südlich wendet, die Schichten in schiefem Winkel. Er ist tief in das Gebirge eingegraben und hat sein Bett hinreichend ausgestaltet, um in der ganzen Strecke als Verkehrs-linie für den Transport zu Wasser zu dienen.

Die Höhen des Gebirges vermag ich nicht anzugeben. Die relativen Erhebungen der sichtbaren Theile über dem Fluss sind am Bedeutendsten in den mittleren Theilen der Strecke, wo ich sie bis zu 2000 Fuss [600 m] schätzte. Während ich erwartete, weiter stromaufwärts in höheres Gebirge zu kommen, nahmen sie dorthin ab; bei Ki-mönn betragen sie nur ungefähr 800 Fuss [250 m]. Die entfernteren Kämme werden vermuthlich 3000 bis 3500 Fuss [900—1000 m] Meereshöhe nicht übersteigen. Die Gesammtheit der aus den Schiefen gebildeten Gebirgszone bezeichne ich nach dem Pass, welcher zu dem Namen Kaolin Veranlassung gegeben hat und daher eine indirecte Weltberühmtheit erlangt hat, als das Kauling-Gebirge, die es zusammensetzenden Schiefer als Kauling-Schiefer.

Das obere Ende von King-tö-tshönn ist durch einen alten Festungsturm bezeichnet. Daneben stehen neuere Festungswerke, welche gegen die Taiping errichtet wurden. Das Thal verengt sich. Der Fluss windet sich durch Hügel-Land. Bald steht gewachsenes Gestein auf beiden Seiten an, bald zeigt sich auf der inneren Seite der Krümmungen eine hügelig auf-

<sup>1)</sup> Der directe Abstand von King-tö-tshönn und Ki-mönn-hsiën ist 43 g. M. [80 km]. Er wird durch die Flusslinie, wenn man die Krümmungen nicht einrechnet, auf 50 g. M. [93 km] verlängert. Misst man die Krümmungen mit, so erhält man gegen 70 g. M. [130 km]. Die Entfernung in li wurde auf dem Wasserwege zu 360 angegeben. Die Summirung der täglich zurückgelegten Strecken nach den Angaben der Bootsleute ergab 280 li. Nach dem officiellen Maass würde man 233 li erhalten.