

10 *li*, d. h. von rund $3\frac{2}{3}$ km, sogenannte *Potai*, etwa 4 m hohe, oben abgeflachte Pyramiden, die aus einem Gerüst von Holz bestehen und mit Lehm umkleidet sind.¹ Auf diese Weise sind überhaupt die Poststrassen in Ostturkistan markiert.

Gerade die Karte von 1899 bringt überaus wertvolle Angaben über die Poststraße nach Kashgar. Zunächst gibt sie so zahlreiche Stationen an, daß es ohne weiteres möglich ist, jede einzelne Strecke festzustellen und sie mit Angaben von älteren Itineraren zu vergleichen. Besonders lehrreich ist es, hierfür das nur siebenzig Jahre ältere Itinerar des *Hsin-chiang-chih-lüeh* heranzuziehen, dessen Angaben wir auch in der *Wutschang*-Karte wiederfinden (Näheres unten). Von der Ostgrenze bis nach *Aksu* wird beide Male derselbe Weg mit fast denselben Stationen beschrieben. Erst von *Aksu* ab entfernen sich die Wege. Während die Route des *Hsin-chiang-chih-lüeh* bald südlich den *Kashgar-darya* überschreitet, bleibt die Route der letzten Mandschu-Karte auf der Nordseite des Flusses, um sich mit der andern erst in *Maral-bashi* wieder zu begegnen. Ganz neu ist die Endstrecke von *Maral-bashi* bis *Kashgar*, die auf den älteren Karten noch nicht verzeichnet ist, weil man damals anscheinend den Umweg über *Yarkand* benutzt hat.

Wenn wir uns auch bei Feststellung dieser Poststraße auf das europäische Kartenmaterial zu gründen haben, so ist das chinesische Itinerar wieder in anderer Hinsicht zuverlässiger, nämlich in der Schreibung der Stationsnamen. Die meisten europäischen Reisenden haben diese Namen aus dem Munde der Osttürken gehört und sie dann nach den Regeln ihrer eigenen Muttersprache niedergeschrieben, so daß auf unseren Karten manche Namen in ganz verschiedenen Formen erscheinen, vor allem wenn Mißverständnisse hinzutreten. Hiernach eine kritische Sichtung vorzunehmen, wird selbst dem Sprachforscher oft unmöglich gemacht.²

Erst in SVEN HEDINS 1:1.000.000-Karte bemerken wir überall den Versuch, eine einheitliche Nomenklatur durchzuführen. Doch da hier von der obigen Poststraße nur ihr westlicher Teil (*Kara-shahr*—*Kashgar*) enthalten ist, bleibt noch viel zu tun übrig. Denn gerade der östliche Teil der Poststraße bringt so viele Namen, die nicht osttürkisch oder sonstwie einheimisch, sondern chinesisch sind. Schon in ihrer osttürkischen Verkleidung erscheinen diese so entstellt, daß ihre ursprüngliche Bedeutung nicht mehr so leicht zu ermitteln ist. Dazu kommt noch, daß dort die zugrundeliegenden Namensformen nicht der offiziellen Aussprache, sondern dem vielfach abweichenden *Hunan*-Dialekt unterworfen sind, da die chinesischen Beamten vorwiegend aus der Provinz Hunan stammen.

Über alle diese Schwierigkeiten kommen wir am besten hinweg, wenn wir uns an die Beschriftung der Mandschu-Karte halten. Hier ersehen wir direkt aus den Schrift-

Viele darunter haben keinen Wirt (»Dän-ğā«, aus chinesisch *tien-chia* 店家); wo einer ist, hat v. LE COQ immer Holz, Futter und Logis mit den üblichen geringen Sätzen honoriert. Daneben gibt es gewöhnliche »Dän«, die von Tungan oder mohammedanischen Türken für die durchreisenden Glaubensgenossen gegen Entgelt gehalten werden.

¹ *Potai* im Osttürkischen geht auf chinesisch *p'ao-t'ai* 砲臺 (eigentlich »Kanone«) zurück, worunter nicht nur diese turmartigen Meilensteine, sondern auch die gegenseitigen Distanzen verstanden werden. Die Osttürken setzen für 2 *Potai* einen *tash*, »Stein« (rund $7\frac{1}{8}$ km); vgl. T. D. FORSYTH, Report of a mission to Yarkund in 1873, Calcutta 1875, S. 436 Anm.

Vgl. auch SVEN HEDIN, Die geographisch-wissenschaftlichen Ergebnisse etc., S. 13, der auf der Strecke zwischen *Yarkand* und *Khotan* mit dem Meßband derartige Entfernungen feststellte; entsprechend dem schwankenden Werte des *Li* ergaben sich Werte von 3893—4100 m. Vgl. ferner K. FUTTERER, Durch Asien, Berlin 1901, Band I, S. 112; A. STEIN, Sand-buried Ruins of Khotan, London 1904, S. 148f.

² Näheres bei A. v. LE COQ, Vol. IX dieses Werkes, S. 90f.