

Literaturbericht

Globuskarte. Weltkarte in Teilkarten in einheitlichem Flächenmaßstabe mit einer statistischen Tabelle der selbständigen Staaten und der deutschen Kolonien, entworfen und herausgegeben von Sipmann, Hauptmann und Mitglied des Ingenieurkomitees. Preis in Umschlag M. 1.—, aufgezogen auf Leinwand mit polierten Stäben M. 3.—. Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) in Berlin SW. 48.

Eine neue Weltkarte, die den Mängeln der bisherigen Weltkarten in mancher Hinsicht abzuhelpen geeignet ist.

Die Karte zeigt jedes Land in seinem richtigen Größenverhältnis und in seiner richtigen Lage zwischen dem Äquator und den Polen, zwei Punkte, worüber bekanntlich viele falsche Anschauungen herrschen. Die Erdoberfläche ist in sechs Teile oder Globusstreifen zerlegt, aber trotzdem erscheint jeder Erdteil als ein zusammenhängendes Ganzes und die Karte gibt ein anschauliches Bild der Gesamterdoberfläche.

Die Karte hat eine Blattgröße von etwa 70 zu 55 cm und ist in achtfachem Farbendruck mit politischer Einteilung hergestellt. Bei den wichtigsten Weltverkehrswegen sind, vom Englischen Kanal ausgehend, die Entfernungen von 100 zu 100 Seemeilen um die ganze Erde angegeben.

Für Schulzwecke ist die Globuskarte deshalb besonders geeignet, weil zu ihrem Verständnis ein Eindringen in die Projektionslehre nicht erforderlich ist und weil sich das Bild der Erdoberfläche bedeutend leichter und richtiger als bei den bisherigen Weltkarten dem Gedächtnisse einprägt.

Eine der Karte beigegefügte statistische Tabelle ist trotz ihrer Reichhaltigkeit sehr übersichtlich zusammengestellt.

Frobenius Leo, Im Schatten des Kongostaates. Bericht über den Verlauf der ersten Reisen der Deutschen Innerafrikanischen Forschungsexpedition von 1904—1906, über deren Forschungen und Beobachtungen auf geographischem und kolonialwirtschaftlichem Gebiet. Mit 8 Kartenblättern, 33 Tafeln und zirka 318 Illustrationen und Geländedarstellungen im Text. Berlin, Georg Reimer, 1907. XIV, 468 S. 8°. Geheftet M. 14.—, gebunden M. 15.50.

Leo Frobenius, Chef der „Deutschen Innerafrikanischen Forschungs-expedition“, ist durch seine völkerkundlichen Publikationen eine jedem Ethnologen wohlbekannte Persönlichkeit. Wenn diese anfangs auch nicht allseitig Beifall gefunden hatten, so ist Frobenius doch als begeisterter Ethnograph, und zwar Ethnograph von Fach, dabei als Mann von großer Energie und durch seine Spezialstudien gerade über das bereiste Gebiet eine für die Ausführung der gestellten Aufgabe auch geeignete Person, und es ist daher neben den Erfolgen auf topographischem Gebiet und den Einblicken, die er uns in das wirtschaftliche Leben des Kongostaates eröffnet, die ethnographische Ausbeute tatsächlich eine überreiche und wir sehen mit Spannung ihrer Publikation, die in einem eigenen Bande erfolgen soll, entgegen.

Der erste Abschnitt der Tätigkeit der Expedition, die sich die ethnographische Durchforschung des Kassaigebietes zur Aufgabe gestellt hatte und die unter anderem mit den Mitteln der Karl Ritter-Stiftung, der Virchow-Stiftung, durch Unterstützungen aus der deutschen Großindustrie und vor allem durch Erwerbung der Sammlungen durch das Hamburger Völkerkundemuseum zustandegekommen ist, erstreckte sich auf das Gebiet der mittleren Kuilu. Von der Station Mitschakila aus wurden kürzere und längere Züge ins Gebiet der Pamballa, Badinga und Babunda unternommen. Dann wurde vom Zusammenfluß des Lulua und Kassai aus durch die Lande der Bakete, Bena-Lulua u. a. zu den Wißmann-Fällen gezogen, weiter durch das Gebiet der Bapende, die seit Wißmanns Zeiten vom linken Kassai-Ufer, dem Druck der Kioque folgend, aufs rechte gezogen sind, zu den Pogge-Fällen und noch ein Stück über den Kassai ins Land der Kioque. Bemerkenswert ist die Veränderung, die die Wißmann-Fälle im Laufe der 20 Jahre erlitten haben. Dann ging es zurück nach Ibanschi und durch das Gebiet der Bena-Lulua nach Luluaburg und südlich wieder durch Bakete, dann Kanioka (Baluba) auf unbetretenem Wege nach Lupungu im Bassongelände. Von da wurde die letzte Schiffahrtsstation am Sankurru erreicht und die Heimreise angetreten. Tiefgreifende physische und kulturelle Unterschiede waren auf der Reise zwischen oft unmittelbar benachbarten Stämmen zu beobachten, die, im vorliegenden Bande nur angedeutet, an anderer Stelle erst ihre detaillierte wissenschaftliche Behandlung erfahren sollen. Interessant ist, um eines hervorzuheben, daß der Name Baschilange wörtlich „Leopardenverschmäher“ bedeutet, somit wie andere Zusammensetzungen mit *baschila* (vom Verbum *kuschila*, verschmähen) nicht als Stammesname (wie bisher aufgefaßt), sondern als totemistische Gruppenbezeichnung zu betrachten ist. Überhaupt bedürften die Stammesnamen einer gründlichen Revision und Verifizierung!

Von der Verwaltung des Kongostaates und der Kassai-Kompagnie, denen der Reisende zwar das Zustandekommen der Expedition überhaupt verdankt und denen er auch seinen Dank hierfür ausspricht, vermag er aber nicht viel Gutes zu erzählen; ebenso wenig von der belgischen Mission. Die Verwaltung des Kongostaates kümmert sich um die Zustände im Gebiet der Kassai-Kompagnie gar nicht, diese, nur vom Ausbeutungsbestreben geleitet, legt auf die Art, wie ihre Beamten — zum großen Teile leider recht herabgekommene Individuen — die Verwaltung handhaben, kein

Gewicht; so sind haarsträubende Mißhandlungen der Eingeborenen an der Tagesordnung, die natürlich dem Ansehen der Europäer nicht bloß schaden, sondern die Europäer selbst wiederholt in Gefahr brachten. Daß das Vertrauen der Eingeborenen überall dort, wo Stationen sind, dem Europäer gegenüber weg ist, hat der Expedition große Schwierigkeiten bereitet. Fracht- und Postsendungen der Expedition wurden wiederholt bestohlen, ohne daß Reklamationen irgendwie gezeichnet hätten. Einzelne der Beamten der Kompagnie sind wohl tüchtige Leute und ihr Verkehr mit den Eingeborenen ist einwandfrei, vielleicht manchmal wieder zu intim und vertrauensvoll. Der Neger hat ja das Sklavengefühl in sich, angeboren, und er muß jemanden über sich spüren; und manche Beispiele, die Frobenius bringt, zeigen, daß durch eine wohlverdiente Ohrfeige oft das gestörte Gleichgewicht hergestellt, ja blutige Kämpfe vermieden werden können. Wie der Eingeborene zu behandeln ist, das muß sich eben im einzelnen Falle erst geben, und darum sollten auf neue oder schwierige Posten nur die bewährtesten Leute gesetzt werden. Solange aber das System der Kassai-Kompagnie in der bisherigen traurigen Form weitergehandhabt wird, scheint der vom Verfasser ausgesprochene Wunsch des Gedeihens des Kongostaates ein frommer bleiben zu sollen.

30. November 1907

L. Bouchal

Das katholische Nordalbanien. Eine Skizze von Dr. Franz Baron Nopcsa. (Separat aus „Földrajzi közlemények,“ Budapest.) In Kommission bei Gerold & Comp., Wien. Geschenk des Verfassers.

Nicht groß ist die Zahl jener Reisenden, welche sich das dunkelste Europa als Feld für ihre Studien und Forschungen erwählen. Die Schwierigkeiten, welche sich der Ausrüstung einer größeren Expedition entgegenstellen, Mangel an jedem Komfort, die eigenartigen, das Reisen häufig erschwerenden Verhältnisse des Landes, halten viele davon ab, sich nach Albanien zu wenden. Zu denjenigen, die sich trotz alledem nicht abhalten lassen, in diesem Lande zu forschen, gehört auch unser geschätztes Mitglied Dr. Franz Baron Nopcsa. Er unternahm nach wiederholten kleineren Exkursionen in den Jahren 1905 und 1906 eine größere mehrmonatliche Tour zu Studienzwecken in das katholische Nordalbanien und hat nach seiner Rückkehr in den Mitteilungen der Ungarischen geographischen Gesellschaft eine größere „Skizze“ veröffentlicht, die nun als Separatum in deutscher Übersetzung vorliegt.

Wenn auch der Verfasser sein Buch in bescheidener Weise bloß eine Skizze nennt, so bieten seine Schilderungen dennoch ein übersichtliches Bild zur Charakteristik des Landes sowie zum Verständnis der dortigen Bevölkerung, die zufolge ihrer desolaten Wirtschaftsverhältnisse und ihrer abnormalen Rechtsanschauungen heute noch in einem Zustande kultureller Rückständigkeit sich befindet. Der Verfasser macht uns mit den Sitten und Gebräuchen, mit der Denkungs- und Lebensweise sowie mit den Religionsverhältnissen der Albanesen bekannt und bemerkt, daß man von ihnen sagen kann, sie seien besser als ihr Ruf und daß man bei einiger Anpassungsfähig-

keit in die Denkungsart des Volkes mit demselben auszukommen vermag. Selbst die landesübliche Blutrache, die so viel Unheil mit sich bringt, behindert bei der Heiligkeit der Gastfreundschaft das Reisen in Nordalbanien nur dann, wenn zwischen zwei feindlichen Stämmen keine „Bessa“, d. h. kein Vertragsverhältnis besteht, wodurch der Gastfreund bis zur Einkehr in das nächste Haus Schutz genießt. Die nachteiligen Konsequenzen der Blutrache machen sich auch auf volkswirtschaftlichem Gebiete in nicht geringem Maße fühlbar. So sagt Baron Nopesa nicht mit Unrecht, daß mit der geladenen Flinte auf dem Rücken oder auch bloß durch die Arbeitskraft der Frauen sich absolut keine erfolgreiche Landwirtschaft betreiben lasse. Wenn einmal die hie und da sich zeigenden Anfänge der Zuwendung zur Landwirtschaft sich mehren würden, so dürften durch diese Anfänge der Kultur mit der Zeit auch die herrschenden Sitten und Gebräuche gemildert werden.

Da dem Verfasser auf seinen Zügen durch das nördliche Albanien das vorhandene kartographische Material nicht genügte, so fand er sich veranlaßt, selbst Aufnahmen zu machen und Höhenbestimmungen vorzunehmen. Er hat die begangenen Routen fortwährend skizziert, dann zu einem Gesamtbilde vereinigt und diese Routenkarte im Maßstabe von 1 : 100 000 der vorliegenden Arbeit angeschlossen. Baron Nopesa war bemüht, größere Fehler zu vermeiden, bemerkt jedoch selbst, daß seine Karte „in bezug auf geographische Lage vielleicht zu einem etwas unrichtigen Bilde wurde“. Nichtsdestoweniger ist diese Arbeit höchst verdienstvoll und enthält gegenüber anderen Karten einige kartographische Neuheiten, so insbesondere die Richtung des Drinlaufes von Komana bis Dardha. Zur Charakteristik des begangenen Gebietes berichtet der Verfasser, daß der Karstcharakter mit Wasserarmut und Dolinen und zuweilen an der Talsole aus Höhlen heraus tretende größere Quellbäche für einen großen Teil des nördlichen Albaniens bezeichnend ist. Firnschnee ist auf allen höheren Partien der nordalbanischen Berge vorhanden und Spuren einer tieferen eiszeitlichen Schneegrenze sind vielfach zu beobachten. Auffallend und für das ganze bereiste Gebiet charakteristisch ist die Steilheit der Gehänge. Die meisten Täler würden in der Regel eher den Namen eines Wasserrisses als den eines Tales verdienen.

Auch die geologischen Verhältnisse des nördlichen Albaniens werden von Baron Nopesa in kurzem erwähnt. Da derselbe die Absicht hat, hierüber eine größere Arbeit zu publizieren, so durfte vorläufig darauf nicht näher eingegangen werden und die Besprechung dieser Arbeit seinerzeit Fachmännern vorbehalten bleiben. Erwähnt sei jedoch, daß der Verfasser bei den geologischen Bestimmungen durch Prof. Dr. v. Arthaber und Dr. Schubert in freundlichster Weise unterstützt wurde. — Baron Nopesa hat sich durch die Herausgabe der vorliegenden, nebenbei bemerkt, durch große Objektivität sich auszeichnenden „Skizze“ um die Erforschung des noch wenig erschlossenen nördlichen Albaniens unbedingt verdient gemacht.

Dr. E. G.

Von der Riviera zum Bosphorus und zu den Nilquellen.
Nörgelnde Reiseskizzen eines Weltbummlers. Leipzig, Woerls

Reisebücherverlag, K. K. Hofverlagshandlung. Geschenk des Herausgebers.

Es sind nicht unbekannte Gebiete, die der Verfasser besucht und geschildert hat; im Gegenteil, er geleitet uns in bestbekannte und oft beschriebene Gegenden und unterläßt es daher auch in der Regel, allbekannte Sehenswürdigkeiten zu beschreiben. Er begnügt sich, Stimmungen, Eindrücke und Empfindungen zu schildern und Momentbilder zu entwerfen. Der ungenannte Verfasser, hinter dem sich ein bekannter Fachschriftsteller, der bereits mehrere Reisewerke veröffentlicht hat, verbergen soll, benutzte die Weihnachtsfeiertage zu einem Ausfluge, der ihn von der Riviera zum Bosphorus, dann nach Kairo und nach Oberägypten führte, wo er Assuan, Luxor und Theben besuchte und die Nilstauwerke besichtigte. Er ist bestrebt, in dem vorliegenden Buche den Nachweis zu liefern, „daß sich Erholungsreisen zur See in das östliche Mittelmeer sowie anschließend daran Ausflüge zu den Hauptkulturzentren der Jetztzeit und der klassischen Vergangenheit sehr wohl in der beschränkten Zeit und mit den beschränkten Mitteln ausführen lassen, über welche in der Regel in Deutschland die gebildeten, zum großen Teile nur auf ihr Gehalt angewiesenen Kreise verfügen“. Der Verfasser hat es sich weiter zur Aufgabe gemacht, über den gegenwärtigen Entwicklungsstand der Verkehrs- und Hoteleinrichtungen, von denen das Wohlbehagen der Reisenden in nicht geringem Grade beeinflußt wird, eingehend zu berichten. Daß sich derselbe häufig auch mit Toilettefragen befaßt, dürfte wahrscheinlich auch zu den Aufgaben eines „nörgelnden Weltbummlers“ gehören.

Man wird übrigens das vorliegende, mit zahlreichen, sehr netten Illustrationen versehene Buch mit Interesse lesen, da der Verfasser seine Reise in fesselnder Weise schildert und Beweise einer scharfen Beobachtungsgabe liefert. Genau ausgearbeitete Reisepläne, sorgfältige Berechnung der Kosten und allerlei praktische Winke erhöhen den Wert dieser Skizzen.

Dr. E. G.

Reise in das moderne Mexiko. Erinnerungen an den X. Internationalen Geologenkongreß in Mexiko. Von Mietze Diener. Mit 30 Illustrationen (nach Originalaufnahmen) und einer Karte. Wien und Leipzig, A. Hartlebens Verlag 1908, Geschenk der Verlagsbuchhandlung.

An dem im Jahre 1906 in Mexiko abgehaltenen X. Internationalen Geologenkongresse nahmen als Delegierte der österreichischen Regierung der Direktor der K. K. Geologischen Reichsanstalt, Hofrat Dr. Tietze, als Präsident des letzten Kongresses in Wien 1903 und der Universitätsprofessor Dr. Diener als Generalsekretär der Wiener Versammlung teil. Letzterer wurde von seiner liebenswürdigen Gemahlin, Frau Mietze Diener begleitet, die, allen Strapazen und Beschwerden Trotz bietend, sämtliche Exkursionen mitgemacht und jede Gelegenheit benützt hat, um Land und Leute in Mexiko kennen zu lernen. — Die von der Bundeshauptstadt Mexiko ausgehenden beiden großen Exkursionen ermöglichten es der Ver-

fasserin, ausgedehnte, von Europäern seltener bereiste Gebiete unter besonders günstigen Verhältnissen und unter Führung von gewiegten Fachmännern zu besuchen. Die Nordexkursion führte durch neun Staaten der Republik bis hart an die Grenze der Vereinigten Staaten, nach Ciudad Juarez, das durch eine Brücke über den oft wasserarmen Rio Grande del Norte mit der zum Staate Texas gehörigen Stadt El Paso verbunden ist, und von da wieder bis zur Küste des Atlantischen Ozeans bei Tampico, während die Südexkursion das tropische Gebiet der Landenge von Tehuantepec zum Ziele hatte, welche bald von der von S. Pearson zum Bau übernommenen Isthmusbahn durchquert werden wird. Diese Linie soll eine Frachtenverbindung zwischen dem Atlantischen und dem Pazifischen Ozean bilden und dürfte mit der Zeit sich zu einer großen internationalen Handelsstraße entwickeln.

Auch an der Exkursion nach dem abseits vom Verkehre im Wüstengebiete gelegenen Mazapil, in dessen Umgebung es dem mit der Erforschung dieser Gegend betrauten Dr. Burckhardt gelang, Fossilien aufzufinden, nahm Frau Professor Diener teil. Nachdem noch die reinlich gehaltene und ein treffliches Klima besitzende Stadt Orizaba besucht und von dort Ausflüge zu den Quellen von Nogales und nach dem an der alten Heeresstraße der Azteken gelegene Escamela unternommen wurden, wurde von Vera Cruz aus die Heimreise angetreten.

Über ihre vielfachen Eindrücke und Erfahrungen hat Frau Professor Diener das vorliegende Buch veröffentlicht und das Hauptgewicht darauf gelegt, das moderne Mexiko zu schildern. Dem verdienstvollen Präsidenten der Republik, Porfirio Diaz, der ungemein viel dazu beigetragen hat, den rasch aufstrebenden Staat wirtschaftlich und politisch zu heben, sowie der im reichen Maße „vom Schlosse Chapultepec bis zur kleinsten Indianerhütte“ gefundenen freundlichen Aufnahme und genossenen Gastfreundschaft spendet die Verfasserin uneingeschränktes Lob. Worte der höchsten Anerkennung findet sie auch für die Leistungen des erst im Jahre 1888 gegründeten geologischen Institutes in Mexiko zur Erforschung des Landes. — Das vorliegende Buch ist höchst anziehend geschrieben und enthält 30 Illustrationen nach eigenen photographischen Aufnahmen, welche Motive darstellen, die bisher nicht reproduziert wurden.

Dr. E. G.

Artarias Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn. Mit Stationsverzeichnis 1908. (Vierte Neubearbeitung. VIII. Auflage.) Preis K 2.20.

Die durch den Ausgleich gesicherte Bahnverbindung mit Dalmatien über Möttling in Krain durch Kroatien nach Knin ist durch Einzeichnung der Trasse bereits ersichtlich gemacht; ebenso wurden alle wichtigeren Projekte und im Bau begriffenen Linien des In- und Auslandes aufs sorgfältigste verzeichnet, wie beispielsweise die neuen Waldviertelbahnen, die neuen elektrischen Bahnen in Südtirol, die im Frühjahr zur Eröffnung gelangende Strecke von Freiland nach Türrnitz. In den nördlichen Balkanstaaten wurden alle im Bau befindlichen sowie die gesicherten Projekte nach offiziellem Material aufgenommen. Neu beigefügt wurde eine Karte des

Ostrau—Karwiner Kohlen- und Industriegebietes im Maßstabe 1:100 000 mit seinem verwickelten Netze von Lokalbahnlinien und Industriebahnen zu den auf der Karte namentlich aufgeführten Kohlenschächten.

Welche Sorgfalt bei der unter Mitwirkung von Fachleuten (Dr. K. Peucker) im Institut der Verlagshandlung bewirkten Revision dieser großen Eisenbahnkarte aufgewendet wurde, kann daraus ersehen werden, daß außer den neu hinzugekommenen mehr als 200 Ortsnamenänderungen im Stationsverzeichnis berichtigt wurden.

Schiffahrts- und Floßverkehr auf der Moldau und Elbe im Jahre 1906.

Die K. K. Statthalterei in Böhmen hatte die besondere Freundlichkeit, die von dem Wasserbau-Departement verfaßten Ausweise über den im Jahre 1906 auf der Moldau von Stěchowitz bis Melnik und auf der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur Landesgrenze stattgefundenen Schiffahrts- und Floßverkehr anher zu übermitteln. Wir müssen uns darauf beschränken, mit Übergehung der zahlreichen Details bloß über den Gesamtverkehr auf den beiden Flüssen im Jahre 1906 zu berichten.

I. Moldau. Der Inlands- (Schiffs-) Verkehr betrug berg- und talwärts zusammen	6 940 700 q
der Auslands- (Schiffs-) Verkehr berg- und talwärts	275 795 „
der ganze Schiffsverkehr daher	7 216 495 q
Wird noch hinzugerechnet die Floßfahrt mit	4 631 406 „
so beträgt der Gesamtverkehr auf der Moldaustrecke von Stěchowitz bis Melnik im Jahre 1906	11 847 901 q
(gegen 1905 um rund 317 000 q weniger).	

Der Personenverkehr in der Flußstrecke Stěchowitz—Prag konnte infolge günstigen Wasserstandes durch die ganze Saison aufrecht erhalten werden. Diesen Verkehr vermittelten 15 Personendampfer in der Zeit vom 22. Februar bis 14. Dezember 1906, somit in 295 Betriebstagen und machten 14 040 Fahrten, bei welchen 933 860 Personen befördert wurden. — In der Strecke Prag—Klecan wurde der Verkehr durch 175 Tage betrieben und 21 922 Personen befördert.

II. Elbe. Der Schiffsverkehr betrug im Inlande bergwärts 220 841 q und talwärts 2 015 276 q, zusammen daher	2 236 117 q
Wird hiezu der Auslandsverkehr (Grenzverkehr) mit	34 971 130 „
hinzugerechnet, so ergibt sich der gesamte Schiffsverkehr mit	37 207 247 q
und mit Hinzurechnung der Floßfahrt zusammen per	4 386 346 „
sonach der gesamte Elbeverkehr mit	41 593 593 q
(um 1 051 229 q mehr als im Jahre 1905).	

Der Personenverkehr auf der österreichischen Elbe fand in der Strecke Leitmeritz—Reichsgrenze statt. Die 34 Personendampfer der Sächsisch-böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche den Verkehr vermittelten, haben in 3374 Fahrten 592 527 Personen und 87 988 q Güter befördert. Von den beförderten Gütern waren Bier, Gemüse, Baumaterialien und Kolonialwaren am meisten vertreten. Die bedeutendsten Personenstationen waren

Aussig mit einem Verkehr von 298 577 Personen, Tetschen-Bodenbach mit einem solchen von 141 988, Leitmeritz mit 98 622 und Herrnskretschken mit 51 249 Personen.

Dr. E. G.

Hölzels große Schulwandkarte des Litorale (reichsunmittelbare Stadt Triest, gefürstete Grafschaft Görz mit Gradiska, Markgrafschaft Istrien). Im Maßstabe von 1:130 000. In italienischer Sprache bearbeitet von Prof. Dr. Michele Stenta und in slowenischer von Prof. Fr. Orožen. Geschenk des Herausgebers.

Die rührige kartographische Anstalt von Eduard Hölzel, welche in den letzten Jahren durch die Herausgabe der großen Schulwandkarten von Asien (physische und politische Ausgabe), Australien sowie von Dalmatien sich verdient gemacht hat, ließ jetzt gewissermaßen als Fortsetzung der letzteren eine Schulwandkarte der reichsunmittelbaren Stadt Triest, der gefürsteten Grafschaft Görz-Gradiska und der Markgrafschaft Istrien, und zwar entsprechend den Nationalitäten der dortigen Bevölkerung in italienischer Sprache (bearbeitet von Prof. Dr. Michele Stenta) und in slowenischer Sprache (bearbeitet von Prof. Fr. Orožen) im Maßstabe 1:130 000 erscheinen. Auch diese Karte zeichnet sich durch Genauigkeit und Übersichtlichkeit aus. Wir finden darauf außer den Eisenbahn- und Schiffsverbindungen und Straßenzügen auch die trigonometrischen Punkte, Pässe, Leuchttürme, die Kriegs- und Merkantilhäfen, die Tiefen des Meeres (bis zu 50 m und über 50 m) usw. angegeben. Diese Karte eignet sich daher, abgesehen von Schulkreisen, auch für Bureaux, Kontors und für merkantile Kreise und kann ihrer Vorzüge wegen bestens empfohlen werden.

Dr. E. G.

Koch-Grünberg, Dr. Theodor, Südamerikanische Felszeichnungen. Mit 36 Textabbildungen, 29 Tafeln und einer Karte.

Mit gewohnter Gründlichkeit und Objektivität tritt der durch seine Reisen im Gebiete des Rio Negro und seiner Nebenflüsse Içanna und Uanpés sowie des Rio Yapurá wohlbekannte Verfasser an die schon vielfach erörterte Entstehung der so merkwürdigen Felszeichnungen heran. Als Vorläufer kann das ein Jahr vorher von ihm herausgegebene Werk: „Anfänge der Kunst im Urwalde“ gelten. Die bei der Prüfung der zeichnerischen Begabung jener Stämme, unter denen er durch längere Zeit lebte, gewonnenen Erfahrungen waren nicht unwichtig zur Beurteilung der so weit verbreiteten Felszeichnungen.

Der Verfasser gibt in dem ersten Abschnitt eine ziemlich erschöpfende Übersicht über die Meinungen der hervorragendsten Reisenden Südamerikas über diesen Gegenstand, wobei er die betreffenden Stellen der Autoren meist wörtlich anführt. Im zweiten Abschnitte beschreibt er alle die von ihm gesehenen und zum großen Teile aufgezeichneten Vorkommen des oben bezeichneten Gebietes. Es sind zusammen 39 verschiedene Lokalitäten, von welchen die meisten Zeichnungen auf 29 Tafeln abgebildet sind. Eine Karte gibt eine gute Übersicht über die Verbreitung. Im dritten Abschnitte

endlich faßt er alle seine nicht geringen Erfahrungen über diesen Gegenstand zusammen und versucht auf möglichst ungezwungene Weise die Entstehung dieser merkwürdigen Darstellungen zu erklären. Er schließt sich darin der schon vor Jahren geäußerten Meinung unseres Altmeisters Richard Andree an. An die ursprünglichen Äußerungen des berühmten Brasilienforschers Martins anschließend, kommt er bei der Zusammenfassung seiner Studien über diese Felszeichnungen zu der Ansicht, „daß es sich lediglich um spielende Äußerungen eines naiven Kunstempfindens handelt und selten oder niemals den Bildern ursprünglich eine tiefere Bedeutung innewohnte“. Es ist das insofern schon ein gewisser Fortschritt gegenüber den vielen, oft überaus phantastischen Theorien über die Bedeutung dieser Zeichnungen, als keiner der die letzteren vertretenden Autoren bisher eine einigermaßen befriedigende und auch nur halbwegs begründete Erklärung zu geben imstande war. Vorläufig scheint uns diese Auffassung unseres Gewährsmannes die einfachste und dem momentanen Stande unserer Kenntnisse über diesen Gegenstand auch plausibelste zu sein, wenn uns auch der Begriff des „naiven Kunstempfindens“ nach unserer Meinung über die Beweggründe, welche den Naturmenschen zur primitiven Kunst führten, nicht ganz zu entsprechen scheint, da wir mehr den Zweckdienlichkeits- (Utilitäts-) Standpunkt als treibendes Moment für alle primitiven Kunstübungen anerkennen. Auch die spielerische Wiedergabe der Naturformen, welche sich beim Naturmenschen zumeist auf Tiere und Menschen beschränken, fußt auf einem tieferen, freilich selten zum Bewußtsein kommenden Grundgedanken, durch den ein bestimmter Zweck verfolgt werden soll, wie dies vielfach bei dem Verfolgen der Entstehung des primitiven Ornamentes nachweisbar ist. Daß die daraus entstandenen Formen im weiteren Verlaufe meist unbewußt, also gleichsam spielerisch zur Anwendung kommen, unterliegt nach unseren Erfahrungen kaum einer Frage.

F. Heger

Contribution à l'étude des lapiés en Carniole et au Steinernes Meer par É. Chaix - Du Bois et A. Chaix, avec une notice sur la Terra Rossa par A. Monnier. (Globe, journ. geogr. Genève T. XLVI. Mém. 1907. 8°, 53 p. et 26 planches dont 18 stéréoscopiques).

Auf einer Reise durch die Karstlandschaften der Gegend von Triest, Pola und Adelsberg und des Steinernen Meeres gemachte Studien sind die Grundlage für die trefflichen kurzen Schilderungen der Karstphänomene, die zum Teile vorzüglich abgebildet und mit den entsprechenden französischen Vorkommnissen verglichen werden. Als eine Neueinführung sind 18 Stereoskopbilder zu begrüßen, die in ausgezeichneter Ausarbeitung als Beilage dienen.

Schaffer

Gustav Sodoffsky: Von Estlands Meeresgestaden. Reval 1904. Verlag von Franz Kluge. 51 S. 8°. Preis 60 Kop.

Das vorliegende Werkchen, das viele Studien erfordert hat und zu dem fast keine Vorarbeiten vorlagen, ist eine kleine Reisebeschreibung, die

außer Geographischem und Landschaftlichem vornehmlich Naturwissenschaftliches bietet, aber auch das historische, archäologische, mythologische, volkswirtschaftliche Gebiet etc. berührt. Verfasser schildert in lokaler Reihenfolge die von ihm passierten Gegenden und fügt dabei in ungezwungener und geschickter Weise Wissenschaftliches aus anderen Gebieten als dem geographischen ein.

Die zum Teile mit herrlichen Fichten- und Kiefernwaldungen bedeckte estländische Meeresküste, die Dr. Sodoffsky fast ihrer ganzen Ausdehnung nach kennen gelernt hat, mit ihrem wilden, eigenartigen Steilufer, dem Glint, verdient auch in der Tat das Interesse weiter Kreise. Zwischen St. Petersburg und Kopenhagen soll es, abgesehen von Rügen, keine Landschaft geben, die sich an natürlicher Schönheit mit dem Glint bei Outika messen kann. Die Arbeit Dr. Sodoffskys zeichnet sich unter anderem durch Vielseitigkeit, schöne Natur- und insbesondere Meeresstudien aus und ihre Lektüre ist dank ihrem lichtvollen Stile sehr leicht. E—

G. Freytags Verkehrskarte von Österreich-Ungarn 1908. Maßstab 1:1500 000, 71:98 cm groß. Preis K 2.—. (Verlag von G. Freytag & Berndt, Wien VII/1, Schottenfeldgasse 62.)

Die neuen Bahnverbindungen mit Dalmatien, wie sie in dem neuen Ausgliche festgelegt werden, sind auf dieser eben erschienenen Karte bereits enthalten, ein Beweis für die sorgfältige Instandhaltung dieser unstrittig besten Eisenbahnkarte. Der reiche Inhalt: alle im Betriebe oder im Bau befindlichen Bahnen (jede in anderer Farbe), alle ernsthaften Projekte, sämtliche Bahn- und Postorte, deren Entfernung von einander in Kilometern, die Bezeichnung der K. K. österreichischen wie auch der Kgl. ungarischen Staatsbahndirektions-Bezirke durch verschiedene Farben, eine Menge sonstiger interessanter Daten (Vergleich der Länge der Staatsbahnen Österreichs, Ungarns und der größten Privatbahnen, Verhältnis der gemeinsamen Ausgaben zu jenen Österreichs, beziehungsweise Ungarns, ein Wandkalender usw.), machen die Freytagsche Verkehrskarte 1908, welche von jeder Buchhandlung sowie vom Verlage G. Freytag & Berndt, Wien VII/1, Schottenfeldgasse 62, gegen Einsendung von K 2.— bezogen werden kann, zu einem unentbehrlichen Orientierungsbehelfe für Handel und Verkehr.

Island in Vergangenheit und Gegenwart. Reiseerinnerungen von Paul Herrmann. Erster Teil: Land und Leute. Mit 60 Abbildungen im Texte und einem Titelbilde. Zweiter Teil: Reisebericht. Mit 56 Abbildungen im Texte, einem farbigen Titelbilde und einer Übersichtskarte der Reiseroute des Verfassers. Leipzig, Verlag von Wilhelm Engelmann, 1907. Gr.-8°. Geschenk der Verlagsbuchhandlung.

Sehr zum Nutzen der, wie hier besonders hervorgehoben sein soll, übersichtlichen und gewandten Darstellung hat der Verfasser sein umfang-

reiches Werk in zwei Teile gegliedert: Land und Leuten ist der erste, dem Reisebericht der zweite Teil vorbehalten. Aber schon in jenem wird diesem vorgegriffen durch Vorbemerkungen und Hinweise, die eine allgemeine Orientierung ermöglichen. Herrmanns Islandfahrt zerfällt in zwei selbständige Touren, von denen sich die eine auf den Südwesten, Reykjavik und nähere Umgebung, Tingvellir, Reykholt und Hvalfjörður (als sogenannter Probeausflug), der andere aber über das Haukadalur zur Hekla, von da mehr westlich in die Rángarvalla Sýsla hinab an den südlichen Küstensaum, sodann im südöstlichen Linienzuge in die Austur Skaptafells Sýsla, von da aus dem östlichen Küstenufer folgend, durch einen Teil der Sudur Múla Sýsla, von Djúpivogur dem Berufjord entlang den Norden hinauf in die Tingeyar Sýsla bis Húsavík, wieder südlich hinab zum Mývatn, diesen Mückensee umkreisend, bei westlichem Kurse nach Akureyri sich erstreckte. In der Route Núpstadur—Hof kam er den mächtigen eisigen Ausläufern des Vatna Jökull auf das allernäheste heran, so nahe wie kein Reisender der letzten Jahre, ja als erster deutscher Islandfahrer überhaupt. Herrmann hat da eine ganz respektable Leistung hinter sich, eine selbstgestellte und selbstgewählte Aufgabe, die nur mit Aufgebot einer großen Energie, mit Aufwand an Kraft und Zeit — sechs Wochen — und den üblichen isländischen Strapazen zu erreichen war.

Neben einer guten Beherrschung der nordischen Sprachen, einer tüchtigen Vorbereitung in Theorie und Praxis, einer gründlichen Kenntnis von Islands Geschichte und Kultur schon von Haus aus, kam Herrmann eine jedem Islandfreund wohlthuende, den Leser mitreißende Begeisterung für diese ferne, vom Schicksal und der Natur so schwergeprüfte Insel zustatten. Wenn er dabei Männer wie Daniel Bruun, Thoroddsen, Jochumsson, Sigurdsson und andere Geister der Nation mit besonderer Wärme gedenkt, so begreifen wir das vollkommen. Aber das Wohlwollen seines offenbar sehr liebenswürdigen Charakters wird auch manchem in etwas zu freigebiger Weise zuteil, so daß man bei dem und jenem der lebenden Dichter und Übersetzer das Gefühl einer Art Vergötterung nicht los wird. Dem Kaufmann und Konsul in Reykjavik, der wohl eine Schutzhütte an der Südküste errichtete, nachdem das Unglück mit dem Geestemünder Dampfer „Friedrich Albert“ geschehen war, der aber mit der Gründung des isländischen Touristenklubs nicht vorwärts kam, ist in einem Werke von der monumentalen Bedeutung des Herrmannschen — unserer Anschauung nach — des Guten zu viel erwiesen!

Von dem vielen Neuen, das wir in dem Buche finden, interessiert die Nachricht von der ersten projektierten Eisenbahn auf Island: von Reykjavík nach Húsavík im Nordlande, ebenso die Mitteilung von dem erfreulichen Fortschritte der dänischen Generalstabskarte von Island. Neu ist auch die Feststellung, daß schon im Jahre 1593 das erste geographische Werk über Island von einem Isländer erschien.

Im ersten Teile bringt der Verfasser ein Trinklied von Hannes Hafsteinn, dem gegenwärtigen (ersten) isländischen Minister, zum Abdrucke, das für uns Österreicher schon deshalb von Interesse ist, weil es auf dem felsigen Eilande nach der Haydnschen Melodie: „Gott erhalte, Franz den Kaiser“ gesungen wird.

Während der erste Teil ein Kompendium von Islands Werden bis zur Gegenwart darstellt, das gesamte öffentliche Leben der Vor- und Neuzeit, mit allem nur erreichbaren Quellenmaterial belegt, wobei er die Saga (historische Überlieferung in erzählender Form), ferner Islands Natur, seine Gletscher, Berge, Vulkane, Seen, Flüsse, Meere in ausführlicher Schilderung vorführt, ist der zweite Teil, der „Reisebericht“, wenn auch von zahlreichen Exkursen durchzogen, ein in Tagebuchform flott und frisch geschriebener Abschnitt von unmittelbarer Wirkung auf den Leser. Herrmann, dem stets Rückblickenden, fällt es oft schwer, bei der Gegenwart Islands auszuharren: deshalb die allenthalben eingestreuten historischen Erläuterungen. Sattelfest ist er auch in der Naturkunde, im Handel und Wandel, in Kunst und Leben des altgermanischen Volksstammes, dem er nicht nur mit dem Werke an sich, sondern auch mit dem wohlgemeinten Appell im Schlußworte des zweiten Teiles zum unentwegten, unwandelbaren Ausharren bei der dänischen Königskrone einen bedeutsamen Dienst erwiesen hat. *J. J—r.*

Ferdinand von Richthofen. Tagebücher aus China. Ausgewählt und herausgegeben von E. Tiessen. Berlin, D. Reimer, 1907. 2 Bände. 8°. Mit 21 Lichtdrucktafeln und einer Übersichtskarte. 588 und 376 S.

„Der Kern des Materials [an wissenschaftlichen Beobachtungen, die während der vierjährigen Reisen in China von F. v. Richthofen ausgeführt wurden, sind die von ihm ohne Unterbrechung mit der größten Genauigkeit und oft mit Aufopferung geführten Tagebücher. Diese zahlreichen Bände enthalten neben den fachmännischen Aufzeichnungen auch eine Fülle persönlicher Erlebnisse, deren Darstellung von neuem die Frage anregen mußte, warum sie nicht von Richthofen für eine volkstümliche Schilderung seiner Reisen verwertet worden ist.“ Der Herausgeber, der sich bei der Bearbeitung der Tagebücher für den III. Band von „China“ eine eingehende Kenntnis des schriftlichen Nachlasses v. Richthofens erworben hatte, beantwortet die Frage dahin, daß Richthofen tatsächlich nach seiner Rückkehr aus Ostasien die Absicht hatte, ein solches populäres Reisewerk selbst herauszugeben, daß in dem Nachlaß sogar Manuskripte für vier von den sieben großen Reisen in China bereits vorlagen, daß der Verfasser aber an ihrer Vollendung durch die Ausarbeitung der wissenschaftlichen Ergebnisse seiner Expedition, die seine volle Arbeitskraft in Anspruch nahm, gehindert wurde.

Diese Manuskripte zusammen mit Exzerpten aus den Tagebüchern und aus Briefen bilden die Grundlage der dem Ferdinand-von-Richthofen-Tag von ihrem Herausgeber gewidmeten Publikation, die der Pietät für den heimgegangenen Meister entsprungen ist. Der Verlag von D. Reimer hat die beiden stattlichen Bände in sehr eleganter Ausstattung auf den Weihnachtsbüchermarkt gebracht und damit den Verehrern F. v. Richthofens eine angenehme Überraschung bereitet. Obwohl die Zeit der Reisen, die hier geschildert werden, fast 40 Jahre zurückliegt, so sind die Schilderungen derselben doch keineswegs veraltet. Wie Berichte über Bergfahrten aus der heroischen Epoche des Alpinismus, so muten uns diese Beschreibungen von

Routen an, die F. v. Richthofen nicht nur zu anderen Zeiten, sondern, man darf wohl sagen, auch mit anderen Augen gesehen hat als seine Nachfolger. Aber auch ein historischer Reiz knüpft sich an seine Aufzeichnungen. Die Reisen F. v. Richthofens fallen nämlich in die Zeit kurz nach der Niederwerfung der letzten Reste der großen Taiping-Rebellion und die Folgen und die Bedeutung dieser merkwürdigen Bewegung, denen der Forscher so oft begegnete, treten auch dem Leser der Tagebücher in plastischer Klarheit vor Augen. Endlich ist es auch von nicht geringem psychologischen Interesse, in den einzelnen Tagebuchnotizen dem Aufkeimen großer, leitender Gedanken des Autors nachzuspüren, so der Entwicklung der Lößtheorie oder der Abrasionstheorie, die auf die moderne Richtung der Erdkunde einen so maßgebenden Einfluß genommen haben.

Einen eigenartigen Schmuck haben die veröffentlichten Tagebücher durch die Wiedergabe von 19 Originalzeichnungen F. v. Richthofens erhalten. Eine Übersichtskarte dient zur Veranschaulichung der Reisewege, die aus der nachstehenden Inhaltsangabe der beiden Bände ersichtlich sind: 1. Californien—China. 2. Shanghai—Tientsin—Peking. 3. Tschifu. 4. Ningpo und Umgebung. 5. Tschusan-Inseln. 6. Von Ningpo (Tschekiang) nach Tschingkiang (Kansu). 7. Nanking und Umgebung. 8. Bereisung des unteren Yangtsekiang. 9. Reise nach und in Schantung. 10. Reise durch die südliche Mandschurei nach Peking. 11. Reise in der Umgebung von Peking. 12. Reise durch die Provinzen Kiangsu, Nganhwei und Tschekiang. 13. Die Durchquerung Chinas von Süd nach Nord. Canton—Hankóu—Peking. 14. Abschluß der ersten Reisen in China; Peking, Shanghai. 15. Reisen in Tscheking, Nganhwai und Kiangsu. 16. Die letzte große Reise. Tschili-Schansi (Mongolei)—Schensi—Sztschwan—den Yangtse hinab. 17. Letzter Aufenthalt in Shanghai.

Da den Veröffentlichungen die ursprüngliche Form der Tagebuchnotizen belassen worden ist, so fehlen ihnen die Vorzüge einer abgerundeten, durchgearbeiteten Darstellung. Dafür ist ihnen die volle Frische des unmittelbaren Eindrucks des Geschauten und Erlebten gewahrt geblieben. Auch fehlt es nicht an zusammenfassenden Schilderungen über Landschaften und Bevölkerung.

Die Publikation des schriftlichen Nachlasses eines großen Forschers wie F. v. Richthofen ist in diesem Falle zugleich ein wirklicher Gewinn für die Erdkunde. Alle Geographen kennen und bewundern das Monumentalwerk „China“, dessen drittem Bande sein Autor leider nicht mehr selbst die Vervollendung geben konnte. Es ist erfreulich, daß nunmehr die Gelegenheit geboten worden ist, auch das Rohmaterial kennen zu lernen, das zu jenem monumentalen Bau auf den großen Reisen in den Jahren 1868—1872 zusammengetragen wurde.

C. Diener

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1907

Band/Volume: [51](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Literaturbericht 66-78](#)