

mellan Korla och Anhsi, icke skulle erbjuda några större svårigheter för utbyggandet av en bilväg om det en gång blir fråga om ett sådant. Att göra två mil jardanglandskap jämnt som ett golv är ingen konst i en tid då man för att förbättra kommunikationerna skär igenom de hårdaste berg. Av de 86 mil som i rak linje skilja Anhsi från Korla hade vi med bilar åkt 72. De återstående 14 milen voro på hela sträckan de enda, som icke kunde forceras med lastbilar emedan marken var alltför mjuk. Mina erfarenheter från 1901 och 1934 skänka mig dock den övertygelsen att man lika lätt som i de av oss tillryggalagda delarna av Pei-shan skulle kunna finna en trafikabel omväg mellan vår vändpunkt och Altmisch-bulak. När som helst skulle jag åtaga mig att föra en lätt bilkolonn hela vägen från Sian över Lanchow, Liangchow, Kanchow, Suchow, Yü-men, Anhsi, Altmisch-bulak, Korla, Kutja, Aksu, Maralbaschi till Kaschgar, en sträcka på 320 mil i raka linjer. Att vägen över Turfan till Kutja är trafikabel ha vi själva ådagalagt både över Etsin-gol och Kejsarvägen. Sträckan från Kutja till Kaschgar har tillryggalagts av många ryska Amobilar och senast av Sir Eric Teichman. Vägen från Anhsi över Hami och Turfan till Korla är 135 mil lång. Den ökenväg vi rekognoscerade genom Pei-shan är 50 mil kortare och följer den klassiska Sidenvägens spår.

I lägret n:r 135 restes ett minnesmärke av åtta tömda bensincylindrar av vilka tre fylldes med sand för att ge stadga åt det pyramidformade märket. Det