

ein Ziel. Eine Linie, welche ihn mit dem Terektyn-tau verbindet, begrenzt weiterhin die Welt des einigermaassen Erkundeten, liegt aber über das wirklich Bekannte bereits weit hinaus. Wenn ihr entlang auf den Karten ein mächtiger hypothetischer Gebirgszug unter dem Namen Koktal-tau in der Richtung von SW nach NO gezeichnet wird, so bezeichnet der Name wol nur so viel als die Schwelle des Unbekannten. Der Bau des Tiën-shan ist zu regelmässig, als dass wir nicht annehmen sollten, dass das System der Parallelketten durch eine solche incongruente Linie nicht abgeschnitten werden kann, sondern weiter östlich fortsetzen muss. Der Khan-tengri selbst ist, wie schon SEMENOW voraussetzte, wahrscheinlich aus Parallelketten zusammengesetzt.

Ein eigenthümliches Gesetz scheint in der Vertheilung der Culminationspunkte zu walten, insofern diese, wenn man von Osten nach Westen fortschreitet, allmählig auf südlichere Ketten übergehen. Dieses Verhältniss lässt sich vom Khan-tengri in ung.  $80\frac{1}{4}^{\circ}$  O und  $42\frac{1}{4}^{\circ}$  N. bis zum Transalai in ung.  $73^{\circ}$  O und  $39\frac{1}{2}^{\circ}$  N. verfolgen, dürfte jedoch auch noch östlich vom Khan-tengri gelten; denn der Bogdo-ola, welchen man nach den einheimischen und chinesischen Berichten als den höchsten Theil des östlichen Tiën-shan ansehen möchte, scheint der nördlichsten Kette des Gebirges anzugehören. Dort im Osten verliert letzteres an Breite, wahrscheinlich dadurch, dass, vom Transalai im Süden an, eine Kette nach der anderen, wie man am Südrand des Gebirges nach Osten fortschreitet, ihr Ende erreicht, und jede nördlichere weiter nach Osten vorgreift. Dies ist das Gesetz bei dem Kwen-lun, welcher in seinem Bau vielfache Analogie mit dem Tiën-shan bietet; nur werden wir dort das treppenförmige Absetzen am Nordrand des Gebirges finden. Mit der Verschmälerung scheint die Starrheit und Unzugänglichkeit zuzunehmen. Während die breite Entwicklung im Westen zu einer reichen Gliederung Anlass gibt, und weitverzweigte Flusssysteme vielfache Uebergänge gestatten, unter denen die bequemen für die Verkehrswege gewählt werden konnten; und während dort weite Steppenverebnungen sich zwischen die grosse Zahl der Ketten lagern und das allgemeine Niveau soweit erhöhen, dass auch die höchsten Pässe noch verhältnissmässig leicht überschritten werden können, sind die gleichen Vortheile dort, wo die ganze Anschwellung eine geringe Breite einnimmt, in weit minderem Grad geboten. Diesem Umstand insbesondere dürfte es zuzuschreiben sein, dass von dem stark begletscherten Muzart-Pass bis Urumtsi nur wenige Passübergänge von Norden nach Süden existiren, und diese so beschwerlich sind, dass keiner von ihnen für die Zwecke des grösseren Verkehrs dient. Bei Urumtsi führt eine Strasse, deren strategische Wichtigkeit ich an einer anderen Stelle (S. 41, Anm.) hervorgehoben habe, über einen verhältnissmässig leichten Pass nach Turfan. Oestlich von ihr verliert das Gebirge noch mehr an Breite; aber es behält seine starre Gestalt und eine sehr bedeutende Höhe bis zu seinem Ende zwischen Barkul und Hami. Diese beiden Orte sollen durch einen beschwerlichen Fussweg über das Gebirge verbunden sein; aber die für Wagen leicht passirbare Landstrasse führt in einem Bogen um das, wie sich daraus entnehmen lässt, steile Ost-Ende der gewaltigen Ketten.