

demselben Tag bis *Yang-tshóu-fu*, begünstigt durch die Fluthströmung, welche sich bis zu dieser Stadt bemerkbar macht. Da überdies in dieser Strecke der Canal breit und tief ist, so können Dschunken und grosse Fluss-Fahrzeuge bis *Yang-tshóu-fu* gelangen. Bemerkenswerth ist ein Löss-Rücken, durch welchen der Canal geschnitten ist. Es ist der letzte östliche Ausläufer des im nächsten Abschnitt beschriebenen Löss-Landes, welches das Vulcan-Gebiet umgibt.

Seit ältester Zeit war *Yang-tshóu-fu* eine wichtige Stadt. Sie war der Hauptort des Landes *Yang*, nach welchem der *Yang-tszě-kiang* seinen Namen erhalten hat. MARCO POLO scheint hier um 1285 durch drei Jahre einen hohen Verwaltungsposten bekleidet zu haben<sup>1)</sup>. Die Bedeutung, welche die Stadt noch nachher bewahrt hat, mag vielleicht auf dem genannten Umstand beruhen, dass bis hier her grosse Segelschiffe und die Fahrzeuge des *Yangtszě*-Verkehrs gelangen konnten. Sie wurde ein Centrum für den Handel mit dem in den ostwärts gelegenen flachen Küstengegenden gewonnenen Salz. Durch die Taiping war sie zerstört worden; aber sie hatte sich schnell wieder erholt.

Lange fuhr ich an der aus Backsteinen erbauten, wohlerhaltenen östlichen Stadtmauer hin. Ausserhalb derselben stehen hier nur wenige Häuser. Wahrscheinlich vollzieht sich der Handel an den anderen Seiten der Stadt, welche von Abzweigungen des Canals durchzogen werden.

Während der ganzen Nacht auf den 18. März war die Strömung bei *Yang-tshóu-fu* südwärts; dieselbe Richtung hatte sie während des ganzen folgenden Tages. Ich hatte somit den Bereich verlassen, in welchem zur Zeit die Fluth als Strömung auftrat; aber sie machte sich noch weiterhin durch ein Steigen und Fallen des Wassers bemerkbar. Da der Wind sich nach Nordost gedreht hatte, konnte die Fahrt nur langsam vor sich gehen.

Ungefähr 13 g. M. [24 km] nördlich von *Yang-tshóu-fu* erreicht man den grossen Marktflecken *Shau-po-tshönn*, der den Charakter des Wohlstands trägt. Hier beschreibt der Canal einen grossen östlichen Bogen. Die Strömung ist an dieser Stelle besonders stark; ich schätzte sie auf 4 bis 5 Knoten. Um ihre Macht zu brechen, ist das convexe Ost-Ufer mit Kalkstein-Quadern, 14 Fuss hoch, aufgemauert. Der auf dem Damm stehende Flecken ist dadurch hinreichend gesichert. Auch über ihn hinaus ist der Wall noch beiderseits verlängert. Doch besteht er hier vorwaltend aus Backstein. Da dieser keinen genügenden Widerstand leistete, sind zu besonderem Schutz Vorsprünge aus Rohr-Faschinen in kurzen Abständen angebracht. Sie geben dem Damm den Charakter eines Festungswerks. Dennoch hatte die Strömung vielfachen Schaden verursacht, und es waren Schaaren von Arbeitern mit der Ausbesserung beschäftigt. Ein Durchbruch würde nicht nur die Brauchbarkeit des Canals beeinträchtigen, sondern das ein Wenig unter der Canal-Fläche gelegene östliche Flachland gefährden.

Die Fahrt war hier sehr langsam. Die gewöhnliche Beförderung geschah in der Weise, dass drei Mann das Boot an einer Leine zogen, während die beiden übrigen durch Stossen mit Bambus-Stäben nachhalfen und den Cours regelten. Hier mussten Hilfskräfte gedungen werden. Dennoch betrug die Fahrt stellenweise nicht mehr als eine geographische Meile in zwei Stunden.

Nach einer regnerischen Nacht drehte am 19. der Wind nach Norden bei wolkigem, aber regenfreiem Wetter. Am 20. wehte es frisch aus derselben Richtung, wobei der Himmel sich allmählich aufklärte. Der 21. begann klar, mit frischem, sehr kaltem Nordost-Wind; dann drehte er nach Ost. Dabei bezog sich der Himmel mit einförmigem Stratus, und es regnete den ganzen Nachmittag. Diese Verhältnisse setzten am 22. fort. Am 23. wehte es aus Südsüdost; es war der erste schöne Tag. Die Segel wurden aufgemacht, und in rascher Fahrt ging es nach *Tsing-kiang-pu*, dem Endort meiner Wasserfahrt.

Da ich von der Ansicht ausging, dass diese Strecke des Grossen Canals gut untersucht und bekannt sein müsste, machte ich leider weder hinreichende Aufzeichnungen, noch fertigte ich eine Karte an, sondern verwandte die Musse auf dem Boot zu anderen Arbeiten. Die Karte des Atlas beruht daher auf chinesischen Originalen und hat alle Unvollkommenheiten derselben.<sup>2)</sup> Ich vermag sie nur durch wenige Beobachtungen zu erläutern.

<sup>1)</sup> [S. YULE, MARCO POLO, vol. II, S. 137—139.]

<sup>2)</sup> [Im »Atlas« ist die Canal-Strecke nach neuen Aufnahmen des chinesischen kartographischen Bureau's durch Herrn GROLL revidirt worden.]