

den direkten Landweg durch das *Wei*-Tal benutzen. Noch schwerwiegender ist, daß dieser Landweg schon im Altertum den Verkehr zwischen Lan-chou und dem Wei-Tal vermittelt hat, während von einem entsprechenden Wasserwege niemals etwas bekannt geworden ist.¹ Denn an verschiedenen Stellen ist der Flußlauf fast unpassierbar. So ist es heute schon von *Lan-chou* bis zum Austritt aus dem *Nan-shan* ein großes Wagnis, nur mit Flößen hinabzufahren, da es an gefährlichen Felsenufern vorbei- und über reißende Strömungen hinweggeht. Nur auf der öden, siedlungsarmen Strecke vom Fuß des *Nan-shan* bis zu dem Fischerdorf *Bautu* ganz im Norden des *Huang-ho* hat sich in unseren Tagen ein kleiner Schiffverkehr entwickelt, aber nur deshalb, weil diese Linie eine kürzere Verbindung mit den Märkten im nördlichen Schansi und der Hauptstadt Peking herstellt. In alten Zeiten aber befand man sich hier außerhalb der Reichsgrenze, und die umherschweifenden Barbarenstämme hätten wohl kaum einen chinesischen Schiffverkehr längs des *Huang-ho*-Bogens zugelassen! Die schwierigsten natürlichen Hindernisse bietet aber die letzte Strecke, die von *Bautu* über *Tokto* südlich das große Lößland durchzieht, bis sie die Einmündung des *Wei-ho* erreicht. Der erste Katarakt *T'ien-ch'iao*, d. h. Himmelsbrücke, in alter Zeit *Lü-liang* genannt², kann von den flachen Booten der kühnen *Bautu*-Leute noch überwunden werden. Dagegen muß der zweite Katarakt, den die Anwohner nach dem *Yü-kung* *Hu-k'ou* nennen³, zu Lande umgangen werden. Hier breitet sich nämlich der Fluß auf der Platte zuerst weit aus, bespült rechts und links die Felswände, um dann von drei Seiten 9 m tief in eine kleine, 15 m enge Kluft zu stürzen. Erst von da wird das Fahrwasser ruhiger; nur im alten *Lung-men*, wo sich der Fluß auf 50 m verengt, ist noch eine gefährliche Strömung zu überwinden, bevor man bis zur Einmündung des *Wei-ho* gelangt.

Damit dürfte erschöpfend bewiesen sein, daß die Stelle, wo das *Yü-kung* die Schifffahrt auf dem *Huang-ho* beginnen läßt, nicht an seinem Oberlauf liegen kann. Nur die ganz irrtümliche Voraussetzung des Verfassers, der Minister *Yü* habe die Flüsse bis zu ihrer Quelle reguliert, scheint die chinesischen Kommentatoren zu einer solchen geographischen Unmöglichkeit verleitet zu haben, wie wir sie vorhin kennzeichnen konnten.

Wenn wir dagegen auf die Kartenvorlage des *Yü-kung* zurückgreifen, so sehen wir, daß die Beschreibung des *Huang-ho* überhaupt nicht von seiner Quelle spricht, sondern erst an dem Punkte beginnt, wo der Fluß in die Provinz *Yung* eintritt. Und da die nächsten Abschnitte des Flusses nicht etwa durch Punkte in seinem Oberlauf, sondern erst durch das *Lung-men* und die Umwendung beim Einfluß des *Wei* bezeichnet werden, so sehen wir uns gezwungen, auch den ersten Abschnitt des Flusses soweit wie möglich hinabzusetzen, und zwar bis 50 km oberhalb des *Lung-men*, d. h. bis zu der Stelle, wo wirklich der Anfang einer Schifffahrt möglich ist. Das ist das vorhin erwähnte *Hu-k'ou*, wofür wir besser den älteren Namen *Meng-men* einsetzen wollen.

Unter dem Namen *Meng-men* ist etwa seit dem dritten vorchristlichen Jahrhundert der Katarakt bekannt⁴; gerade der Umstand, daß hier die Schichtung der Gesteine durch

¹ Vgl. meine Monographie über den *Huang-ho*, Zeitschr. d. Ges. f. Erdk., Berlin 1916, S. 91 f.

² Vgl. schon *CHUANG-TZÜ*, um 330 v. Chr. (Ausc. H. A. GILES, London 1889; S. 238); »CONFUCIUS was looking at the cataract at *Lü-liang*. It fell from a height of 30 *jen*.« Da ein *jen* 7 chinesischen Fuß entspricht, so ergibt sich für den Katarakt eine Höhe von 10—11 m.

³ Vgl. A. TAFEL, Meine Tibetreise, Bd. I, S. 62 f. Jedoch entspricht die Übertragung des Namens *Hu-k'ou* auf diesen Katarakt nicht dem Sinne des *Yü-kung*, das darunter einen Berg gleich östlich vom *Huang-ho* versteht; s. oben die Textstelle S. 118.

⁴ Vgl. die eingehende Beschreibung im *Shui-ching-chu-shih*, Buch IV, S. 1.