

Literaturbericht

Haberlandt, Dr. Michael: Völkerkunde. Mit 51 Abbildungen.
Zweite vermehrte und verbesserte Auflage. Leipzig, G. J.
Göschen, 1906.

Von der Brauchbarkeit dieser kleinen Einleitung in die allgemeine und beschreibende Völkerkunde legt die Notwendigkeit der 2. Auflage das beste Zeugnis ab. Bis auf unwesentliche Änderungen ist auch die Textierung die gleiche geblieben; gewonnen hat das Büchlein durch eine etwas ausführlichere Behandlung der europäischen Völker und durch die neu beigegebenen Sach- und Namenregister. Gerne hätten wir die in der ersten Auflage bemerkte Konfundierung der Papuas und Melanesier vermieden gesehen; sie führt zu einer Ungenauigkeit der Darstellung: denn während z. B. die körperliche Charakteristik wohl nur auf die Papuas paßt, kann von den Papuasprachen durchaus nicht behauptet werden, daß sie, einerseits untereinander durch unverkennbare Übereinstimmungen als verwandt zu bezeichnen seien, andererseits gemeinsame Züge mit den polynesischen Sprachen bestünden; dagegen ist die Zusammengehörigkeit der melanesischen Sprachen untereinander um ihre Stammverwandtschaft mit den polynesischen über alle Zweifel erhaben. Celebes wird wohl nicht „von den Buginesen und den Makassaren eingenommen“; diese bilden vielmehr bloß einen Bruchteil der Bevölkerung der SW.-Halbinsel, während der Zentralteil der Inseln von den nun zurückgedrängten primitiven Stämmen bewohnt ist, die unter der Bezeichnung „Toradja“ zusammengefaßt werden, einer dem Sammelnamen „Dayak“ (Borneo) ganz analoge Benennung. Auch daß „die Malaien im engeren Sinne auf der Halbinsel Malakka hausen“ ist eine in diesem Zusammenhang leicht dahin mißzuverstehende Bemerkung, als ob Malakka der Ursitz der jungmalaiischen Inselbevölkerung sei. Auch wird man einen Anteil an der Bevölkerung der Liukiu und Japans wohl nicht „versprengten Gliedern dieses Stammes“ zuschreiben, sondern dabei an viel frühere stammverwandte Einwanderungen aus Hinterindien zu denken haben. Doch lassen diese Bemerkungen erkennen, welch verhältnismäßig detaillierte Information auf dem beschränkten Raume von 200 Seiten das Werkchen bietet. Und wenn wir in typographischer Beziehung den gegen die erste Auflage größeren Druck hervorheben, können wir nicht umhin, der Verlagsanstalt für die Neuauflage dieses bei dem Gebotenen wirklich billigen Büchleins (gebunden 80 Pfg.) dankbar zu sein.

Wien, 6. Jänner 1906.

L. Bouchal

Stockholm und Umgebungen. Mit 4 Karten und 10 Plänen; dann Winter in Schweden, herausgegeben vom Schwedischen Touristenverein. Stockholm, im Kommissionsverlag von Wahlström & Widstrand. Geschenke des Schwedischen Touristenvereines.

Immer mehr wird Schweden als ein hervorragendes Touristenland erkannt und geschätzt und seitdem die schwedischen Eisenbahnen in den Rundreiseverkehr einbezogen sind, nimmt die Zahl der nach Schweden ziehenden Fremden von Jahr zu Jahr zu, wozu — abgesehen von den landschaftlichen Schönheiten und den bequemen Verkehrsmitteln — auch die Freundlichkeit der Bevölkerung und die vortrefflichen Unterkunftsverhältnisse das Ihre dazu beitragen. Mit verständnisvollem Blicke hat der rührige, vorzüglich organisierte schwedische Touristenverein die Tatsache erfaßt, daß Reisen nach Schweden immer mehr beliebt werden, und es daher als seine Aufgabe betrachtet, auch seinerseits diesen Fremdenzuzug durch Herausgabe praktischer Reiseführer sowie durch unentgeltliche Erteilung verlässlicher Auskünfte nach Kräften zu fördern. Auch die beiden vorliegenden Bändchen sind darauf bedacht, die Fremden über die reizende Hauptstadt Schwedens eingehend zu orientieren und die Reize eines Winterausfluges nach Schweden, insbesondere Touren auf Skis durch die nordschwedischen Provinzen mit ihren großartigen Alpenszenarien, in lebendigen Farben zu schildern. Wer sich für eine solche Sporttour interessiert, möge das mit reizenden Bildern gezierte Heft einsehen oder von dem äußerst zuvorkommenden schwedischen Touristenverein (Stockholm, Norrlandsgatan 3 und 4) einholen.

Dr. E. G.

Österreich-Ungarn nebst Bosnien und der Herzegowina, Cetinje, Belgrad und Bukarest. Handbuch für Reisende von Karl Baedeker. Mit 47 Karten, 51 Plänen und 6 Grundrissen. Siebenundzwanzigste Auflage. Leipzig, Verlag von Karl Baedeker, 1907. Geschenk des Herausgebers.

Es ist sehr erfreulich, daß dieses treffliche, weitverbreitete Reisehandbuch bereits seine 27. Auflage erlebt hat; denn daraus geht hervor, daß unsere in geographischer, geologischer und ethnographischer Beziehung so viel des Interessanten bietende und an landschaftlichen Schönheiten so reich ausgestaltete Monarchie von dem reisenden Publikum mit großer Vorliebe besichtigt wird. Möge dieses geschätzte Reisehandbuch, das sich längst als verlässlicher Führer bewährt hat, noch recht zahlreichen Auflagen entgegensehen.

Verkehrswege und Verkehrsprojekte in Vorderasien. Von Max Schlagintweit, Major a. D. in München. Mit 1 Karte. Berlin, Verlag von Hermann Paetel, 1906. Geschenk der Verlagsfirma.

Wer sich vergegenwärtigt, mit welchen Schwierigkeiten aller Art jeder Bahnbau im Orient verbunden ist, wie wenig freundlich oft die Bevölkerung

solchen Unternehmungen gesinnt ist, der muß die Leistungen bewundern, welche auf dem Gebiete des Bahnbaues in Kleinasien und Syrien in den letzten Dezennien zur Ausführung gelangten. Wenn wir zuerst die kleinasiatischen Bahnen betrachten, so sehen wir, daß von der Küste in das Innere des Landes drei größere Linien führen, welche nach der staatlichen Zugehörigkeit der Gesellschaften kurz als deutsche, englische und französische Linien bezeichnet werden, selbstverständlich aber den türkischen Gesetzen und Behörden unterstehen. — An der Westküste führen von Smyrna ausgehend zwei Schienenstränge auf das Anatolische Hochland. Die nördliche, von einer französischen Gesellschaft in Betrieb genommene Linie führt über Menemen, Manissa, Kassaba auf das Hochplateau und endet in Afium Karahissar (1006 *m*), wo sie in die Bahn nach Konia einmündet. Die Gesamtlänge dieser Strecke samt der Zweiglinie von Manissa nach Kirkagatsch und Soma beträgt 526 *km*. Die wichtigste Station ist Manissa, das alte Magnesium, eine Stadt von zirka 50000 Einwohnern in großartiger Lage. Die zweite in das Innere des Landes führende Linie zieht durch das große Mäandertal über Aïdin bis Dinér (860 *m*). Die bedeutendste Station dieser Route ist die malerisch gelegene Stadt Aïdin oder Güsel-Hissar, die Hochburg des echten Türkentums in Kleinasien, der Mittelpunkt des Baumwoll- und Feigenhandels. Die Strecke von Smyrna bis Aïdin repräsentiert die älteste Bahnlinie in Kleinasien, da sie bereits im Jahre 1857 bis Aïdin eröffnet wurde, während die Fortsetzung bis Dinér erst im Jahre 1894 dem Verkehr übergeben wurde. Die Länge der Mäanderbahn samt Nebenlinien beträgt 530 *km*. Schon lange ist die Weiterführung der Linie von Dinér nach Tschai projektiert, allein bisher standen dem Baue dieser Strecke immer Hindernisse im Wege. — Die dritte große Linie, die man als das anatolische Eisenbahnnetz bezeichnen kann, wurde von einer deutschen Gesellschaft ins Leben gerufen und gebaut. Die Bahn geht von Haidar Pascha nächst Skutari am Meere entlang bis Ismid, berührt das südliche Ufer des Sabandjasees und tritt nach Hamidié in die Gebirgsregion ein. In Eskisher gabelt sich die Bahn. Die Hauptlinie führt auf dem Hochlande über Afium Karahissar nach Konia (1027 *m*), während eine andere Strecke in östlicher Richtung nach Angora (848 *m*) zieht. Die Gesamtlänge der Anatolischen Bahnen beträgt 1032 *km*. Während die Strecke Haidar Pascha—Ismid bereits im Jahre 1874 eröffnet wurde, konnte die weitere, 580 *km* lange und über 100 *km* den Charakter einer Gebirgsbahn besitzende Linie Ismid—Eskisher—Angora erst im Jahre 1903 dem Verkehre übergeben werden. — Endlich kommen noch die beiden Küstenstrichbahnen zu erwähnen, und zwar die nördliche, von Madania nach Brussa führende, 40 *km* lange Strecke, dann die südliche Linie, die von Mersina über Tarsus nach Adana geht und 72 *km* lang ist. — Von großer Bedeutung ist die sogenannte Bagdadbahn. Obwohl bereits anfangs der siebziger Jahre in Aussicht genommen, wurde doch erst im Jahre 1899 der Anatolischen Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Weiterbau ihrer Strecke von Konia über Bagdad nach Basra am Persischen Golfe erteilt und bald darauf von dieser Gesellschaft eine eigene Mission entsendet, um die technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der in Betracht kommenden Gebiete zu studieren. Das große Risiko dieser bedeutenden Bahnlinie veranlaßte sowohl die Anatolische Eisenbahngesellschaft als auch die türkische

Regierung, diesen Bahnbau als ein selbständiges Unternehmen zu begründen. Und so wurde denn die Bagdadbahn-Konzession von der Anatolischen Eisenbahngesellschaft auf die neuerrichtete „Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad“ übertragen und mit dem Bau sogleich begonnen. Die Eröffnung der 200 km langen Teilstrecke Konia—Eregli—Bulgurlu erfolgte im Oktober 1904. — Für die Bahn in Syrien kann Damaskus als Zentralpunkt betrachtet werden, von dem die einzelnen Strecken nach Norden, Westen und Süden ausstrahlen. Es kommen in Betracht *a*) die Bahnlinie Damaskus—Hamah, mit den Strecken Beirut—Damaskus—Mzerib (247 km) und Rajak—Homs—Hamah (Orontesbahn) 188 km; *b*) die in religiöser, politischer und militärischer Hinsicht höchst bedeutungsvolle Mekka- oder Hedchasbahn mit der Hauptlinie Damaskus—Mekka und der Zweiglinie Haifa—Derat 730 km, endlich *c*) die Eisenbahn Jaffa—Jerusalem 87 km. — Wollen wir der türkischen Regierung wünschen, daß es ihr gelingen möge, das große Kulturwerk, das der Bau von Eisenbahnen in Kleinasien und Syrien repräsentiert, einer glücklichen Vollendung zuzuführen.

Dr. E. G.

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1905.

I. Teil: Hauptbahnen und Lokalbahnen. Bearbeitet im K. K. Eisenbahnministerium. Wien 1906. Druck und Verlag der K. K. Hof- und Staatsdruckerei. Geschenk des K. K. Eisenbahnministeriums.

Aus dem überreichen Inhalte des vorliegenden Jahrbuches entnehmen wir folgende hauptsächliche Daten, welche auch weitere Kreise interessieren dürften.

Die Länge der österreichischen Eisenbahnen (Haupt- und Lokalbahnen), welche mit Ende 1904 20 639 km betrug, ist im Jahre 1905 auf 21 020 gestiegen. Der Zuwachs pro 1905 beträgt demnach 381 km. Die gedachten 21 020 km verteilen sich: 1. auf Bahnen im Betriebe der k. k. Staatsbahnverwaltung 15 588 km, 2. auf die k. k. Staatsbahnen im Fremdenbetriebe (darunter die Strecken im Betriebe der Direktion der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen) 113 km, 3. auf Privatbahnen im Privatbetriebe 8220 km und 4. auf ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete 99 km.

Unter den im Jahre 1905 neueröffneten Linien befinden sich die Strecke Strzylki—Topolnica Sianki, bis zur galiz.-ungar. Grenze (54 km), die Tauernbahnstrecke Schwarzach—St. Veit—Bad Gastein (30 km), die Pyhrnbahnstrecke Klaus—Spital a. P. (27 km), die Strecke von Saar nach Tischnowitz (61 km), die Hartberg—Friedberger Bahn (27 km), die Linie von Kuttenberg nach Zenc (32 km) und von Sudoměř nach Sobotka (38 km), die Strecke von Reutte in Tirol zur Reichsgrenze (14 km) und die Montavoner Bahn (12 km). Neue Eisenbahnanschlüsse entstanden im Jahre 1905 in Sianki in Galizien als Verbindung der k. k. Staatsbahnen mit den kön. ungarischen Staatsbahnen, dann in Schönbichl als Verbindung der k. k. Staatsbahnen mit der kön. bayrischen Staatsbahn. — Über den Verkehr und die Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1905 erfahren wir, daß im Gegenstandsjahre im Ganzen 189·93 Millionen Personen (gegen 182·51 Millionen im Jahre 1904), ferner 133·70 Millionen Tonnen (gegen 125 im Jahre 1904) befördert

wurden. Die Einnahmen beliefen sich im Ganzen auf 731·81 Millionen Kronen gegen 691·84 im Jahre 1904. Von diesen 731·81 Millionen Kronen entfielen 181·21 Millionen Kronen auf den Personen- und 523·39 Millionen Kronen auf den Güterverkehr.

Das ominöse Kapitel über die Eisenbahnunfälle bietet für das Jahr 1905 ein besonders trauriges Bild, da sich in diesem Jahre um 244 Unfälle mehr ereignet haben als im Jahre 1904. Im ganzen betrug die Zahl der Unfälle 2535, und zwar wurden veranlaßt durch Entgleisungen 703, durch Zusammenstöße 392, durch sonstige Unfälle 1399, endlich durch außerhalb der Betriebsführung gelegene Ereignisse 40 Unfälle. Die Zahl der verunglückten Personen betrug 1898, und zwar wurden getötet 190 und verletzt 1708. Hievon verunglückten 809 Personen unverschuldet und 1089 durch eigenes Verschulden. Mögen die Berichte über dieses Kapitel in den künftigen Jahrbüchern günstiger lauten!

Dr. E. G.

Malerische Karstwanderungen. 63 Bildermarken nach Originalaufnahmen von G. W. Geßmann.

Unser geschätztes Mitglied, der Sekretär des steiermärkischen Landesmuseums in Graz Herr G. W. Geßmann, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf die abseits von dem Fremdenverkehrsströme gelegenen Karstländer Krain, Istrien, Küstenland und Dalmatien zu lenken, führt uns in den „Malerischen Karstwanderungen“ mit richtigem Blicke ausgewählte, trefflich ausgeführte Bildmotive aus diesen Ländern vor Augen. Nachdem das Streben des Herausgebers darauf gerichtet ist, zu einem Besuche der Karstgegenden, die so viel des Anziehenden bieten, die Anregung zu geben, so wollen wir diesem Unternehmen den besten Erfolg wünschen und diese sehr hübsch ausgestatteten Bildmarken der Beachtung empfehlen, zumal der Anschaffungspreis ein äußerst geringer ist.

Dr. E. G.

Statistik des österreichischen Post- und Telegraphenwesens im Jahre 1905. Zusammengestellt im K. K. Handelsministerium. Wien 1906. Aus der K. K. Hof- und Staatsdruckerei. Geschenk des Handelsministeriums.

Wie wir diesem ausführlichen Operate entnehmen, belief sich die Gesamtzahl der Postanstalten im Jahre 1905 auf 8480 gegen 8366 im Jahre 1904. Der Zuwachs beträgt daher 114.

Von den gedachten 8480 Anstalten entfielen auf das österreichische Staatsgebiet 8438, auf das Fürstentum Liechtenstein 5 und auf die europäische und asiatische Türkei 37.

Was die Leistungen im Beförderungsdienste betrifft, so erfahren wir, daß die Gesamtzahl der im Jahre 1905 beförderten Briefsendungen 1 421 290 950 Stück betragen hat. Hierunter befanden sich: Briefe 700 595 440, Korrespondenzkarten 461 925 060, Drucksachen 166 051 450, Warenproben 19 349 260, portofreie Sendungen 73 059 680 und rekommandierte Sendungen 52 122 760.

Der Zuwachs gegen 1904 beläuft sich auf 183 600 Stück.

Von der Gesamtzahl der beförderten Sendungen entfielen: auf den internen Verkehr 957 052 300 auf den Verkehr mit Ungarn 130 453 620, mit Bosnien und der Herzegowina 11 162 290 und auf den Verkehr mit dem Auslande 322 621 740 Stück.

Weiters erfahren wir, daß die Gesamtzahl der beförderten Briefe mit Wertangabe und Paketsendungen 57 405 460 Stück, die Gesamtzahl der eingezahlten Postanweisungen 31 975 978 Stück, der Gesamtbetrag der eingezahlten Postanweisungen K 1 480 352 793, dagegen die Gesamtzahl der ausbezahlten Postanweisungen 33 541 548 Stück im Werte von 1 596 586 874 Kronen betrug. Die Gesamtzahl der beförderten Zeitungsnummern belief sich auf 204 069 300 Stück, die Zahl der endgültig unanbringlichen Sendungen auf 995 477 Stück und die Zahl der ausgegebenen Postwertzeichen auf 1 183 734 651 Stück im Werte von 95 227 793 Kronen.

Die Gesamtlänge der Telegraphenlinien betrug im Jahre 1905 41 867·01 *km*, die Gesamtanzahl der Telegraphenstationen 6305 und jene der beförderten Telegramme 18247 444. — Der Personalstand der leitenden Behörden betrug 3576, jene der Postdirektionskassen und der ärarischen Postämter 31 109 und jene der Postämter I.—III. Klasse 22 343, in Summa 57 028 Personen. Endlich erfahren wir, daß die Gesamteinnahmen des Jahres 1905 sich auf 125 222 755 Kronen beliefen, denen allerdings, wenn der mit Ende 1905 unverbraucht gebliebene Wertzeichenvorrat im Betrage von 3 093 490 Kronen berücksichtigt wird, Ausgaben im Betrage von 123 350 265 Kronen gegenüberstehen.

Dr. E. G.

Die Schweiz nebst angrenzenden Teilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol. Handbuch für Reisende von Karl Baedeker. Zweiunddreißigste Auflage. Mit 63 Karten, 17 Stadtplänen und 11 Panoramen. Leipzig, Verlag von Karl Baedeker, 1907. Geschenk des Herausgebers.

Schon zu einer Zeit, wo andere, in landschaftlicher Beziehung ebenbürtige Gebiete von dem Fremdenverkehre nur wenig berührt waren, wo die Bevölkerung anderwärts eher zur Hintanhaltung als zur Hebung desselben beigetragen hat, war der rührige und findige Schweizer bestrebt, durch Anlagen von Bahnen, Straßen und Wegen, nicht minder aber auch durch Errichtung von Hotels an jedem halbwegs besuchenswerten Punkte die Fremden herbeizuziehen und den Verkehr zu heben. Da also alle Faktoren zusammengewirkt haben, so wurde die Schweiz das Dorado der Touristen, das beliebteste Ziel der Reisenden. Es ist deshalb begreiflich, daß Baedekers verlässliches und vorzüglich orientierendes Reisehandbuch durch die Schweiz in der zweiunddreißigsten Auflage erschienen ist und voraussichtlich noch in zahlreichen weiteren Auflagen erscheinen wird.

Dr. E. G.

Dr. Ludwig Woltmann: Die Germanen in Frankreich. Mit 60 Bildnissen berühmter Franzosen. Jena 1907, E. Diederichs. 151 S. 8°.

Nach einleitenden Betrachtungen, welche die Grundfragen der historischen Anthropologie, die Gliederung der europäischen Menschenrassen, die Verteilung der anthropologischen Merkmale in Frankreich sowie Rasse und Charakter der Gallier betreffen, wird die Niederlassung der Germanen in Frankreich und ihr Einfluß auf die Kulturentwicklung dieses Landes eingehend geschildert. Hierauf geht der Verfasser daran, den physischen Typus der hervorragendsten französischen Staatsmänner, Naturforscher, Historiker, Soziologen und Künstler festzustellen (soweit dies die vorhandenen biographischen Werke gestatten), wobei er zu dem Ergebnis kommt, daß bei ihnen die nordischen Rassenmerkmale stark überwiegen. Die erörterten Probleme bedürfen noch mühevoller Forschung, um endlich geklärt zu werden; Woltmanns Buch bietet hierzu reichliche Anregung. *Fehlinger*

E. v. Liebert: Die deutschen Kolonien und ihre Zukunft. Berlin 1906, Voßsche Buchhandlung. 79 S. 8°.

Die Schrift enthält kritische Erwägungen über die Entwicklung der deutschen Kolonien und ihre Zukunft. Ein besonderes Gewicht legt der Verfasser — der ehemals Gouverneur von Deutsch-Ostafrika war — darauf, daß der wirtschaftlichen Erschließung der Schutzgebiete mehr Beachtung gewidmet werden sollte, als es bis nun geschah. Er hofft, es werde dann der Fortschritt ein weit rascherer sein und das Mutterland in die Lage kommen, aus dem Kolonialbesitz Nutzen zu ziehen. *Fehlinger*

Sir Martin Conway: No Man's Land. A History of Spitzbergen from its Discovery in 1596 to the Beginning of the Scientific Exploration of the Country. London 1906, Cambridge University Press Warehouse. XII u. 378 S. 8°.

Das Buch behandelt in instruktiver Weise die Entdeckungsgeschichte Spitzbergens und die Ereignisse, welche sich an seinen ungastlichen, aber landschaftlich großartigen Küsten abspielten, seitdem mit dem Beginne des 17. Jahrhunderts der Walfischfang zahlreiche Besucher anzog, gleichwie die internationalen Differenzen, die sich als eine Folge der wirtschaftlichen Rivalität ergaben. Besonders aufmerksam zu machen ist auf die Bibliographie der Geschichte und Geographie Spitzbergens, die Beiträge zur Kartographie Spitzbergens u. dgl., welche im Anhange abgedruckt sind. Elf vollseitige Tafeln und 13 Karten vervollständigen den Inhalt des Werkes. *Fehlinger*

Beauchamp Dr. W. M.: A History of the New Yorks Iroquois, now commonly called the Six Nations. Albany 1905, The University of the State of New York. 338 S. Mit 17 Tafeln und 1 Karte.

Die Geschichte der Irokesen, welche im Auftrage der New Yorker Staatsregierung von Dr. Beauchamp verfaßt wurde, ist ein wichtiger Beitrag zur Geschichte der nordamerikanischen Indianer. Unter Zugrundelegung amtlicher Dokumente sowie der Berichte von Forschungsreisenden

und Missionären werden die Schicksale des einst mächtigen Volkes geschildert, wobei ein besonderes Gewicht darauf gelegt ist, die gesellschaftlichen Institutionen und ihre Entwicklung, die Einwirkung der europäischen Zivilisationen usw. klar hervortreten zu lassen. Zum Schlusse wird auch der gegenwärtige Zustand der „Sechs Nationen“ besprochen. Die dem Buche beiliegende Karte zeigt die Verbreitung der Indianer New Yorks um das Jahr 1600.

Fehlinger

Hall, Prescott F.: Immigration and its effects upon the United States. New York 1905, Henry Holt & Co. 393 S. kl.-8°.

Das in den letzten Jahren eingetretene enorme Anschwellen der Einwanderung nach den Vereinigten Staaten hat zu einer regen Diskussion der damit verbundenen Probleme Anlaß gegeben. Doch harren noch manche strittige Fragen der Klärung; dies gilt vor allem hinsichtlich des Einflusses, den die gesteigerte Zuwanderung süd- und osteuropäischer Nationalitäten auf den amerikanischen Volkscharakter ausüben wird, ob dieselbe für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung Nordamerikas von Vorteil sein kann oder nicht. Hall kommt zu dem Schlusse, daß weitere Maßregeln notwendig sein werden, um solche Einwanderer abzuhalten, die sich nur schwer oder gar nicht den in den Vereinigten Staaten bestehenden Verhältnissen anzupassen vermögen. Man kann dem Verfasser nicht in allen Punkten zustimmen. Speziell über die intellektuelle und wirtschaftliche Kultur der österreichischen Völker scheint er in mancher Beziehung schlecht unterrichtet zu sein. — Beachtenswert für jene, die sich mit dem Studium der modernen Wanderbewegungen befassen, ist der Abschnitt des Buches, in welchem die Verteilung der Einwanderer nach ihrer Herkunft und ihrem Wanderungsziele geschildert wird, ferner die Kapitel über die einschlägige Gesetzgebung, die asiatische Einwanderung etc. Im Anhange sind zahlreiche Tabellen, Gesetze und ein Verzeichnis der auf die Einwanderungsfrage bezüglichen Literatur abgedruckt, das jedoch auf Vollständigkeit — auch nur soweit es sich um neueste Publikationen handelt — keinen Anspruch erheben kann.

Fehlinger

Dreißig Jahre in der Südsee. Land und Leute, Sitten und Gebräuche im Bismarckarchipel und auf den deutschen Salomoninseln. Von R. Parkinson. Herausgegeben von Dr. B. Ankermann, Direktorialassistent am Königl. Museum für Völkerkunde zu Berlin. Mit zahlreichen Tafeln, Textbildern und Übersichtskarten. 28 Lieferungen à 50 Pf. Lieferung 1—5. Verlag von Strecker & Schröder, Stuttgart.

In reicher Ausstattung führt sich hier ein Werk ein, das die erste allgemeine Beschreibung eines der interessantesten und vielversprechendsten Teile der deutschen Schutzgebiete, des Bismarckarchipels, bringen soll, nachdem es bisher an einer zusammenfassenden Darstellung des ganzen Gebietes in geographischer und ethnographischer Hinsicht gefehlt hat. Von einem Manne geschrieben, der drei Jahrzehnte in der Südsee — zuerst in Samoa,

dann auf der Gazellenhalbinsel von Neupommern — ansässig ist, darf dieses Werk bei der gewissenhaften Forschung Parkinsons, wohl eines der allerbesten Kenner des Gebietes, der sich durch zahlreiche wissenschaftliche Publikationen in der völkerkundlichen Literatur schon einen dauernden ehrenvollen Namen gemacht hat, den Anspruch höchsten Wertes erheben. Wird doch über einzelne Teile des Archipels, die bisher fast gar nicht oder nur sehr ungenügend bekannt waren, wie der Westen von Neupommern, die Admiralitätsinseln, die Sankt-Matthias-Inseln usw., viel neues Material beigebracht, ja von manchen Gegenden, wie z. B. von Squally Island, erhalten wir hier überhaupt die ersten Nachrichten. Außer einer Übersichtskarte des Archipels werden mehrere Spezialkarten der wichtigsten Inseln dem Werke beigegeben, die manches bringen, was auch die neuesten Karten, z. B. die Karte im Großen deutschen Kolonialatlas, noch nicht enthalten; außerdem werden eine Anzahl Kartenskizzen die Vorstellungen veranschaulichen, die man sich in früheren Jahrhunderten von der Gestalt und Lage der Inseln machte. Ein reicher, vortrefflicher Bilderschmuck und zwar sowohl landschaftliche Typenbilder als Aufnahmen von Eingebornen und Abbildungen ihrer Geräte, Waffen, Schmuckgegenstände, eine elegante Ausstattung und der anregend geschriebene Text zeichnen das Werk aufs vorteilhafteste aus. Von den bisher vorliegenden Lieferungen bringen die ersten 42 Seiten eine landschaftliche Schilderung Neupommerns, der sich auf Seite 43–155 eine detaillierte ethnographische Beschreibung der Bewohner Nordostens der Gazellenhalbinsel anschließt. Seite 155 folgt eine Schilderung der Baining im Westen und Süden der Halbinsel.

Zur Notiz

Das Verzeichnis über die den Mitgliedern der K. K. Geographischen Gesellschaft eingeräumten Fahrpreis- und Hotelbegünstigungen wird künftig nur einmal im Jahre, und zwar stets in dem **ersten** Hefte der „Mitteilungen“ erscheinen. Das nächste Verzeichnis wird daher im Hefte Nr. 1 der „Mitteilungen“ pro 1908 veröffentlicht werden. Dagegen werden allfällige Änderungen, Ergänzungen oder neue Begünstigungen in Form von Nachträgen sofort bekanntgegeben werden.

1. Nachtrag

Baveno am Lago Maggiore. Von Herrn P. Borgo, Besitzer des „Palace Grand Hôtel“, ein 15%iger Nachlaß von den gewöhnlichen Pensionspreisen.

Znaim. Von dem Herrn Martin Cäsar, Besitzer des Hotels „zu den drei Kronen“ ein 10%iger Nachlaß von den Hotelpreisen.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1906

Band/Volume: [50](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Literaturbericht 450-458](#)