

26, 25, 24 und Roborowskijs Position Nr. 12) nach den kleinen und provisorischen Darstellungen in der russischen 40-Werstkarte zu vergrößern; um so mehr fällt hier Sven Hedins Aufnahme der östlichen Flusarme mit seinen Seen in die Augen.

Careys oder vielmehr Dalgleishs Itinerar¹⁾ am Unterlauf des Jarkent-darja, vom 14. November bis zum 3. März 1886 reichend, ergab verhältnismäßig nur dürftige, heute wohl kaum noch zutreffende Details, um so mehr, weil, wie ich oben bereits erwähnt habe, die Originalskizzen der Reisenden unveröffentlicht geblieben sind.

Sektion IV. Der Arka-tag und Nord-Tibet.

Dieses Blatt und die östlich anstossende Sektion V bieten zusammen ein im geographischen Sinne durchweg auf neuen und neuesten, grösstenteils bisher unveröffentlichten Materialien aus dem verflossenen Jahrzehnt und sind wohl geeignet, recht augenfällig den grossen Wert der Sven Hedinschen Leistungen erkennen zu lassen. In der Breitenzone des 37. Grades N.Br. sind im Westblatt (IV) die Karten und Positionen Roborowskijs, die Pjewtowschen und Careyschen Entdeckungen in grösserem Mafsstab als auf allen bisherigen Karten dieser Länder verwertet; die Breitenzone des 36. Grades, die gewaltigen, von ewigen Schnee bedeckten Parallelketten des Arka-tag mit ihren zahllosen langgestreckten Salzseebecken ist fast allein nach Sven Hedins Aufnahmen gezeichnet, während kaum einen halben Grad südlicher, nahe dem 35. Grad, die Reise der englischen Offiziere Wellby und Malcolm ganz ähnliche Hochthäler im Süden der Zentralkette des Kwen-lun erschlofs; sie lehnt sich im Osten an die grosse, von Prschewalskij, dem Punditen Krischna und zuletzt von Rockhill begangene grosse Verkehrsstrasse an, die, von Peking ausgehend, das ganze westliche China in diagonaler Richtung durchzieht und nach Lhasa führt.

In meridionaler Richtung und rechtwinkelig die Routen Sven Hedins und Wellbys kreuzend, verlaufen die schmalen, unter unsäglichen Strapazen gewonnenen Forschungslinien von Littledale, Dutreuil de Rhins unter ca 87°, von Herzog Henri von Orléans und Bonvalot unter ca 89° 30' Ö. v. Gr. Die Lektüre der in den Endresultaten sehr ungleichwertigen geographischen Arbeiten der letztgenannten Forscher bietet manche schwere, unlösbare Zweifel, wenn es sich um die Identifizierung kartographisch wichtiger Kreuzungsstellen handelt, denn keine Menschenseele im weiten Umkreis von vielen tausend von Quadratmeilen war zu sehen und nur kaum bemerkbare Zeichen, etwa ein zufällig aufgefundenes Hufeisen eines verendeten Maultieres oder die Kohlen einer Feuerstelle gaben Andeutungen, dass man den Lagerplatz einer vielleicht vor Jahren vorüberziehenden Karawane entdeckt habe. Es würde den Umfang des für ein kartographisches Mémoire verfügbaren Raumes überschreiten, wenn ich die Einzelheiten der Untersuchungen mitteilen wollte, die bei Bearbeitung der beiden Kwen-lun-Sektionen meiner Sechsstattkarte nötig waren! Es möge genügen, dass ich, wie oben, mich auf die Aufzählung der wichtigsten Fixpunkte beschränke, in deren Netz die Reiserouten und alles aus ihnen, oder vielmehr aus den Beschreibungen der betreffenden Reisenden, „hineinskizziert“ worden ist. Ich betone dieses Wort ausdrücklich, denn von einer „Zeichnung“ in der höheren Bedeutung des Wortes kann eigentlich beim Entwurf einer Karte im Mafsstab der vorliegenden kaum ernstlich die Rede sein: diese kann und will bestehen in der skizzenhaften Aneinanderfügung von allerlei Daten, die äusserst ungleich und von verschiedenstem Wert sein werden, je nach der Ausrüstung und Ausbildung des Reisenden, oder nach seiner individuellen Anlage zur Überwindung der oft geradezu übermenschlichen Anstrengungen. Jedenfalls ist das reiche Detail, das wie an „einem roten Faden“, d. h. an Dr. Sven

¹⁾ Supplem. Papers Vol. III (1890), S. 25—32.