

Literaturbericht

† Volz, Walter: Reiseerinnerungen aus Ostasien, Polynesien und Westafrika. Mit einer biographischen Einleitung von Fritz Lotmar. (8°, 164 S., A. Francke, Bern. Preis M. 3.20.)

Das Buch enthält Aufsätze des 1907 im Hinterlande von Liberia während eines Kampfes zwischen französischen Kolonialtruppen und Eingeborenen gefallenen jungen Berner Naturforschers Walter Volz, die vorher in Zeitschriften und Tagesblättern erschienen waren. Nach längerem Aufenthalte auf Sumatra als niederländischer Geologe hatte Volz im Jahre 1906 eine Forschungsreise in das Hinterland von Liberia von deren Westgrenze aus angetreten, wurde bald durch die eben ausgebrochenen Feindseligkeiten aufgehalten, drang aber mitten durch das im Kriegszustande befindliche Land weiter vor und fand bei der Erstürmung von Bussamai durch französische Truppen den Tod. Die erste Reihe der Aufsätze führt in anspruchloser, oft humorvoller Schilderung zuerst nach dem malaiischen Archipel, sodann über Siam nach China und Japan und über die Sandwichinseln nach San Francisco. Die zweite Reihe entstammt seiner Reise nach Westafrika und enthält Schilderungen des Vogel Lebens in der Sierra Leone, eines Besuches beim Häuptling Fa Bundu in Liberia und einer Reise an die Flüsse Kittam und Bum in der Sierra Leone. *Machaček*

Nordenskjöld, Otto: Die praktische Verwertung der Polarländer und die Spitzbergenfrage. (S.-A. aus der „Deutschen Revue“, April 1909. Geschenk des Verfassers.)

In der jüngsten Zeit hat sich bekanntlich das allgemeine Interesse aus mehrfachen Gründen dem relativ am leichtesten zugänglichen Polarlande, Spitzbergen, wieder zugewendet. Während seine Bedeutung als Mittelpunkt einer lohnenden Wal- und Seehundjagd durch die rücksichtslose Ausbeutung früherer Zeiten gegenüber den antarktischen Inselgruppen, namentlich Südgeorgien und den Kergueleninseln, stark gesunken ist, hat Spitzbergen seinen Wert einmal in der noch immer ergiebigen Jagd auf gewisse geschätzte Pelztiere, wie namentlich den Blaufuchs, ferner als Zielpunkt des Touristenstromes, den die großartige Schönheit der Polarwelt mit ihrem Kontrast zwischen den ungeheuren Eismassen und der eigenartigen Vegetation in den Fjorden anlockt. Leider gibt es darunter viele, die in

nicht genug zu verabscheuender Weise unter den harmlosen Polartieren, namentlich den Renttieren, förmlichen Massenmord treiben, bloß um so viel wie möglich „erlegt“ zu haben. Schließlich hat Spitzbergen noch eine neue Anziehungskraft durch die Funde von Steinkohlen gewonnen, die zwar leicht zugänglich, aber in minderer Qualität vorkommen und deren Gewinnung bei den polaren Verhältnissen natürlich auf große Schwierigkeiten stößt. Unter den vielen wilden Spekulationen, die dadurch in dem herren- und gesetzeslosen Lande entstanden, haben nur zwei Gesellschaften die Arbeit ernstlich aufgenommen. Es ist also die Frage einer Legalisierung der Verhältnisse auf Spitzbergen jetzt aktuell geworden. Verfasser meint nun, daß bei der eventuellen diplomatischen Konferenz es sich wesentlich darum wird handeln müssen, Statuten zum Schutze des Privateigentums, zur Regelung der Jagdverhältnisse, namentlich der touristischen, aber auch zur Erhaltung der polaren Natur in ihrem heutigen ursprünglichen Zustand und des unabhängigen Betriebes der Wissenschaft aufzustellen. Eine Annexion durch irgendeine Macht hingegen würde niemandem Vorteile bringen, die ökonomische Entwicklung nicht fördern und namentlich die Wissenschaft beeinträchtigen.

Machaček

Wolff, Karl: Die Terrassen des Saaletales und die Ursachen ihrer Entstehung. (Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, XVIII, 2, 86 S., 1 Karte und 1 Profiltafel. Stuttgart, J. Engelhorn, 1909. Preis M. 6.60.)

Über die den Saalelauf begleitenden Terrassen bestanden schon mehrfache Vorarbeiten, so von Henkel, Wagner, Siegert, Weißermel u. a. Der Verfasser hat nun nach sorgfältiger und kritischer Verarbeitung des vorhandenen Materiales und eigenen Beobachtungen den Versuch gemacht, ein einheitliches Bild von dem Entwicklungsgang des Saaletales zu geben; dabei wurden nur solche Terrassen berücksichtigt, auf denen mindestens noch eine Spur von Geröllen gefunden wurde. Es ergaben sich nun im Saaletale drei Terrassensysteme. Die oberste Schotterterrasse wurde von Walsburg bis Weißenfels verfolgt, von wo die älteste Saale nach O zur weißen Elster sich gewendet haben muß. Der durch sie angedeutete Talboden hatte ein Gefälle von 2‰ (gegenüber 1.45‰ des heutigen auf dieser Strecke), das aber nach abwärts immer größer wird. Es muß also dieser Talboden eine nachträgliche Verbiegung erfahren haben. Da nordisches Material in den Schottern dieser Terrasse völlig fehlt, ist sie jedenfalls präglazial und wahrscheinlich pliozän. Die Verbindung der Saale mit ihrem heutigen Quellgebiet, dem Fichtelgebirge, war damals schon hergestellt; von ihren Nebenflüssen bestand damals schon die Loquitz und Schwarza; hingegen ist der heutige Unterlauf der Orla ganz jung, die Ilm mündete erst unterhalb Weißenfels. Auch war der damaligen unteren Saale noch keine Unstrut tributär. — Die mittlere Terrasse wurde von Blankenstein bis unweit Halle verfolgt. Auch ihre Gefällsentwicklung läßt auf nachträgliche Bodenbewegungen, wenn auch von geringerem Ausmaße, schließen. Überdies schaltet sich gelegentlich zwischen obere und mittlere Terrasse eine Zwischenterrasse 80–100 m über dem Fluß ein. Auch der mittleren Terrasse fehlt

noch nordisches Material. In den Verhältnissen der Nebenflüsse hat sich wenig geändert. — Die unterste und breiteste Terrasse ist an zahllosen Stellen 15—30 m über dem Fluß und mit gleichsinnigem Gefälle vertreten. Ihre Schotter führen nordisches Material und Reste diluvialer Säuger; daraus schließt der Verfasser, daß die Bildung dieses Talbodens zwischen die beiden Vorstöße des nordischen Eises nach Thüringen fällt, also interglazialen Alters ist. Die Nebenflüsse mündeten damals schon an den gleichen Stellen wie heute, nur die Unstrut scheint auch damals noch gegen Merseburg geflossen zu sein; das unterste Stück des Saaletales ist, wie die Verteilung der Terrassen lehrt, erst in postglazialer Zeit vom heutigen Flusse aufgesucht worden.

Bezüglich der Ursachen der Entstehung der Saaleterrassen gelangt der Verfasser zu dem Ergebnisse, daß sie mit den Klimaschwankungen der Eiszeit nichts zu tun haben können, sondern durch Bodenbewegungen entstanden sein müssen, von denen der Ober- und Mittellauf stärker betroffen wurde. Es war also zur Zeit der Bildung des obersten Talbodens der ostthüringische Hauptsattel noch nicht bis zur heutigen Höhe gehoben und die Saale durchfloß in breitem Tale das Schiefergebirge und die vorgelagerte Triasplatte. Dann zwang eine Aufwölbung des Schiefergebirges die Saale, ihr Bett tieferzulegen und sich ein enges Tal zu schaffen. Da diese Erosion wahrscheinlich schneller vor sich ging als die Aufwölbung, so traten Perioden ein, in denen der Fluß Zeit fand, seitlich zu arbeiten und einen breiten Talboden zu schaffen, und so entstanden durch diesen Wechsel von vertikaler und lateraler Erosion die verschiedenen übereinanderliegenden Talböden. Die Saaleterrassen wären also ähnlicher Entstehung wie die des Rheins und der Mosel, bei denen gleichfalls eine Hebung der Scholle als Ursache der Entstehung der Durchbruchtäler und der hoch gelegenen Talböden erkannt worden ist.

Machaček

Labrousse, Paul: Pyrénées Asturiennes et Alpes Dolomitiques. (Pau 1909, 12 S., 2 Kartenskizzen. Geschenk des Verfassers.)

Der Verfasser versucht es, die Picos von Europa oder asturischen Pyrenäen mit den Dolomiten Südtirols zu vergleichen, und findet, abgesehen von ihrer Zusammensetzung aus Kalk, gewisse Analogien in der Anordnung des hydrographischen Netzes, der dadurch bedingten Gliederung der beiden Gruppen in drei Hauptmassive und dem Verlauf der Hauptverkehrslinien. Die Dolomiten sind zwar absolut höher als die Picos, doch liegt bei diesen der Gebirgssockel wesentlich niedriger, so daß der Gesamteindruck mindestens ebenso großartig ist als bei den Dolomiten. Wesentliche Unterschiede bestehen in der Anordnung der Höhen: in den Dolomiten einzelne, nahezu isolierte Stücke, in den Picos eng aneinandergedrängte Ketten; ferner in der Detailskulptur der Gipfel und dem Charakter der Täler, die in den Dolomiten oft weit und schutterfüllt, in den Picos zumeist nur enge Defilés sind. Übrigens ist der zwischen den begrenzenden Flüssen (Etsch und Piave einerseits, Sella und Deva andererseits) gelegene Raum bei den Dolomiten etwa achtmal größer als bei den Picos.

Man sieht also, daß der Ähnlichkeiten nicht viele übrig bleiben und es sich doch nur um ganz äußerliche Vergleichsmomente handelt. Ebenso gut könnte man irgendein anderes Kalkgebirge mit den Dolomiten vergleichen.

Machaček

Hickmans geographisch-statistischer Universal-Taschenatlas 1909. (G. Freytag & Berndt. Wien 1909. Preis K 4.50.)

Der weitverbreitete Taschenatlas von Hickman bringt auch in seiner neuen Auflage nach kurzen textlichen Erläuterungen, statistischen Mitteilungen und Tabellen neben zahlreichen Übersichtskärtchen eine Reihe von Tafeln statistischen Inhalts in der bekannten vergleichend-graphischen Darstellungsmanier, wie Tafeln über die Größenverhältnisse der Völker Europas, der Staaten und der bedeutendsten Städte der Erde, über Bevölkerungszunahme in den letzten 100 Jahren, über die jährlichen Staatsausgaben, über Heeresstärke, Größe der Staatsschulden, Länge der Eisenbahnen und Telegraphenlinien, Bodenverwertung in %, Produktion, Verkehr usw. Wegen der Übersichtlichkeit der Darstellung und der großen Reichhaltigkeit des Inhalts kann das kleine Werk zweifellos für jeden praktischen Bedarf empfohlen werden.

Machaček

Rabl, Josef: Illustrierter Führer auf den Alpenbahnen in Nordtirol, Salzburg und Oberösterreich, in Niederösterreich und Obersteiermark sowie im Bayrischen Hochlande. Mit einem Anhang: „Von Linz in den Böhmerwald.“ Mit 51 Illustrationen und 19 Karten. Wien und Leipzig 1907, A. Hartlebens Verlag. Geschenk der Verlagsfirma.

Der vorliegende Führer behandelt das Gebiet vom nördlichen Alpenvorlande bis zum Hauptkamme der Alpen und die Südbahnlandschaften. Da derselbe auch das bayrische Hochland und den Böhmerwald berücksichtigt, ein reiches Kartenmaterial und eine Anzahl trefflicher Illustrationen bietet, so wird dieses sehr gut redigierte Reisehandbuch auch in touristisch-alpinen Kreisen sich bald großer Beliebtheit erfreuen.

Dr. E. G.

Die Seebäder der nordwestlichen Adria und die Schwefelthermen von Monfalcone. Ein Wegweiser für Kurgäste und Ferienreisende. Mit einer farbigen Übersichtskarte und 43 Abbildungen im Texte. Wien und Leipzig 1907, A. Hartlebens Verlag. Geschenk der Verlagsfirma.

Wenn auch Österreich — insoferne man von dem vielbesuchten reizenden Abbazia absieht — mit den eleganten, von einem internationalen Publikum besuchten Seebädern an der Nordsee und an dem Atlantischen Ozean auch nicht zu konkurrieren vermag, so besitzt es doch schon eine stattliche Anzahl kleinerer, gut besuchter Badeorte, deren Bedeutung immer mehr zur Geltung kommt. Wir verweisen auf das von Jahr zu Jahr einer größeren Frequenz sich erfreuende Grado, auf Sistiana, Porto Rose, Lussin, Lovrana

und auf das anmutige Brioni. Alle diese Örtlichkeiten werden in dem vorliegenden Buche eingehend geschildert und deren balneologische Bedeutung erörtert. Insbesondere ist dies bei den schon den Römern bekannten heilkräftigen Thermen von Monfalcone an der Friauler Bahn der Fall.

Dr. E. G.

Landeskunde von Niederösterreich. Herausgegeben von Gustav Rusch. Dritte, von Dr. H. Vettters, Dr. Fr. Koenig und Heinrich Pabisch vollständig umgearbeitete Auflage. R. Lechner. Wien 1908. Preis K 3.60.

In dritter Auflage ist das bekannte Schulbuch in veränderter Gestalt neu erstanden. Es bringt angeordnet nach der natürlichen Einteilung des Landes eine sorgfältig ausgewählte, an die Karte K. Schobers angepasste Landesbeschreibung. Besonders die geologischen Kapitel sind sehr umfangreich und, wie die zahlreichen Fußnoten mit Quellenangaben beweisen, nach der allerneuesten Literatur gearbeitet. Aber auch die Besiedelungsgeschichte, Klima, Pflanzenwelt, Vorgeschichtliches sind entsprechend berücksichtigt. Das Buch dürfte nicht nur für die Schule, sondern für den im Kontakt mit der Heimat stehenden Lehrer selbst, wie für jedermann, der in die historisch wie geologisch eigenartige Natur Niederösterreichs tiefer eindringen will, von Nutzen sein. Hervorgehoben sei auch die Zugabe mehrerer eigenartiger Beigaben von der Hand Dr. Vettters, wie einer Formationstabelle nur niederösterreichischer Gesteine, ein großes geologisches Profil ohne Überhöhung quer durch das Land, und eine geologische Oleatkarte, die den direkten Vergleich von geologischer Beschaffenheit mit der Natur und Besiedelung des Landes erlaubt. Das Buch sei Lehrern und Schülern, aber auch dem Touristen und Naturfreunde empfohlen.

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1907.
II. Teil: Kleinbahnen und diesen gleich zu haltende Bahnen sowie Schlepfbahnen. Bearbeitet im k. k. Eisenbahnministerium. (Wien 1909. Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. Geschenk des Eisenbahnministeriums.)

Im Anschlusse an das anfangs dieses Jahres erschienene statistische Jahrbuch über den Stand der österreichischen Staats- und Privatbahnen im Jahre 1907 gelangte jetzt der II. Teil der Österr. Eisenbahnstatistik für das Jahr 1907 zur Ausgabe. Nach diesem Elaborate werden die Kleinbahnen eingeteilt in Bahnen mit elektrischem Betrieb, in Bahnen mit Dampftrieb, in Drahtseilbahnen und in Bahnen mit Pferdebetrieb. Die Länge dieser Bahnen betrug mit Ende des Jahres 1907 rund 580 km, wovon auf die Bahnen mit elektrischem Betrieb 496, mit Dampftrieb 67, auf Drahtseilbahnen 2 und auf Pferdebahnen 14 km entfielen. Die längsten, beziehungsweise meisten Strecken befanden sich in Niederösterreich, die kürzesten in Kärnten und Krain, während Dalmatien im Gegenstandsjahre gar keine Kleinbahn besaß. Die Länge der im Jahre 1907 neueröffneten Strecken beträgt rund

10 km darunter befanden sich die Prager elektrischen Straßenbahnen, die Bahn Kimmelbach—Ybbs, die Lemberger elektrischen Straßenbahnen, die Drahtseilbahn in Karlsbad und die Virglbahn. Über die Leistungen der Fahrbetriebsmittel erfahren wir, daß im Jahre 1907 9 259 833 Züge (Fahrten) in Verkehr gesetzt wurden, worunter sich 180 327 Wagentouren der Pferdebahnen befanden. Befördert wurden mit Bahnen mit elektrischem Betrieb über 323 000 000 Personen und 166 763 Tonnen Gepäck; mit Bahnen im Dampfbetriebe 654 242 Personen und 245 000 Tonnen Gepäck und Güter; mit Drahtseilbahnen über 1 000 000 Personen und 395 Tonnen Gepäck und mit Pferdebahnen 4 710 732 Personen. — Die Betriebseinnahmen der Kleinbahnen beliefen sich im Gegenstandsjahre auf rund 46 000 000 K, die Ausgaben auf rund 30 000 000 K. Selbstverständlich lieferten die Bahnen mit elektrischem Betrieb die größten Einnahmen. — Die Anzahl der angestellten Beamten, Unterbeamten, weiblichen Bediensteten und Diener betrug 10 327, ferner waren 1 677 Arbeiter im Taglohn verwendet. An Wohlfahrtseinrichtungen bestanden im Gegenstandsjahre 15 Pensions-, Kranken- und sonstige Humanitätskassen, deren Vermögensstand bei 11 000 000 K betrug. Die Anzahl sämtlicher in Eisenbahnen im Staats- und Privatbetriebe einmündenden Schlepfbahnen betrug im Jahre 1907 2 077, die Gesamtlänge der Geleise 1 945 km. Nach der Art der Betriebe, denen die Schlepfbahnen zu dienen hatten, verteilt sich die Gesamtzahl derselben auf Bergwerks- und Hüttenbahnen (Montanbahnen) 359, auf Industriebahnen (Fabriksbahnen) 1 254, auf land- und forstwirtschaftliche Bahnen 173 und auf sonstige Bahnen für Privat-zwecke 291.

Dr. E. G.

Illustrierter Führer an den italienischen Alpenseen und an der Riviera (Cannes—Genua—Livorno) sowie auf den Zugangsrouten mit den Strandquartieren Mailand und Genua. Zweite, gänzlich umgearbeitete und bedeutend vermehrte Auflage. Mit 82 Abbildungen und 7 Karten. Wien und Leipzig, A. Hartlebens Verlag. Geschenk der Verlagsfirma.

Es sind bevorzugte, von dem großen internationalen Reisepublikum im Winter und Frühling mit Vorliebe besuchte Gebiete, die hier geschildert werden. Das vorliegende Buch ist ein Ratgeber, der über die zu wählenden Wanderziele vollkommen orientiert und über die klimatischen und hygienischen Verhältnisse verläßlich informiert. Kurgäste und Vergnügungsreisende, welche so glücklich sind, dem nordischen Winter entfliehen und nach dem Süden ziehen zu können, werden sich daher dieses trefflichen Reisehandbuches gerne bedienen.

Dr. E. G.

Buschan, Dr. G.: Menschenkunde. Ausgewählte Kapitel aus der Naturgeschichte des Menschen. Stuttgart (ohne Jahreszahl). Verlag von Strecker & Schröder. VIII und 265 S. 8°. Mit Abbildungen. Preis M. 2.—.

In Buschans Buch wird tatsächlich mehr geboten, als der Untertitel sagt: Nicht bloß ausgewählte Kapitel aus der Naturgeschichte des Menschen

sind es, die er uns vorlegt, sondern es ist ein systematisches Handbuch der physischen Anthropologie, das wohl kurz gefaßt ist und deshalb manche in den Bereich der Wissenschaft vom Menschen fallende Gegenstände übergeht oder nicht gründlich erörtert. Da es weiteren Kreisen Auskunft über die Entwicklung des Menschen bieten soll, vornehmlich Ärzten, Pädagogen und Eltern, so kann das kaum als Nachteil angesehen werden, weil gerade die Kürze, in Verbindung mit Klarheit der Ausdrucksweise, am meisten beiträgt, daß ein Buch gelesen wird und vielen zu Nutze wird. Aber auch wer sich mit Anthropologie ständig und eingehend befaßt, wird daraus lernen können und Anregung empfangen. — Der Inhalt ist folgendermaßen gegliedert: Einem historischen Überblick der Entwicklung der Wissenschaften vom Menschen folgt die Einteilung der Anthropologie, daran schließen sich Kapitel über allgemeine anthropologische Untersuchungsmethoden, die äußere Form des Menschen, die beiden Geschlechter und spezielle Anthropologie. Die ethnische Anthropologie oder Völkerkunde hat der Verfasser nicht einbezogen.

Fehlinger

Bücher, Karl: Arbeit und Rhythmus. Vierte, neu bearbeitete Auflage. Leipzig 1909. B. G. Teubner. XI und 476 S. 8°. Mit 26 Abbildungen. Preis M. 7.—

Prof. Büchers „Arbeit und Rhythmus“ ist sowohl für den Volkswirt, wie auch für den Ethnographen von Wert. Die nun vorliegende vierte Auflage ist durch neues Tatsachenmaterial und Abbildungen bereichert worden. Der Verfasser beschäftigt sich in den ersten fünf Kapiteln mit der Arbeitsweise der Naturvölker, der rhythmischen Gestaltung der Arbeit, den Arbeitsgesängen und ihrer Anwendung zum Zusammenhalten großer Menschenmassen bei den afrikanischen Völkern, den Chinesen und anderen Ostasiaten, den Georgiern, in Palästina, Kleinasien und Ägypten, bei den Serben, Bulgaren, Rumänen, Russen, Esten und Letten sowie bei anderen Völkern. Die übrigen Kapitel betreffen: Gesang mit anderen Arten der Körperbewegung, den Ursprung der Poesie und Musik, Frauenarbeit und Frauendichtung und den Rhythmus als ökonomisches Entwicklungsprinzip. Den Anhang bilden Bootsgesänge. Das Buch gehört zu den eigenartigsten und gedankenreichsten Schöpfungen der deutschen Literatur und es ist zu wünschen, daß es eine noch viel weitere Verbreitung findet als bisher.

Fehlinger

Greely, A. W.: Handbook of Alaska. Its Resources, Products and Attractions. New-York 1909. Ch. Scribner's Sons. Mit Karten und Abbildungen. Preis 2 Dollars.

General A. W. Greely hat alles, was über das amerikanische Territorium Alaska bekannt ist, gesammelt und auf Grund seiner eigenen Erfahrungen ergänzt zu dem Handbuch verarbeitet. Es soll in erster Linie dem Reisenden und dem Volkswirt dienen, der sich in das Land begibt, um zu seiner weiteren Erschließung beizutragen, doch auch um allen, welche die dortigen Verhältnisse studieren wollen, ein Führer zu sein, und es darf als

die beste Beschreibung Alaskas gelten, die bis nun vorhanden ist. In 27 Abschnitten werden unter anderem dargestellt: Geographie und Klima, landschaftliche Eigenart, wirtschaftliche, gesellschaftliche und politische Zustände, das Unterrichtswesen und das Verkehrswesen. Die größte der beigegebenen acht Karten beruht auf den letzten Aufnahmen der United States Geological Survey; außerdem sind zu nennen eine Reliefkarte, Karten der Verbreitung von Nutzholz und der größeren Landtiere sowie Karten der wichtigsten Bergbaubezirke. Die 24 ganzseitigen Bilder sind gut ausgeführt. *Fehlinger*

Davies, H. R.: Yün-nan. The Link between India and the Yangtze. Cambridge 1909. At the University Press. XII und 432 S. 8°. Mit 104 Abbildungen und 1 Karte. Preis 16 Schilling.

Zuerst legt der Verfasser seinen Plan des Baues einer Eisenbahn von Britisch-Indien nach dem Yangtze dar, die regere Handelsbeziehungen zwischen diesem Reiche und China möglich machen würde. Den Hauptteil des Buches nehmen die Schilderungen von Davies' eigenen Reisen in Yün-nan und den benachbarten chinesischen Provinzen ein. Er besuchte Gebiete, die vordem vollständig unbekannt waren, und bringt schätzenswerte Beiträge zu deren Geographie. Die Anhänge enthalten Mitteilungen über die wirtschaftlichen Hilfsquellen der von der vorgeschlagenen Eisenbahn berührten Länderstrecken, Beiträge zur Ethnographie und Linguistik des westlichen China usw. *Fehlinger.*

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1909

Band/Volume: [52](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Literaturbericht 486-493](#)