

CARINTHIA

II.

Mitteilungen des naturhistorischen Landesmuseums
für Kärnten

redigiert von

Dr. Karl Frauscher.

Nr. 2.

Vierundneunzigster Jahrgang.

1904.

Die Ergebnisse der geographischen Entdeckungen und Forschungen im verflossenen Jahre.

Vortrag, gehalten im naturwissenschaftl. Museum am 27. November 1903 von
Prof. Johann Braumüller.

(Fortsetzung und Schluss.)

Doch wenden wir uns um Verke, r Welt des ewigen Eises nach den lichten Meeren des Son, r Stadt T, nach den Küsten des östlichen Asiens. Dort ze, rere Aufmerksamkeit das durch einen Ukas des russischen Kaisers vom 30. Juli 1899 geschaffene Dalny auf sich. Dieser Freihafen liegt an der Bucht von Talienwan, an der Ostseite der Halbinsel Liaotung, 45 Seemeilen von Port Arthur, am 39. Grad nördlicher Breite. Sie ist die Endstation der zentral-mandschurischen Bahn, also der südlichen Abzweigung der sibirischen Eisenbahn, und von anderer Seite mündet daselbst die chinesische Ostbahn ein. Der Hafen der Stadt ist das ganze Jahr eisfrei und so tief, dass Schiffe von 10 m Tiefgang selbst zur Zeit der Ebbe ohne Lotsen einfahren und an den ungeheuren, durch Wellenbrecher geschützten Kais landen können.

Ein amerikanischer Konsular-Bericht im „Oesterr. Wirtschaftspol. Archiv“ berichtet über die Hafengebauten daselbst, die jedem europäischen Platz zur Ehre gereichen könnten. Fünf grosse Kais aus gewaltigen Steinblöcken sind im Bau. Sie sind

etwa 20 bis 30 m breit und $\frac{1}{2}$ bis 1 km lang, jeder wird mit einer vollständigen Geleiseanlage, mit Elevatoren, Hangars, mit Gas-, Wasser- und elektrischen Leitungen versehen. Ende 1901 waren schon die Kais fertig. In ähnlicher grossartiger Weise wird für Docks gesorgt, sowohl Segelschiffe wie Dampfer sind dabei berücksichtigt. Die chinesischen Dschunken haben ihre eigenen Ankerplätze und eigenen Anschluss an die Eisenbahn. Ebenso gibt es einen eigenen chinesischen Stadtteil, der abgesondert von den anderen Vierteln und gegenüber dem Landungsplatze der Dschunken liegt. Die Stadt hat schon elektrisches Licht und eine elektrische Tramway ist im Bau. Die Bevölkerung beträgt schon 50.000 Personen und besteht ausser Russen aus Chinesen, Japanern und Koreanern. Der Hafenverkehr von 1901 umfasste 159 Schiffe mit 142.177 Tonnen Einfuhr.

Auch im deutschen Kiaotschau sind Hafen- und Strassenbauten im Vorschreiten. Ein umfangreicher Molo sollte im vergangenen Sommer fertig werden, ein Schwimmdock ist in Deutschland bestellt, so dass auch dieser Hafen für die grössten Ozeandampfer zugänglich wird. Dieselbe von Tsingtau ausgehende deutsche Eisenbahn hat die K^oriere des Hinterlandes erreicht und der erste Kohlenselg^g von ^{ist} fertig gestellt. Die gewonnene Kohle soll grösseren Heizwert haben wie die japanische.

Die Halbinsel Schantung, an welcher die Bucht von Kiaotschau liegt, beschreibt ein Vortrag des Präsidenten der Schantung-Eisenbahn- und der Schantung-Bergbaugesellschaft folgenderweise in der deutschen Kolonialgesellschaft in Berlin: „Die Provinz Schantung zählt auf einem Areal, das etwa die Hälfte der Bodenfläche des Königreiches Preussen einnimmt, gegen 30 Millionen Menschen, nahezu ebensoviel wie Preussen. In Wirklichkeit aber drängen sich die Leute in der Ebene von Schantung noch viel dichter zusammen, weil in den Gebirgen naturgemäss nur eine spärlichere Bevölkerung wohnen kann. Die Bevölkerung in der Ebene von Weihsien bis nach Tsinanfu übertrifft die Dichtigkeit der am stärksten bevölkerten Teile des Regierungsbezirkes Düsseldorf und des Königreiches Sachsen. Alle diese Menschen sind für die Gewinnung ihres Unterhaltes fast ausschliesslich auf den Ackerbau angewiesen und betreiben ihm

mit einer Sorgfalt und Intensität, der kaum Aehnliches an die Seite gestellt werden kann, höchstens ganz vereinzelt in besonders begünstigten Gefilden, wie in denen der terra di lavoro von Neapel. Jeder fussbreit irgendwie benützbaren Bodens ist aufs sorgfältigste angebaut, selbst an den kahlen Bergabhängen sieht man Terrassen, wo der Boden hinaufgetragen und durch kleine Steindämme befestigt wird, um schmale Beete für Zwiebel u. s. w. herzustellen.“ Gebaut wird Weizen, die Kauliang-Hirse, deren zolldicke, 3—4 m hohe Stengel vielfach zu Umzäunungen, Dachbedeckungen und Herstellung kleinerer Gebäude benützt werden, daneben werden massenweise Hülsenfrüchte, namentlich Bohnen, ferner Kohl, Rüben und Kartoffeln gezogen. Beim Ackerbau hilft die ganze Familie zusammen, auch die Frauen. Die Baulichkeiten machen den Eindruck der Wohlhabenheit, viele Häuser sind aus Stein und haben bisweilen zierliche Ornamente aus glasierter Terrakotta. In der Hauptstadt P o s c h a n werden die Glasfabriken hervorgehoben, die nach einem alten Familiengeheimnis seit Jahrhunderten arbeiten und ebenso die Töpfereien, die ihre einfachen Küchengeschirre, wie ihre kunstvollen Majoliken an Ort und Stelle zum Verkaufe feil halten und auch weithin versenden. Bis zur Stadt T s i n a n f u am Hoangho, die 400.000 Einwohner hat, soll die deutsche Eisenbahn geführt werden, ein grösserer Bahnhof soll dort entstehen und der Hoangho soll überbrückt werden.

Während deutsches Kapital dieses volkreiche, fleissige Land dem deutschen Handel erschliessen will und dabei von der Bucht von Kiaotschau ausgeht, studieren die Engländer ihr Pachtgebiet W e i h a i w e i an der Nordostküste der Halbinsel Schantung. Für jetzt ist es ein Freihafen, es werden keine Zölle entrichtet und es ist nur eine Wachtstation für das gegenüberliegende Port Arthur der Russen. Beide Rivalen, die Engländer und Russen, teilen sich vorläufig in die Aufsicht über die Einfahrt in den Golf von Petschili. Während aber in Dalny bei Port Arthur erst Vorkehrungen für Dampfer- und Dschunkenverkehr getroffen werden, hat Weihaiwei bereits seinen Küstenverkehr.

Das Pachtgebiet wird von einem englischen, dem Parlamente vorgelegten Berichte also beschrieben: Es besteht aus der

Insel L i u - K u n g, den übrigen kleineren Inseln der Bucht und einem Streifen Landes in der Breite von 10 englischen Meilen längs der Küste der Bucht. Die Bai ist sechs Meilen lang, drei bis vier Meilen breit und durch einen östlichen wie einen westlichen Eingang bequem zu erreichen. Die Insel Liu-Kung liegt quer vor der Bai und bildet so beide Kanäle, sie ist zwei Meilen lang, drei Viertel Meilen breit und schützt den Ankerplatz. Das ganze Pachtgebiet misst 285 englische Quadratmeilen. Die Insel ist unfruchtbar, fast baumlos, und wird durch einen Kamm von Hügeln gebildet, die sich bis 500 englische Fuss erheben. Das Festland hat zackige Gebirge und felsige Hügel bis zur Höhe von 1500 Fuss, die entweder ganz unfruchtbar oder mit Zwergtannen und Zwergeichen bewachsen sind. Die Täler sind wellenförmig und von zahlreichen reissenden Wasserläufen durchzogen, die viel Sand und Steingeröll aus dem Gebirge mit sich führen, aber drei Viertel des Jahres trocken sind.

Die Hügel sind zum Anbau terrassenförmig hergerichtet. Die Schichten des Gebirges bestehen aus Lagern von Quarzit, Gneis, Kristall und Kalkstein, die von Gängen vulkanischer Felsen und Granitmassen durchschnitten sind. In dem Gebiete ist von den Chinesen Gold gefunden und bearbeitet worden. Silber, Zinn, Blei und Eisen sollen ebenfalls vorkommen. Auch ein reiches Kalksteinlager hat man schon gefunden. Die Bevölkerung beträgt 123.750 Köpfe in 330 Dörfern. Die Mehrzahl der chinesischen Bewohner sind entweder Fischer oder Bauern, etwas Seilerei, Bootbau, Leinenweberei und Steinhauerei wird auch betrieben. Die Feldfrüchte sind hauptsächlich Mais, Hirse, Weizen, süsse Kartoffeln, Buchweizen, Rüben, Bohnen und Erdnüsse. Die Zwergeiche dient der Seidenzucht, aber die Rohseide wird nach Tschifu zum Verspinnen verkauft. Ein- und Ausfuhrhandel geschieht mit Dschunken. Aus der Mandchurei kommt Bauholz, Brennholz, Mais, aus dem südlichen China Töpferwaren, Papier, Zucker und Tabak, und aus dem benachbarten Tschifu Zeuge, Garne, Oel, Zündhölzer und Zucker.

Tausende von Bewohnern wandern nach der Mandchurei und nach Korea aus, um dort Arbeit und Nahrung zu finden. Das Klima soll gut sein, der Winter kalt, trocken und er-

frischend, der Sommer nicht sehr heiss, aber regenarm. Epidemien werden nicht beobachtet und daher ist Weihaiwei als Sanatorium für die ungesunden Vertragshäfen Chinas in Aussicht genommen. Ob es als Freihafen ausgestaltet oder in eine Seefestung verwandelt werden soll, das dürfte von der politischen Witterung im Osten abhängen. Durch seine Lage ist es ebenso geeignet, Handelsbeziehungen nach allen Seiten zu unterhalten, wie Feindseligkeiten auszuüben.

An der Ostküste Chinas ist also von den Fortschritten der europäischen Zivilisation zu erzählen, die Reisen im Westen decken uns eine untergegangene interessante Kultur aus den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung auf. Allgemeines Aufsehen erregten die Mitteilungen S v e n v. H e d i n s über die Ruinen verschütteter Städte in der Nähe des Lop-Nor und über die von ihm daselbst gemachten Funde, namentlich von Schriften. Noch mehr Aufmerksamkeit verdienen die vorläufigen Berichte des S a n s k r i t i s t e n und I n d o l o g e n Dr. M. A. S t e i n an den Orientalisten-Kongress des vorigen Jahres zu Hamburg. Dieser Gelehrte hat mit Unterstützung der indischen Regierung die Oasenzone von K h o t a n, K e r i j a und N i j a am Südrande des Tarinbeckens in Ostturkestan archäologisch durchforscht und zugleich durch einen europäisch geschulten indischen Landvermesser die nötigen Ortsbestimmungen, Höhenmessungen und photographischen Aufnahmen vornehmen lassen. So ist es ihm gelungen, auf den Hochflächen des P a m i r beim Marsche auf Kaschgar und in den nördlichen Randketten des Kuenlün wichtige Ergänzungen unserer Karten vorzunehmen. Bei seinen archäologischen Forschungen bog er von der heutigen bequemen Karawanenstrasse ab und suchte im wüsten Innern des Tarimbeckens nach den Oertlichkeiten der alten chinesischen Reiseliteratur.

In der Nähe der Stadt Khotan erkannte Dr. Stein in dem kleinen Dorfe Yotkan die alte Hauptstadt von Khotan. Daselbst wurden längst Altertumsfunde gemacht und Dr. Stein erwarb hier verzierte Töpfe, Münzen, kleine Buddhas, zahlreiche Siegel und Terrakottafiguren. Sorgfältige Ausgrabungen wurden in der Ruinenstätte von D a n d a n U i l i g gemacht, die zwischen

Khotan-Darja und Kerija-Darja liegt und von Sven v. Hedin zuerst beschrieben wurde. Sie ergaben eine vollständige alte buddhistische Kulturstätte. Tempel mit Kolossalstatuen Buddhas, mit Freskomalereien und Stuckverzierungen wurden ausgegraben, deutliche Spuren von Bewässerungskanälen, ehemaligen Gartenanlagen und Baumpflanzungen liessen vermuten, dass der Untergang dieser Stätten durch Sandverschüttung oder Verwahrlosung der Kanäle erfolgt war. Besonders wertvoll sind die hier gefundenen Handschriften, die Dr. Stein dem 5.—7. Jahrhundert n. Chr. zuteilt, und chinesische Dokumente und Münzen aus der Zeit von 763—80 n. Chr. In diese Zeit verlegt man auch den Untergang dieser Kulturstätte.

Noch wichtiger dürften über 500 Holztafeln mit den ältesten, bisher bekannt gewordenen indischen Handschriften werden, die eine ergiebige Geschichtsquelle für die Kulturbeziehungen Khotans mit dem nordwestlichen Fünfstromlande darstellen. Sie wurden in den östlich vom Nija-Flusse ausgegrabenen Ruinen entdeckt.

Am Endere-Flusse gelang es, das imposanteste alte Bauwerk der Khotan-Gegend aus dem 3. oder 4. Jahrhundert n. Chr. auszugraben, einen Reliquientempel mit einer grossen Zahl von Kolossalstatuen Buddhas und Bodhisattvas.

Im Süden von China ist Lhasa, die Hauptstadt Tibets, die heilige Stadt der Buddhisten, im Jahre 1902 zweimal und sogar auf längere Zeit von wissenschaftlich gebildeten Leuten besucht worden, ein Ziel, das seit 25 Jahren vergebens erstrebt wurde und an dem auch so erfahrene Reisende, wie Przewalsky und Sven v. Hedin scheiterten. Aber die glücklichen Reisenden waren Buddhisten und erlangten nur Zutritt, weil ihre mongolische Herkunft zweifellos war und weil sie die Reise als Pilger machten und dabei alle religiösen Gebräuche auf das gewissenhafteste mittaten. Der erste Reisende war der Burjäte Zybirow, ein früherer Zögling der Petersburger Universität, der mit Unterstützung der kaiserl. russ. Geographischen Gesellschaft diese Reise machte und als Buddhist anstandslos Zutritt zu allen Heiligtümern erlangte. Er brachte eine grosse Sammlung von Werken berühmter Lamas der letzten neun Jahrhunderte,

Werke über Astronomie, Geschichte, Geographie, Philosophie in 319 Bänden mit 122.000 Seiten zurück, welche dem Asiatischen Museum übergeben wurden.

Der zweite Besucher von Lhassa war ein japanischer Student, von dem indische Blätter melden, dessen Namen sie aber vorsichtigerweise verschweigen. Er stellte sich die Aufgabe, den Unterschied zwischen den religiösen Gebräuchen in Lhassa und Japan zu studieren. Beide Gelehrte fanden überall das bereitwilligste Entgegenkommen. Aus diesen Tatsachen ist zu ersehen, dass es bei Reisen in Tibet hauptsächlich darauf ankommt, das Vertrauen der Bewohner zu erwerben. Dies gelingt natürlich den höflichsten europäischen Reisenden nicht so leicht, wie den rasseverwandten Buddhisten, denn in jedem Europäer sieht der Tibetaner doch immer nur einen politischen Kundschafter und nicht ohne Grund. Eben deshalb verwenden die Engländer zur Erforschung Tibets schon längst europäisch gebildete Hindu, die P u n d i t e n, deren Aufgabe namentlich kartographische Aufnahmen sind, die sie auch unbeargwohnter machen können wie die Europäer, so lange sie nicht belauscht sind. Daher werden ihre Namen selbst in europäischen Zeitschriften sorgfältig verschwiegen und die neuesten Bereisungen Lhassas sind auf die gleiche Art erfolgt.

Die Franzosen müssen sich beständig vorwerfen lassen, dass sie es nicht verstehen, ihre Kolonien zu einer gedeihlichen Entwicklung zu bringen. Nun erstattet der Gouverneur von I n d o - C h i n a, P a u l D o u m e r, anlässlich seines Abganges aus dieser Kolonie nach einer fünfjährigen Amtszeit von 1897—1901 einen Rechenschaftsbericht über seine Tätigkeit daselbst, die von einem grossen Verwaltungstalent und von überraschenden Erfolgen Zeugnis gibt. Und der Mann war ursprünglich Schriftsetzer in Paris. Er hat in diesen fünf Jahren die zerrütteten Finanzen von Indo-China in Ordnung gebracht, indem er einen gemeinsamen Staatshaushalt für die ganze Kolonie einrichtete. Die fünf Länder des Kolonialreiches bestreiten nun aus ihren indirekten Steuern die Ausgaben für Eisenbahnen, Kanäle, Häfen, Landesverteidigung u. s. w. Durch eine gerechtere Verteilung der direkten Steuern und eine strengere Durchführung

der Besteuerung von Alkohol, Opium und Salz wurden die Einnahmen so erhöht, dass alte Schulden bezahlt und Reserven angelegt werden konnten. Diese betragen jetzt 30 Millionen Francs, die Einnahmen, mit welchen auch ein Teil der militärischen Auslagen bestritten wird, belaufen sich auf 14 Millionen Francs; vor 1897 stand Tongking vor dem Bankerott. Es sind öffentliche Bauten ausgeführt worden, an die früher nicht zu denken war, so die Brücke über den gewaltigen Strom bei Hanoi, Brücken bei Huë und Saigon, Strassenbauten und Anlagen von Hafengebäuden und Leuchttürmen. Vor 1897 gab es nur eine unbedeutende schmalspurige Eisenbahn ohne Anfang und Ende in Tongking, heute hat das Kolonialreich in Hinterindien ein Eisenbahnnetz von 2400 *km*, weitere 2500 *km* sind geplant, die 300 Millionen Francs kosten werden. Das Telegraphennetz hat sich von 13.000 *km* auf 18.000 *km* ausgedehnt. Der Handel hat sich in diesen fünf Jahren um 148% erhöht und erreicht jetzt schon 500 Millionen Francs. Grosse Hoffnungen wurden auf die im November 1902 in Hanoi eröffnete Kolonial-Ausstellung gesetzt. Doumer hat es durchgesetzt, dass die Machtbefugnisse des Generalgouverneurs der Gesamtkolonie erweitert wurden, während früher die einzelnen Länder ziemlich selbständig waren und daher beitrugen zu der Zerfahrenheit in der Verwaltung. Unter ihm entstanden verschiedene wissenschaftliche Institute, so ein meteorologisches Bureau mit 45, mit allen notwendigen Instrumenten ausgerüsteten Stationen und ein Observatorium bei H a i f o n g. Die Landesvermessung bekam die wichtige Aufgabe, eine Karte von Indo-China herzustellen und der erste Teil derselben, das Delta von Tongking, wird bereits erwartet. Endlich hat Doumer seinem Vaterlande eine neue Flottenstation erworben, die Bucht von K w a n g t s c h o u. Sie wurde von China gepachtet, soll ein Freihafen werden und wenigstens einen Teil des Handels von Südchina an sich ziehen.

Eine geologische Kommission hat in den Jahren 1897—99 die wichtigsten Mineralien des Landes, wie Kohle, Eisenerze, Zinn, Kupfer, Blei, Zink, Quecksilber, Gold, und die bergbauartigen Verhältnisse, Brauchbarkeit der Bevölkerung, Gewinnskosten, Klima, Absatzgebiete, geprüft.

Seit 1886 sind die Engländer Herren von dem gesanten Birma. Als Ergebnisse ihrer Durchforschung des von Marshall Roberts eroberten Landes liegt nun ein geographisches Lexikon in fünf Bänden vor. Band III—V bringen unter den Stichworten der geographischen Oertlichkeiten geographische, ethnographische, geschichtliche und statistische Angaben, der I. und II. Band enthält eine physikalische und politische Uebersicht des Landes. Darnach besteht Oberbirma aus einer Ebene, die im Osten, Norden und Westen von Gebirgen umgrenzt ist. Im Osten streichen die Schan-, Karen- und Katschin-Berge, im Westen die Tschin-Berge, als eine Fortsetzung der Assam und Arakan begrenzenden Gebirge nord-südwärts. Der Raum zwischen beiden Ketten im Norden wird durch vier kurze parallele Bergzüge ausgefüllt, die ebenfalls von N. nach S. ziehen und Ausläufer der Gebirge des östlichen Tibet sind. Birma zerfällt daher in drei Teile: 1. Nord-Birma samt den Tschin- und Katschin-Bergen, 2. Ober-Birma oder die Ebene des Irawadi-Stromes, und 3. die Schan-Staaten. Das Trawadi-Tal ist eine wohlbewässerte Ebene, aus welcher sich einzelne niedrige Berge erheben, nordwärts werden die Dschungeln des Flusses dichter und das Land wird wilder. Der Fluss selbst entsteht aus zwei Quellflüssen, von denen der eine westliche als Mali-kha, d. i. Grosse Fluss, der andere, östliche, als Nmai-kha, d. i. Schlechter Fluss, bezeichnet wird. Der Mali führt aber seinen Ehrennamen nur deshalb, weil er das ganze Jahr hindurch mit Booten befahren werden kann, während der Nmai für die Schifffahrt wegen seiner Stromschnellen unbrauchbar ist. Trotzdem scheint er der grössere zu sein, aber weil er nutzlos ist und seine Ufer unbewohnt sind, kümmern sich die Eingeborenen nicht um seinen Lauf und derselbe ist daher nicht zu erfragen und bisher auch nicht bereist worden. Unbekannt ist denn auch das Land, wo er entspringt.

Der zweite bedeutendste Fluss Birmas ist der Saluen. Er ist insoferne ein merkwürdiger Fluss, weil er trotz seines langen Laufes tief aus Tibet heraus bis nach Unter-Birma nirgends mehr Land als in der Ausdehnung von zwei Längengraden entwässert.

Sein wildes, grossartiges Flusstal ist eigentlich nur ein Graben mit steilen Wänden, die auf britischem Gebiete zwischen 1000 bis 2000 *m* Höhe erreichen. Der dritte Fluss, der *Mekong*, kommt nur als Grenzfluss auf eine kurze Strecke in Betracht. Er begrenzt gegen Französisch Indo-China hin die Schan-Staaten, die auf beiden Seiten des Saluen liegen und noch bis zur Irawadi-Ebene reichen.

Das Klima der Irawadi-Ebene ist im Süden trocken mit 50—70 *cm* Niederschlagsmenge, im Norden feucht mit 170 bis 200 *cm* Niederschlag. Die Schan-Staaten sind vom Dezember bis März kühl, haben sogar Fröste, die dem Reis in den Tälern gefährlich werden, aber keinen Schnee. Die heisseste Zeit ist der April mit einem Temperatur-Maximum von 38 Grad Celsius. Im Mai beginnen die Niederschläge und nehmen zu bis August. Die Regenmenge in den Tälern beträgt 150 *cm*, auf den Bergen 250 *cm*.

Die wichtigsten Bodenschätze Birmas sind *Rubine*, *Petroleum* und *Kohle*. Die wertvollsten Rubinengruben liegen auf der linken Seite des Irawadi, etwa 150 *km* nordwestlich von *Mandelay*, der Hauptstadt des Landes. Der ganze Grubenbezirk umfasst 172 *km*², während tatsächlich ausgebeutet nur etwa 115 *km*² werden. Sie liegen in silurischem Kalkstein. Obwohl diese Gruben schon im 15. Jahrhundert in Europa erwähnt werden, sind sie doch erst nach der Besitznahme durch die Engländer genauer bekannt worden, da die birmanischen Könige über diese wertvolle Einnahmsquelle nichts verlautbaren liessen. Jetzt sind sie an eine Gesellschaft verpachtet, die sie teils auf einheimische, teils auf europäische Art ausbeuten lässt. An diesen Stellen werden noch *Turmalin* und andere Edelsteine von geringeren Werte gefunden.

Gute Kohle wird in der Nähe des Irawadi gegraben und von den Dampfern des Flusses und den birmanischen Eisenbahnen benützt. 1896 wurden 22.923 englische Tonnen gefördert.

Die Petroleumquellen bildeten ein einträgliches Monopol der Könige. Mythen und Sagen handeln von der Entstehung und Auffindung dieser Quellen, über die in Europa 1759 be-

richtet wird. Neue Quellen wurden vor einigen Jahrzehnten entdeckt, doch steht ihr durchschnittlicher Ertrag hinter den amerikanischen und russischen Quellen bei Baku zurück.

Im nördlichen Birma bricht bei dem Dorfe Tawmaw durch miozäne Schichten ein eruptiver Fels, der äusserlich Serpentin ähnlich sieht. Er enthält einen Kern von glänzend weisser Farbe und das ist der in China als Edelstein so gesuchte und geschätzte N e p h r i t.

Im Hukongtale wird ein fossiles Harz gefunden, das dem baltischen Bernstein gleicht und auch von den Eingeborenen zu Schmucksachen und Rosenkranzperlen verarbeitet wird. Aber die Ausbeute ist so gering, dass man sich in Mandalay preussischen Bernstein leichter und billiger verschaffen kann. Salz, Eisen und Blei werden an verschiedenen Stellen Oberbirmas schon seit Jahrhunderten gewonnen. Die meisten Flüsse des Landes führen auch Gold, doch ist die Ausbeute für eine dauernde Arbeit nicht lohnend. Daher benützen die ärmeren Eingeborenen das Goldwaschen nur in Zeiten schlechten Geschäftsganges als ein bescheidenes Einkommen.

Ethnographisch zerfällt Birma in die chinesischen Schan und in vier tibetanische Stämme, die sich im Lande sesshaft gemacht haben. Ausserdem gibt es aber Mischlingsvölker und Stämme, die noch nicht zu gruppieren sind. Die Kultur der Bevölkerung weist alle Stufen von wilden Kopfjägern bis zu den gebildetsten Buddhisten auf.

Während wir so im östlichen und südlichen Asien Kolonien zu Handelszwecken und wohl auch für eine politische Machtstellung entwickeln sehen, entstehen Ansiedlungen geleitet von Glaubenszwecken schon seit Jahrzehnten in P a l ä s t i n a. Dieses Land ist trotz seiner wirtschaftlichen Verkommenheit und seines wenig günstigen Klimas das „heilige Land“ der C h r i s t e n, die daselbst in allen Glaubensformen vertreten sind und für die es noch immer im romantischen Lichte der Kreuzzüge strahlt und es ist das V a t e r l a n d d e r J u d e n, dessen sie in ihren Gebeten noch immer gedenken. Wie sich nun christliche Vereine gebildet haben zum Ankauf von Land behufs Ansiedlungen von Ackerbauern, so haben in den letzten Jahren Juden

aus Russland, Rumänien und auch schon aus Galizien dem Drucke der Judenhetzen nachgebend, Auswanderer ins gelobte Land gesendet. Ueber diese Kolonien berichtet Dr. med. S a a d in Jaffa im XI. Hefte der Petermann'schen Mitteilungen in sehr lehrreicher Weise.

Die Anregung zur Kolonisierung Palästinas gab die Partei der Zionisten, die durch Ansiedlungen in Palästina nicht einen förmlichen Judenstaat, wohl aber einen Sammelpunkt schaffen will für solche Glaubensgenossen, die durch antisemitische Bewegungen aus ihren Wohnsitzen vertrieben eine neue Heimat und Anschluss an ihresgleichen suchen. Dr. Herzl, der Führer des Zionismus, der dessen Ziele in der Schrift: „Der Judenstaat“ entwickelt hat, brachte vor einigen Jahren eine Zionistenbank mit einem Kapital von 50 Millionen Francs zusammen, auf welche 1902 allerdings erst 20 Millionen gezeichnet und über 8 Millionen Francs eingezahlt waren. Tatkräftig unterstützt werden diese Kolonien vom Baron Rothschild in Paris und einigen jüdischen Wohltätigkeitsanstalten. Baron Rotschild wirkte mit bei der Gründung einer Gesellschaft für jüdische Kolonisationen, die ihren Sitz in Paris hat und die Geschäfte nach den Berichten einer Lokaldirektion in Beirut besorgt. Diese Gesellschaft will vertriebene Juden, die ja meist Kleinbürger aus Städten sind, vom Hausierhandel ablenken und an die Landwirtschaft gewöhnen. Da diese Leute alle gerade darin unerfahren sind, so werden ihnen die Güter angewiesen und in der Bewirtschaftung derselben lässt man sie von Personen an Ort und Stelle, die darin erfahren sind, unterweisen, wodurch für eine zweckmässige Verwendung der gewährten Vorschüsse gesorgt ist. Natürlich kam man auf diese Einrichtung erst, als entsprechendes Lehrgeld dafür gezahlt war.

Bis jetzt sind 20 kleinere Ansiedlungen gegründet worden, sie haben 18, 35, 60 bis 194 Familien. Die meisten liegen um Jaffa, wo sogar eine von der türkischen Regierung unterstützte Ackerbauschule besteht, zwischen Jaffa und Jerusalem, zwischen den Seen Genezaret und Merom und in Houran. Im Getreidebau kommen sie gegen die Einwohner nicht auf, weil sie ihn nicht so primitiv, aber auch nicht so billig betreiben. Daher bauen sie

besonders Weinstöcke, Maulbeerbäume für Seidenraupen, Feigen, Oliven und Mandeln. Der Wein geht meist nach Paris, in die Keller Rothschilds, wo man ihm einen Absatz sucht, was bei der Konkurrenz der italienischen Weine nicht leicht ist. Obst wird nach Aegypten an die Fremden verkauft. 11 neue Ansiedlungen sind im Entstehen begriffen. Schwierigkeiten macht die türkische Regierung, wenn die Ansiedler nicht türkische Untertanen werden wollen. Dann bekommen sie nur einen Pass, der sie zwar berechtigt, überall in Palästina zu reisen, sie aber verpflichtet, nach drei Monaten das Land wieder zu verlassen. Manche Auswanderer muss daher die Gesellschaft wieder wegschicken und sucht sie in Amerika oder Australien zu versorgen.

Die Eifersucht, mit der sich Russland und England auf dem Hochlande von Iran den Rang abzulaufen suchen, bewegt die indische Regierung, eine Eisenbahn *Quetta*—*Nuschk*i mit dem Endziele *Meschhed* zu bauen, das heisst vom Industale über das Suleiman-Gebirge durch Belutschistan und dann nordwärts nach der persischen Provinz Seistan. Durch diese Bahn soll der russischen Konkurrenz in *Meschhed* entgegengetreten werden, die bisher auf der transkaspischen Eisenbahn den kürzesten Weg dahin hat und auf dieser Bahn, die grundsätzlich keine fremden Waaren befördert, jeden Wettbewerb ausschliesst. Den kürzeren Weg über Afghanistan vermeidet die indische Regierung aus militärisch-politischen Gründen, um dem künftigen Feinde nicht selbst das Tor nach dem Industale zu öffnen. Die geplante Bahn führt über den 3500 m hohen *Tacht-i-Suleiman* grösstenteils durch wild zerklüftete Gebirge, ausgedörrte Wüstenstrecken, unfruchtbare steinige Ebenen von spärlichen Flussläufen durchzogen, welche den grössten Teil des Jahres hindurch ausgetrocknet sind und nur zur Zeit der Schneeschmelze solche Wassermassen führen, dass sie alles im Tale verheeren. Die ganze Strecke ist so holzarm, dass die Regierung beim Baue der Bahn bloss eiserne Hohlschweller verwenden will. Das Wasser muss mit grösster Sorgfalt in unterirdischen Läufen vor dem Verdunsten geschützt werden. Die Bewachung der Bahn wird räuberischen Nomaden anvertraut werden müssen, indem man sie in Sold nimmt.

In Afrika nehmen unsere Aufmerksamkeit besonders die Bestrebungen der Franzosen und Engländer um die Hebung ihrer Besitzungen in diesem Erdteile in Anspruch. So lassen die Franzosen in Tunesien durch den Archäologen P. Gaukler unter der Mithilfe von Verwaltungsbeamten, Offizieren, besonders aber der mit der Landesaufnahme betrauten Topographen die Wasseranlagen erforschen, mit denen die Römer den mittleren und südlichen Teil des Landes bis in die Sahara hinein befruchtet haben. Im vergangenen Jahre sind über diese Untersuchungen 6 Hefte mit fast 400 Seiten in Paris erschienen. Daraus ist zu ersehen, dass man im Altertum jede Quelle, jeden Bach ausgenützt hat, dass das Wasser der Winterregen von zahllosen grossen und kleinen Staudämmen und Fangdämmen an den Hängen der Berge aufgefangen und in offene Sammelbecken oder grossartige, gewölbte Zisternen geleitet und weitergeführt wurde. Solche Zisternen besass jedes Stadthaus und jedes Landgut. An Strassen und Wegen waren sie angelegt und mit einer zementierten Sammelfläche umgeben. In Gegenden, die an der Oberfläche wasserlos waren, bohrte man Brunnen in grosser Zahl und hob durch sie das Grundwasser aus der Tiefe. Von diesen Anlagen ist allerdings heute ein grosser Teil verloren, aber es lassen sich noch genug wieder herstellen, nicht wenige bestehen ohnedies noch und manche sind schon von den Franzosen wieder hergestellt worden. Das wird nun für die Kulturarbeiten im mittleren Tunesien von Bedeutung, wo auch im Altertum hauptsächlich Baumzucht getrieben wurde, wo ausgedehnte Olivenhaine bestanden, deren Reste jetzt noch um Sfax und im Sahel zu finden sind und heute sich wieder ausbreiten. Dass von den Römern auch unsere heutigen Techniker noch lernen können, beweist die festgestellte Tatsache, dass man sich im Hügellande Mitteltunesiens gegen die zwar seltenen, aber dann um so unverhoffteren Massenregen nicht wie die Franzosen in Algerien durch riesige unrentable Staudämme schützte, sondern durch kleine Dämme in grosser Zahl, die das Wasser und die durch dasselbe gefährdete Erde abschnittsweise zurückhielten.

Aehnliche Lebensbedingungen sind durch französische, aber auch deutsche Reisende auf der Ebene von Marakesch,

dem fruchtbarsten und dichtest bevölkerten Gebiete von Marokko dargelegt worden. Die französischen Reisenden finden bei der französischen Republik, die Marokko scharf im Auge behält, begreiflicherweise die lebhaftesten Sympathien, während deutsche Gelehrte, wie es scheint, ausschliesslich auf Privatunterstützungen angewiesen sind. Wir aber verdanken den Aufnahmen des elsässischen Arztes F. Weissgerber in Casablanca, des französischen Geologen Brives und des hessischen Geologen Theobald Fischer interessante Beschreibungen dieses Hochlandes, von dem eine zunehmende Ertragsfähigkeit erhofft wird. Darnach hat die Ebene einen Untergrund von Tonschiefern, Grauwacke und Tonsandsteinen und darüber liegen Verwitterungsprodukte aus Kiesbänken und Sandschichten und diese sind wieder überlagert und durchsetzt von einem weichen weissen Kalktuff, der aus dem Atlas abgeschwemmt wurde und an grossen Stellen zu einer unfruchtbaren Kruste verhärtet ist. Aber unter dieser Schichte gibt es Wasserläufe, die seit uralten Zeiten durch ein grossartiges Netz unterirdischer Bewässerungskanäle dem Anbau dienstbar gemacht werden. In Form von Brunnen, Zisternen und Bassins wird das Wasser an die Oberfläche zur Bewässerung der Gemüsegärten, Dattel- und Olivenhaine und zum Tränken des Viehes gefördert. Der Kalktuff ist sehr porös und Wasserläufe verdunsten in ihm bald, aber aus dem Staube, den der Wind aus den östlichen Steppen mit sich führt und aufschichtet und durch das Hinzukommen von Pflanzenresten und Wasser bildet sich Kot und Schwarzerde, der fruchtbare Boden des Landes. Auf ihm wird Weizen, Gerste, Kichererbse u. s. w. gebaut, während auf dem Kalktuffboden sich die kurzlebigen Steppenpflanzen entwickeln. Durch Abschlagen des Tuffes können auch die darunter liegenden fruchtbaren Sandschichten freigemacht werden.

Einen interessanten Vergleich zwischen französischer und englischer Kolonialpolitik kann man aus einem Berichte des k. u. k. Konsuls Jul. Pisko entnehmen, der auf S. M. Schiff „Zenta“ Ostafrika bereiste. Britisch-Ostafrika mit 700.000 km^2 und $2\frac{1}{2}$ Millionen Einwohnern steht seit 1895 unter englischer Verwaltung, aber unter der

Souveränität des Sultans von Zanzibar. Da sich die Regierung des Landes von Zanzibar aus nicht gut besorgen liess und als Zweig der Konsulatsgeschäfte auch zu umfangreich wurde, so ist nunmehr mit derselben ein Regierungskommissär betraut, der seinen Sitz in Mombasa hat und nur zeitweilig sich nach dem Konsulate begibt. Ihm unterstehen vier Provinzen mit vier Unterkommissären und 13 Distrikte mit 13 Assistenten. Uganda mit 300.000 km^2 und $3\frac{1}{2}$ Millionen Einwohnern ist seit 19. Juni 1894 England unterstellt und hat einen Regierungskommissär in Entebbe am Viktoria-See. Der Ausfuhr dieser Länder von Häuten, Kautschuk, Pflanzenfasern, Kopra, Kopal, Elfenbein und Kaffee dient die seit 1902 vollendete Ugandabahn, welche von Mombasa bis zum Viktoria-See in einer Länge von 1000 km verkehrt. Von dort, und zwar von Port Florence, fährt wöchentlich zweimal ein kleines Dampfboot in 48 Stunden nach Entebbe. Mit 1903 sollte diese Durchquerung des Sees nach Norden ein grosser, bequemer Dampfer besorgen, mit November 1903 sollte ein zweiter Dampfer auch die zu Deutsch-Ostafrika gehörigen Stationen am Südufer des Sees anlaufen. Eine Bahn zum Albert-See mit 240 km Länge ist in Aussicht genommen.

Diese Verkehrsanstalten sind zunächst geeignet, der Kolonie „Deutsch-Ostafrika“ Eintrag zu tun, wo man in kleinlicher Sparsamkeit möglichst wenig Reichsmittel aufwenden will. Die Folge wird sein, dass der Handel zumeist auf britischen Boden hinübergezogen wird. Dazu tragen auch die niedrigen Frachtpreise bei, welche die Ugandabahn ansetzen konnte. So kostet die Fracht für einen Waggon Häute auf der 1000 km langen Strecke dieser Bahn 90 Rupien (à 1.36 Mark), während die nur 84 km lange deutsche Bahn Tanga—Korogwe für diese Ladung auf dieser kurzen Strecke 300 Rupien berechnet. An der Bahn gelegene Landstrecken werden auf viele Jahre hinaus um 30 Heller per Acre, d. i. 40.46 Ar, verpachtet, ohne Rücksicht auf die Nation des Pächters. So konnte eine italienische Gesellschaft Kautschukpflanzungen auf 25 Jahre pachten und unterhält jetzt 40 europäische Angestellte mit 160 K anfänglichen Monatsgehalt, freie Wohnung, 3—6 monatlichen

Urlaub unter Fortbezug des Gehaltes und nach drei Jahren freie Reise nach Europa und zurück.

Wie engherzig nimmt sich gegen diese grosszügige Besiedlungsweise die französische Kolonialgesetzgebung auf Madagaskar aus. Diese Insel wurde am 6. August 1896 Frankreich einverleibt und hat 591.563 km^2 und $2\frac{1}{2}$ Millionen Bewohner. Die französische Einfuhr soll gefördert werden, indem alle fremden Waren mit hohen Zöllen belastet werden; der durch seine Konkurrenz gefährliche asiatische Kaufmann soll durch hohe Abgaben ferngehalten werden. Während der Europäer 200 Francs Lizenz zahlt, muss der Asiate 25 Francs Aufenthaltsgebühr und 400 Francs Ergänzungsgebühr entrichten. Und doch verhindert man damit nicht, dass viele Inder und Chinesen auf der Insel grössere Detailgeschäfte haben. Sie zahlen ihre Abgaben und werden noch dabei reich. Als Kolonisten wünscht man sich am liebsten Franzosen. Solche können nach einem Gesetze vom 10. Februar 1899 Grund bis zu 100 *ha* geschenkt erhalten, über dieses Ausmass hinaus wird ihnen das *ha* im Westen und Norden um 2 Francs und im Osten um 5 Francs verkauft, oder bis auf 15 Jahre zu 25—50 Centimes verpachtet, mit dem Rechte, diesen Pacht zu verkaufen. Und da auch diese günstigen Bedingungen wenig Ansiedler ins Land locken, so beteiligte man ausgediente Soldaten, welche die Insel erobern halfen, mit Land und gewährte ihnen Zuschüsse bis zu 4500 Francs. Man gewann aber auch damit meist nur Afrikaner, denn die Franzosen scheuen nach wie vor das Klima und die Teuerung auf der Insel. An Verkehrswegen wird allerdings gearbeitet. Im Jahre 1905 soll eine Eisenbahn von Tamatave nach Antananarivo, der Hauptstadt der Insel, dem Betriebe übergeben werden. Sie ist auf 349 *km* berechnet. Von der Hafenstadt Tamatave etwas seitwärts steigt die Bahn 12 *km* lang bis Ivondoro empor, dann werden Personen und Güter auf einem 100 *km* langen Wasserwege durch Kanäle über die Lagunen von Mahatzara geführt, der Rest der Strecke ist dann wieder Eisenbahn. An dieser Bahn arbeiten 10.000 Eingeborene, als Aufseher über dieselben schalten merkwürdigerweise 200 Oesterreicher, meist Dalmatiner!

Grosse Hoffnungen setzt man auf die Ausfuhrwaren der Insel, auf Vanille, Kakao, Kaffee, und besonders Rinder, und auf die Goldausbeute, die schon $6\frac{1}{2}$ Millionen Francs erreicht haben soll. Bedeutende Kosten werden die Hafengebäuden verschlingen, besonders in dem militärisch wichtigen *Diego Suarez* im Norden der Insel, wo die Ausbaggerungen und Sicherungsbauten samt den gewöhnlichen Hafenanlagen über 30 Millionen Francs erfordern sollen.

Vergleicht man mit der Kolonialpolitik der beiden Westmächte den Aufwand zur Hebung der Kultur in *Deutsch-Ostafrika*, dann fällt das Urteil allerdings noch zugunsten Frankreichs aus. Die deutsche Kolonie hat, wie oben bemerkt, bis jetzt eine 86 *km* lange Bahn von Tanga, gegenüber der Insel *Pemba* bis *Korogwe* im Berglande *Usambara*. Diese konkurriert schlecht genug mit der benachbarten englischen *Ugandabahn*; eine Fortsetzung derselben bis zum *Kilimandscharo* in der Länge von 300 *km* erscheint notwendig, weil nur dann diese fruchtbaren Gebirgsländer für den Anbau von Kolonialwaren und für Viehzucht ausgenützt werden können; es ist noch fraglich, wann es dazu kommen wird. Ebenso notwendig ist eine Bahn von *Dar-es-Salam* an den *Tanganjika-See*, wenn die Deutschen mit den Belgiern im Westen und mit den Engländern im Süden in erfolgreichen Wettbewerb treten sollen. Da diese Bahn 100—150 Millionen Mark erfordern dürfte, so gibt es heute in Deutschland dreierlei Meinungen von Sachverständigen: Die eine hält den Bau für eine Ehrensache, die andere für eine wirtschaftliche Notwendigkeit, die dritte für blanken Unsinn! So beschränkt man sich einstweilen darauf, die schmalen Negerpfade auf fünf bis sechs Meter Breite vom Gras und Gesträuch freizumachen, wodurch sie für die südafrikanischen Ochsenkarren bei 10—15 Paar Vorspann brauchbar werden. Diese Karawanen müssen dann mit Dampfer- und Bahntransport im Wettkampfe aushalten.

Im *Deutsch-Südwestafrika* ist an der Küste ein Kampf mit dem Dünengürtel erforderlich, der früher oder später jeden Weg mit Sand bedeckt und auch die Buchten verweht. Die beiden Landungsplätze *Lüderitz-Bucht* und

S w a k o p m u n d bedürfen der Hafengebauten, die Hochsteppen im Inneren einer künstlichen Bewässerung durch Anlage von Stauseen und Staubecken, wozu die Winterregen in den Schluchten des Gebirges und in den Mulden der Ebenen Gelegenheit bieten und wobei Regierung und Private sich wechselseitig unterstützen. Dann wird das Land nicht nur für Viehzucht, sondern auch für Ackerbau brauchbar. Eine 380 *km* lange Eisenbahn von S w a k o p m u n d nach W i n d h o e k ist im Bau, kostet aber statt der veranschlagten 4—5 Millionen Mark bereits 14—15 Millionen und dürfte mit den Hafengebauten 20 Millionen erreichen, sie wird sich aber erst recht lohnen, wenn sie noch etwa 200—300 *km* weiter ins Innere geführt wird. Jetzt durchheilt man auf ihr wenigstens den Sandgürtel, wo früher Gespanne von 18—20 Ochsen nötig waren in wenigen Stunden; aber sie ist schmalspurig, daher zum Anschlusse an die Bahnen in Rhodesia vorläufig nicht geeignet. Eine Bahn ist auch im Norden zu den kupferreichen O t a v i - M i n e n geplant mit einem Anschluss nach Rhodesia und nach der portugiesischen Küste, sie würde allerdings eine Hebung der Minentätigkeit bewirken, aber auch dem Auslande zugute kommen.

Ein Hauptfehler der deutschen Kolonialverwaltung ist aber, dass sie den Ansiedlern mit zu grossen Ansprüchen entgegnet. In Deutsch-Ostafrika kosten Regierungsparzellen von 100—200 *ha* per Hektar 2 Mark, dabei soll aber der Ansiedler ein Anlagekapital von 9000 Mark nachweisen können! Mit soviel Geld kann man auch in der Heimat etwas unternehmen. In Südwestafrika muss sich der Einwanderer beim Ankaufe alle gerichtlichen Förmlichkeiten und Gebühren gefallen lassen, wie in Deutschland und dann ist er in einer Wildnis! Der deutsche Amtsschimmel bei den Hottentotten!

A m e r i k a gilt uns noch immer als der Erdteil des unausgenützten Bodens. Nach einem Berichte des deutschen Konsuls in S a n F r a n c i s c o vom Vorjahre ist aber der Vorrat an unproduktiven Ländereien in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bereits erschöpft. Die Regierung schreitet bereits zum Rückkauf der den Indianern vorbehaltenen Gebiete, z. B. im Territorium O k l a h a m a. Der An-

drang um Ueberlassung anbaufähigen Bodens seitens der Einwanderer ist so gross, dass bisher nur ein Viertel der Bewerber berücksichtigt werden konnte. Man muss an die künstliche Bewässerung der ungeheuren, bisher unproduktiven Ländereien gehen und es ist notwendig, dass dieses Geschäft die Regierung übernimmt, wenn nicht die Privatspekulation damit Wucher treiben soll. Dem Kongresse ist denn auch ein Gesetz vorgelegt worden, das viele Wasserrechte rückgängig machen soll, mit deren Verleihung man früher besonders gegen Viehzüchter zu freigebig war. Sowohl die Annahme dieses Gesetzes, wie seine Ausführung, wird aber auf Schwierigkeiten stossen, da gerade in Amerika niemand so leicht erworbene Rechte preisgibt und jeder sie wohl einzuschätzen weiss. Die Direktion des geologischen Departements berechnet den Wasservorrat für eine Bewässerung von 60 Millionen Akres als hinreichend. Die Regierung soll Wasserwerke im Werte von 300 Millionen Dollars herstellen, die privaten Unternehmungen ebensoviel; dann könnte man in 40 Jahren über Ländereien im Werte von 2000 Millionen Dollars verfügen. Bis jetzt sind im Gebiete der Vereinigten Staaten von Nordamerika $6\frac{1}{2}$ Millionen Akres künstlich bewässert worden, zum grössten Teile in Kalifornien und Kolorado. In Kalifornien umfasst das Areal des der Kultur gewonnenen Landes 1,446.114 Akres, wovon 229.192 Akres auf den dürren Süden und 1,216.922 Akres auf die regenreichere Mitte und auf den Norden des Landes kommen. Die gesamte Kulturfläche Kaliforniens beträgt 100 Millionen Akres bei $2\frac{1}{2}$ Millionen Einwohnern. 28.8 Millionen Akres sind Farmen, 600.529 Akres sind mit Obstbäumen und Weinstöcken bepflanzt. Im hohen Grade einer solchen künstlichen Nachhilfe in der Bodenkultur bedürftig sind: Kolorado, Arizona, Neu-Mexiko, Montana, Nebraska, Kansas, Wyoming, Idaho, Washington.

In Südamerika wurde wieder einmal durch schiedsrichterlichen Spruch eine auf früheren unbestimmten Verträgen schwankende Grenze zwischen zwei Staaten festgestellt, nämlich zwischen Argentinien und Chile. Den Spruch fällte über Ersuchen beider Staaten eine Kommission in England nach vier-

jähriger Tätigkeit, und dieser Spruch erhielt die Sanktion des Königs Eduard VII. Derselbe liefert auch wieder der Geographie reiches Material, denn Argentinien legte für denselben einen Bericht vor, der vier Bände mit 66 Karten, einen Atlas mit 16 Karten, 103 Profile und 351 Photographien umfasste. Der Bericht Chiles hat ebenfalls vier Bände mit 134 Karten, einen Atlas mit 12 Karten, zwei Ergänzungsbände und zahlreiche Profile und Photographien. Das streitige Gebiet liegt zwischen dem 40. und 52. Grad südlicher Breite, also etwa zwischen der Insel *Chilva* und *Hannover*. Als Grenze verlangte Argentinien die mittlere Kammlinie der Anden und Chile die Wasserscheide. Die Kommission konnte auf beide Forderungen nicht ganz eingehen, nicht auf eine Kammlinie, weil die Anden dort nicht ununterbrochen verlaufen, und nicht auf die Wasserscheide, weil dadurch die Grenze oft bis an die Pampas herausgezackt worden wäre, also unpraktisch hätte ausfallen müssen. Sie teilte daher die einzelnen Quertäler und Seebecken je nach ihrer leichteren Zugänglichkeit hier dem einen, dort dem anderen Staate zu, liess sich daher zunächst von wirtschaftlichen und Verkehrs-Gesichtspunkten leiten. So bekam Argentinien den grösseren und besseren Teil des streitigen Gebietes zugewiesen. Die Geographie gelangte aber in den Besitz einer sorgfältig ausgearbeiteten und recht lehrreichen Karte.

So also helfen alle Faktoren, gelehrte und profane, friedliche und kriegerische, zusammen, unsere Kenntnis von der Erde zu erweitern und zu vertiefen und uns instand zu setzen, immer neue Quellen des Erwerbes und Wohlstandes zu finden, und jährlich mehr wird die Erdbeschreibung zur Erdkunde und zur Anwendung dieses Wissens von unserem Wohnplatze auf unsere häusliche Einrichtung auf demselben.

Die Erdbeben in Kärnten im Jahre 1901.

Aus dem „Allgemeinen Berichte und Chronik der im Jahre 1901 innerhalb des Beobachtungsgebietes erfolgten Erdbeben“, zusammengestellt von Dr. Edmund v. Majsissovic. Mitteilungen

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Carinthia II](#)

Jahr/Year: 1904

Band/Volume: [94](#)

Autor(en)/Author(s): Braunmüller Johann

Artikel/Article: [Die Ergebnisse der geographischen Entdeckungen und Forschungen im verflossenen Jahre \(Vortrag gehalten im naturwissenschaftl. Museum am 27.November 1903\) Fortsetzung und Schluß 61-81](#)