

*Ilihö* oder *Kuldja*, welche für 8020 *li* galt, wurde auf 80 Tagereisen berechnet, wiewohl man in der Regel längere Zeit brauchte um die Strecke zurückzulegen. Ein Wagen dorthin kostete daher 64 Taels (384 Mark). Dieser unglaublich niedrige Preis wurde durch die Billigkeit von Futter und Lebensmitteln auf dem ganzen Weg erklärt. Nur drei Tagereisen vor *Hami*, welche durch eine Gobi-Strecke, d. i. durch Sandwüste, führten, wurden als beschwerlich beschrieben. Aber während Einige mit Schauern von den Schrecknissen dieser Wüstenfahrt erzählten, waren Andere mit grosser Leichtigkeit hindurchgekommen. An den Rest der Reise knüpften sich bei meinen Berichterstattern, ebenso wegen der guten und billigen Nahrung, als wegen des friedlichen und harmlosen Charakters der Bevölkerung, angenehme Erinnerungen.

Die sonstigen Notizen, welche ich damals noch mit Eifer über diese unbekanntten Gegenden einzog, sind jetzt veraltet, und es wäre nutzlos, sie hier wiederzugeben. Die Strassen durch Central-Asien werden uns in Bruchstücken bekannt, die sich bald zu einem vollständigen Bild zusammenfügen werden. Kühne Forscher, unter denen russische und englische Namen hoch hervorragten, lehren uns die Plastik der innersten Gebiete des Continentes in ihren Grundzügen kennen. Die bewunderungswürdigen Bestrebungen eines KLAPROTH, HUMBOLDT und RITTER, das geographische Bild dieser zu ihrer Zeit völlig verschlossenen Theile der Erde aus der mühsamen Vergleichung der Angaben einheimischer Quellen aus den verschiedensten Zeiten herzustellen, gehören der Geschichte an. PRJEWALSKI'S Reise nach dem Lop-noor hat uns weit mehr sachliche Kenntniss gebracht, als die scharfsinnigste Zusammenstellung aller Quellen über die Gegend es zu thun vermöchte, und die Entdeckung der Reste von Karakorum macht den geographischen Theil von ABEL RÉMUSAT'S gelehrten Forschungen über die Lage dieses Ortes überflüssig. Die reiche Literatur der Chinesen, Mongolen, Perser und Araber über Central-Asien veraltet als Quelle für die Geographie; sie behält nur noch historischen Werth und gewinnt im Gegentheil erst Verständniss durch das Licht, welches die chorographische Untersuchung in frischer Unmittelbarkeit auf den Schauplatz ehemaliger Begebnisse wirft. Einen Theil, gewissermaassen eine frühe, vorbereitende und örtlich beschränkte Reihe dieser modernen Forschungen haben wir benutzen können, als wir im ersten Band eine Uebersicht der Entwicklung des Verkehrs und der gegenseitigen Kenntniss der Völker der östlichen und derjenigen der westasiatischen Cultur darzustellen suchten. Jede Seite dieser langen Geschichte ist ein Zeugniss für die Bedeutung der Verkehrswege, welche von Hsi-ngan-fu nach Westen und Nordwesten hinaus führen. Es erscheint überflüssig, hier speciell darauf zurückzukommen.

*Hsi-ngan-fu* als Kreuzungspunkt der Verkehrswege. — Fassen wir die vorstehenden Betrachtungen kurz zusammen, so sehen wir, dass Hsi-ngan-fu dort liegt, wo eine grosse, am besten durch die PEGOLOTTI'sche Handelsstrasse bezeichnete Verkehrslinie vom südöstlichen China nach Central-Asien und Europa sich mit einer anderen schneidet, welche von Tibet, Yünnan und Sz'-tshwan nach Peking gerichtet ist. Auf der ersteren gehen die werthvollsten Producte des Südostens, Thee und