

zu verirren, zumal wenn ein Weststurm Staub und Sand über uns hinbrausen ließ, als ob wir alle darin begraben werden sollten. Tag um Tag aber blieben Türme der „großen Mauer“ auf meiner Rechten sichtbar. Viele große, heute aber längst verlassene Standlager (ying pan) liegen in diesen Einöden. Die Mauer bezeichnet ungefähr die Grenze von Lößbergen und Sand. Ganz Nord-Schen si ist sehr arm und dünn bevölkert.

Der Wu ti ho (zu deutsch: „kein Grund Fluß, auch Wu ting ho“), den ich am 14. September überschritt und der ein großes Gebiet außerhalb der großen Mauer entwässert, machte uns einige Schwierigkeit durch seine Tiefe und seinen Schlamm, da es die Nacht vorher ziemlich geregnet hatte. Zum Glück fiel aber das Wasser nach kurzer Zeit um mehr als 30 cm.

Am selben Tage erreichte ich die Stadt Huai yüan hsien. Im Innern ihrer Mauern wohnen nur ein paar Dutzend Bettlerfamilien in halbzerfallenen Häusern. Außerhalb, in einem Tälchen daneben, wohnen noch einige Familien von Kaufleuten in Gewölbehäusern, die aus grünlichem Kohlendstein der nächsten Umgebung gebaut sind.

Vier Tagereisen hinter Yü lin fu überschritt ich noch einmal die große Mauer, die auch in dieser Gegend wieder in der Hauptsache aus einer Kette viereckiger Backsteintürme besteht. Die eigentliche Mauer, längst von Wind und Wetter zerstört, fehlt oft auf längere Strecken. Die größeren Wachtürme, die sich alle paar hundert Meter erheben, haben etwa 8 m über dem Boden auf allen vier Seiten je vier gewölbte Fenster, unter denen man nur wenig tiefer noch kleine viereckige Löcher sieht. Im übrigen sind sie plumpes, etwa meterdickes Mauerwerk, das sich konisch nach oben verjüngt. Auf der Rückseite der Türme findet sich 3 m über dem Boden eine kleine Bogentüre. Die Treppen und Böden der Stockwerke im Innern der Türme waren aus Holz und sind heute zerfallen.

Wieder außerhalb der Mauer reisend, ganz im Süden des Winkels, mit dem die große Mauer weit nach der Provinz Schen si einspringt, kam ich nach zwei weiteren Tagemärschen nach Hsiao kiao pan (auf deutsch: Klein-Brücken-Brett), indem ich die letzten 40 km davon fast genau westlich ritt. Einige Kilometer im Süden von meinem Weg zogen sich, ungefähr dem Verlauf der Mauer entsprechend, mit magerem Gras bedeckte Berge hin, auch Lößhöhen, wie die schmal und scharf eingeschnittenen Schluchten und Risse, die von den im allgemeinen gerundeten Kuppen herabließen, schon auf große Entfernung verrieten. Mein Weg ging durch eine weite Ebene mit Feldern, aus denen da und dort und zumal im Norden, rechts von meinem Wege, in scharf abgegrenzten Anhäufungen scha wo tse (Sandbetten) aufstiegen. Ich befand mich hier auf einer Straße, die genau westöstlich führt und einen ziemlich lebhaften Verkehr auf Pferden und Maultieren vermittelt. Auf nähere Entfernungen und nach Norden in die Mongolenwüste hinein werden hier auch Karren<sup>1)</sup> verwendet, ja mit den

---

<sup>1)</sup> Unter den Man tse und den Mongolen findet man zwei Arten zweirädriger Lastwagen verwendet, die mit Ochsen bespannt werden; und zwar in Hsiao kiao pan und überhaupt im Westen, wohl unter dem Einfluß der Sandmassen und Barchandünen, sehr breitspurige Karren mit hohen, bis 2 m Durchmesser messenden Speichenrädern, die sehr altertümlich aussehen und deren Radkranz eine Breite von mehreren Zoll besitzt, während sonst die Chinesenwagen gerade durch die Schmalheit ihrer wie Messer einschneidenden Räder auffallen. Im Gebiet der Tschunggar an der Grenze von Schan si sah ich die Man tse einen zweiten Typus verwenden, kleine, niedere zweirädrige Karren