Kleinere Mitteilungen

Asien

Die Himalaya-Expedition des Dr. Longstaff im Jahre 1909. Im Geographical Journal veröffentlicht Tom G. Longstaff von Dehra Dun aus seine erste Mitteilung über seine Reise. Die Hauptkette des Karakorum war zwischen dem von Sir Francis Younghusband benützten Mustaghpaß und dem eigentlichen Karakorumpaß nie von einem Europäer überschritten worden. Die Entfernung zwischen den beiden Pässen beträgt in der Luftlinie 100 englische Meilen, auf dem Gebirgskamm gemessen um die Hälfte mehr. Seit langer Zeit wird ein Paß genannt, der auf dieser Strecke sich befinden soll, der Saltoropaß, allein seine Lage war nicht genau bekannt, und es existierte auch keinerlei Kunde, daß er je überschritten worden sei. Am 15. Juni 1909 wurde der 18.200 Fuß hohe Paß von Longstaff in Gesellschaft von Dr. Neve und Slingsby bezwungen. Im Norden sahen sie einen großen Gletscher, der von hohen Bergen im Norden und Osten umsäumt war. Zunächst schien es, daß er nach Norden fließe, wie das auch Karten angeben; allein am folgenden Tage wurde der Hauptgletscher erreicht, und da ergab sich die umgekehrte Richtung. Im September wurde der Siachengletscher — auf den Karten Saichar genannt — besucht und seine Identität mit dem im Juni gefundenen Gletscher festgestellt; er hat eine Länge von 44 Meilen — bisher hatte man deren 20 angegeben — und fließt durch die Bergkette, die man bisher als die Hauptkette des Karakorum angesehen hatte. Der Siachen ist demnach der längste Gletscher des Himalayagebietes und ihm kommt an Ausdehnung nur der von Merzbacher im Tienschan gemessene Inylchek nahe. Größere Gletschermassen finden sich allerdings in Alaska und in den Polarregionen. Das Schmelzwasser des Siachen fließt in den Nubrafluß und gelangt so in den Indus, dessen Stromgebiet also beträchtlich weiter nach Norden reicht als man bisher angenommen hatte. Die Wasserscheide zwischen Indus und Yarkand wird hier von einer Bergkette gebildet, die auf keiner Karte verzeichnet ist, und die einige zwanzig Meilen nördlich von der bisher angenommenen Lage verläuft.

Wohl die interessanteste Entdeckung auf der ganzen Reise war die einer Gruppe von sehr hohen Bergen, die eine neue Kette des Karakorum darstellen und die in dem ungefähr unter 77° östlicher Länge und $35^{\circ} 30'$ nördlicher Breite gelegenen Teram Kangri mit 27.610 Fuß seine höchste Erhebung aufweist. Sollte die Messung richtig sein — die großen Schwankungen der Refraktion erlauben in diesen Gebieten keine sehr genauen Messungen, wie früher schon in diesen Blättern hervorgehoben wurde — so würde der

Gipfel nur vom Everest, Kinchinjunga, Makalu und dem auf den Blättern der indischen Landesvermessung mit K_2 bezeichneten Berge an Höhe übertroffen; der letztgenannte steht in dem Verdachte, noch höher als der Everest zu sein. Der neuentdeckte Gipfel ist merkwürdigerweise der Survey of India entgangen: so viel steht aber fest, daß es sich nicht um einen Satelliten von K_2 oder des Gusherbrum handelt, sondern um die höchste Spitze eines eigenen Massivs. Schon Kolonel Burrard hatte die Vermutung ausgesprochen, daß hier, in einem der am wenigsten bekannten Gebiete von Hochasien, mit großer Wahrscheinlichkeit noch sehr hohe Berge entdeckt werden würden. Nach diesen Feststellungen muß der Verlauf der Hauptachse des östlichen Karakorum in eine Linie verlegt werden, die von K_2 nach dem Teram Kangri und weiter zum Karakorumpaß zieht. Noch läßt es sich nicht mit Bestimmtheit sagen, ob der Karakorum aus zwei mehr oder weniger parallelen Bergketten besteht oder ob er sich in der Nähe von K_2 gabelt. — *gr* —

Britische Protektoratsausdehnung auf der malayischen Halbinsel. Zu Beginn dieses Jahres kamen drei bisher unter siamesischer Oberhoheit stehende Staaten, die sich quer durch die Mitte der malayischen Halbinsel erstrecken, unter das Protektorat Englands, das den ganzen Süden der Halbinsel bis hinunter nach Malakka schon längst verwaltet. Es handelt sich um die Staaten Trengganu im Südosten, Kelantan in der Mitte und Keda im Nordwesten; die Südgrenze der Neuerwerbungen liegt im erstgenannten Staate wenig nördlich vom vierten Breitengrade, während der nördlichste Punkt von Keda ziemlich genau unter $6^{\circ} 30'$ gelegen ist. Die genannten Staaten gehören zu den am schlechtesten bekannten Teilen der Halbinsel, am wenigsten dürftig sind unsere Kenntnisse über Kelantan, und zwar infolge eines Buches, das ein englischer Agent des Königs von Siam, W. Graham, vor kurzen über dieses im Norden von Pahang und im Osten von Perak gelegene Land veröffentlicht hat.

Kelantan hat eine Küstenlänge von 60 englischen Meilen und grenzt nördlich von Trengganu an das südchinesische Meer; die Landgrenze ist etwa 360 Meilen lang, die größte nordsüdliche Ausdehnung 115 Meilen, und die ostwestliche deren sechzig. Der Flächeninhalt beläuft sich auf 5500 Quadratmeilen. Etwa ein Fünftel dieses Gebietes nimmt eine fruchtbare Ebene ein, die sich 15 bis 25 Meilen landeinwärts erstreckt. Dann wird das Land allmählig gebirgig und die mit dichtem Dschungel bedeckten Berge erreichen ihre Kulmination mit dem an der Nordgrenze von Pahang belegenen Gunong Tahan, der in den letzten Jahren schon dreimal von europäischen Reisegesellschaften erstiegen wurde; die Messungen ergaben eine ungefähre Höhe von 8000 Fuß. Die höheren Gebirge bestehen der Hauptmasse nach aus Granit und stellenweise steht Kalk an, doch ist über die Formationen gar nichts bekannt und irgendwelche geologische Erforschung des Landes hat bisher nicht stattgefunden. Die Hauptflüsse sind der Kelantan, der, in der Nähe der Südwestgrenze entspringend, so ziemlich den ganzen Staat durchfließt und im Nordosten schon nahe der Grenze mündet. Sein Lauf ist etwa 120 Meilen lang und bei Kota Bharu, noch 8 Meilen oberhalb der Mündung, ist er etwa 400 Yards breit. Für Schiffe mit sehr geringem Tiefgang ist er bis etwa 80 Meilen aufwärts schiffbar. Die ersten 20 davon führt er den Namen Betis,

dann Ninggiri, darauf Galas und schließlich Kelantan. Vom Oberlauf an sind seine hauptsächlichlichen Tributäre rechts Galas, Lebir, Nal, Krah und Bagan, links Sitong, Pergau und Kusial. Der Oberlauf des Kelantan und seiner Nebenflüsse windet sich durch ein mit dichtem Walde bedecktes Bergland und weist zahlreiche Wasserfälle und Stromschnellen auf. Eine vor der Mündung liegende Sandbarre gestattet Seeschiffen nur bei Hochflut den Hafen anzulaufen. Etwa 12 Meilen westnordwestlich vom Kelantan mündet der Golok, der im siamesischen Staate Lege entspringt, südlich vom Kelantan ist der Semerak zu erwähnen, der in den an der Grenze von Trengganu liegenden Bergen entspringt und im großen und ganzen parallel zur Grenze dieses Staates der Küste zueilt.

Das Klima von Kelantan wird als mild und gleichmäßig beschrieben und trotz der Nähe des Äquators ist die Hitze sehr erträglich, da sie durch die morgens und nachmittags mit großer Regelmäßigkeit wehenden Seewinde gemäßigt wird; das gilt für den größten Teil des Jahres. Nach dem genannten Autor schwankt in den genannten Küstenstrichen die Temperatur zwischen 20·5 und 33·8° C, in den Gebirgsgegenden ist die Schwankung etwas größer, es wurden dort die Grenzen zwischen 16·6 und 35·5° festgestellt. In den Monaten Oktober bis Dezember fallen die reichlichsten Niederschläge, die trockene Jahreszeit umfaßt die Monate Februar bis April. Im Jahre 1905 wurden in der Ebene 2500 mm Niederschläge gemessen, im Gebirge dagegen nicht ganz 2300. Etwas höhere Zahlen ergibt das Jahr 1906, nämlich für die Ebene 2751 und in diesem Jahre für das Gebirge mehr, nämlich 2877 mm, und zwar während 11 Monaten.

Da bisher keinerlei Volkszählung stattfand, so schwanken die Angaben erheblich, am niedrigsten ist die Schätzung von Pallegoix, der 100.000 Einwohner annimmt, während Swettenham genau die sechsfache Zahl für richtig hält. Auf Grund einer Steuer kann man die Anzahl der erwachsenen Männer ziemlich genau auf 60.000 Köpfe taxieren. Nimmt man an, daß ebensoviele erwachsene Frauen und dreimal so viele Kinder da sind, so kommt man annähernd auf den Mittelwert der zitierten Schätzungen, nämlich auf 300.000 Köpfe, eine Zahl, die übrigens nach Graham wohl etwas zu niedrig gegriffen ist. Dazu kommen noch etwa 10.000 Sakeis und Jakuns, die die wilden Gebirge des Inneren bewohnen. Die chinesische Bevölkerung von Kelantan beläuft sich wohl zurzeit nur auf etwa 8000 Köpfe, nimmt aber rasch zu; namentlich Singapore hat in den letzten Jahren viele Vertreter dieses Volkes geliefert, die meistens als Geschäftsleute oder Kulis ihrem Verdienste nachgingen. In der am Unterlaufe, nahe der Mündung des Kelantan gelegenen Hauptstadt Kota Bharu wohnen auch eine Anzahl Araber, außerdem finden sich dort einige vierzig Europäer, die im Dienste der Regierung oder auch verschiedener Minenunternehmungen und Plantagenbetriebe stehen. Kota Bharu ist die einzige Stadt von einiger Bedeutung in ganz Kelantan und zählt etwa 10.000 Einwohner; in den letzten drei Jahren wurden über 150 solide Häuser dort gebaut, meistens Läden, dann besitzt es Straßenbahnen, gepflasterte Trottoirs, Straßenbeleuchtung sowie Telegraphenverbindung mit Bangkok und Penang; doch sind die Straßen nicht weit in das Innere ausgebaut. Die anderen wichtigeren Orte von Kelantan sind Tunpat mit 4000, Tabor mit 3000, Bacho mit 2000 und Semarak mit nur 500 Einwohnern;

sämtlich am chinesischen Meer gelegen. Im Inneren, nahe der Grenze von Trengganu, liegt Pasir Putteh mit 1000, und sieben Meilen von Kota Bharu Wachap Nau mit ebensoviel Einwohnern.

Der Religion nach gehören die Eingeborenen meist dem schaffitischen Mohammedanismus an, der bekanntlich auch im nördlichen Afrika stark verbreitet ist; administrativ ist der Staat in 250 Mukim oder Pfarren eingeteilt, deren jede ihren eigenen Iman und außerdem einen Geistlichen von niedrigerem Range, den Toh Bilal hat.

Das Hauptprodukt des Landes ist Reis und der jährliche Ertrag wird auf 70.000 Tonnen geschätzt, obwohl noch lange der Boden nicht ausgenützt ist; dann kommen Kokosnüsse in Betracht und jedes Dorf ist von einem Hain von Kokospalmen umgeben; ungefähr eine halbe Million fruchttragender Bäume besitzt das Land und etwa ebenso viele sind innerhalb der letzten Jahre gepflanzt worden. Im großen wird auch die Betelnuß kultiviert und bildet einen wichtigen Exportartikel, und in neuerer Zeit hat auch die Anlage von Kautschukplantagen unter den einheimischen Landeigentümern Freunde gefunden. Zuckerrohr, Kukurutz, Bohnen, Kürbisse, Melonen und verschiedene andere Nährpflanzen gedeihen üppig; außerdem ist viel für Weidewecke geeignetes Land vorhanden, wo die Viehzucht einen großen Teil des Reichthums ausmacht; auf mehr als 100.000 Stück Hornvieh wird Kelantan geschätzt. Außerdem sind Ziegen und Schafe in großer Menge vorhanden; übrigens sind Kelantan, Trengganu und der weiter im Norden gelegene und noch zu Siam gehörende Staat Patani die einzigen Länder auf der malayischen Halbinsel, wo Schafzucht getrieben wird.

Ein großer Teil von Kelantan ist von Wäldern bedeckt und im Süden sind mehr als 3000 Quadratmeilen von Wald bedeckt, also über die Hälfte des ganzen Landes; daß sich darin eine Menge von Nutzhölzern befinden, ist bei dem Artenreichtum der ostasiatischen tropischen Wälder selbstverständlich.

An Mineralschätzen bietet Kelantan allerlei, doch steht seine Produktion hinter derjenigen der anderen Staaten der Halbinsel zurück. Seit alten Zeiten wird nach Gold gegraben, eine Tätigkeit, die immer in den Händen der Chinesen gewesen zu sein scheint; Zinn scheint in großer Menge vorhanden zu sein, auch Galmeilager wurden entdeckt, aber die rationelle Ausbeutung dieser Schätze scheitert bis dato noch an den allzu mangelhaften Kommunikationen. Noch vor einigen Jahren hat der Rajah mit geradezu verschwenderischer Hand Schürfrechte verkauft, doch sind in neuerer Zeit diese Einnahmequellen einer genaueren Kontrolle unterworfen.

Außer der Landwirtschaft betreiben die Eingeborenen Seidenweberei, Schiffsbau, Fischerei und Einpökeln von Fischen, Ziegelbrennerei und Trocknen von Kopa. In früheren Zeiten standen die Gold- und Silberschmiede in gutem Ruf, aber ihre Kunst ist in Verfall geraten und die heutigen Erzeugnisse sind minderwertig.

An exakten geographischen Angaben über Kelantan fehlt es noch sehr und in noch höherem Maße gilt das für den im Südosten anstoßenden Staat Trengganu, über den eigentlich eine Publikation Hugh Cliffords im Geographical Journal von 1896 noch heute die einzige Quelle ist, wenn man von einigen von R. W. Duff stammenden Daten absieht, die in einem in der

genannten Zeitschrift kürzlich veröffentlichten Artikel über die neulich einverleibten Staaten verwertet sind.

Wie Kelantan, so besitzt auch Trengganu eine fruchtbare Ebene, die sich im Inneren allmählich zu Bergen erhebt, die mit dichtem Urwald bedeckt sind. Der Flächeninhalt ist etwas geringer, er beträgt etwa 4500 Quadratmeilen; das Land umfaßt das Gebiet von 12 Flüssen, deren wichtigster der Trengganu ist. Oberhalb der Kelemangfälle wird der Fluß hauptsächlich durch die Vereinigung des Kerbat mit dem Trengganu Ulu gebildet, die bei Kuala Trengganu Ulu stattfindet, einer Ortschaft, die nicht mit der nahe der Mündung des Trengganu in das chinesische Meer gelegenen Hauptstadt Kuala Trengganu zu verwechseln ist. Die erwähnten Fälle bilden eine unüberschreitbare Grenze für den Flußhandel im Unterlaufe des Trengganu; sie bestehen aus acht einzelnen Katarakten, die sich auf eine Strecke von drei Meilen verteilen. Noch weitere drei Meilen ist das Flußbett sehr felsig, und auf diesen sechs Meilen beträgt die Niveaudifferenz 80—100 Fuß. Weiter unten durchfließt der Trengganu ein Tal, das wohl 40 Meilen Breite erreicht, sehr fruchtbar und dicht bevölkert ist. Die schon erwähnte Hauptstadt Kuala Trengganu hat eine malerische Lage am Fuße niedriger kegelförmiger Berge. Im Süden ist der Kemamam wie der Trengganu auf eine Strecke von 30—40 Meilen flußaufwärts für größere Flußboote schiffbar. Stellenweise erreichen beide Flüsse eine Tiefe von 60 Fuß; sonst sind sie meist seicht. Im Norden des Trengganu ist der Stiu, von den hier sonst unbekanntem Krokodilen bevölkert, dann der Marang, Dungun und Besiut, welcher letzterer durch ein stark bevölkertes Tal fließt. Die Südgrenze gegen Badang ist nicht genau festgelegt, im allgemeinen nimmt man den Chendarfluß an, dessen Ufer viel wertvolles Holz liefern.

Nach Cliffords Urteil sind die Einwohner von Trengganu die begabtesten und fleißigsten Malayen der ganzen Halbinsel; der Konfession nach sind sie fanatische Mohammedaner des schaffitischen Ritus, indessen sind ihre Anschauungen noch stark mit Resten aus heidnischer Zeit durchsetzt. Nach einer offiziellen, aus dem Jahre 1905 datierten Schätzung beläuft sich die Bevölkerung auf etwa 115.000, wovon etwa die Hälfte das Trengganutal bewohnt. Verhältnismäßig stark ist die Industrie entwickelt und Trengganu wurde geradezu als das Birmingham der Halbinsel bezeichnet; hauptsächlich handelt es sich um Seiden- und Wollwaren, Waffen, Metall- und Holzwaren. Es werden hübsche Seidenstoffe hergestellt, deren Muster indessen wenig originell sind, wie überhaupt alle Malayen mehr zur Imitation neigen. Die Weberei wird fast ausschließlich von den Frauen besorgt. Beträchtlich ist auch die Produktion von Messinggefäßen und die Geschicklichkeit im Messingguß ist anzuerkennen; beliebt sind besonders sehr lichte, fast weiße Legierungen. Und dann ein recht interessanter, fast europäisch anmutender Punkt: die Fabrikation von Antiquitäten, die in voller Blüte steht, doch werden für diese Stücke sehr hohe Preise verlangt und auch bezahlt. Dabei bestehen die ehrenwerten Händler mit der größten Zähigkeit auf der Echtheit ihrer Waren, und so ist dieses Volk in den Ruf gekommen, in punkto Lügens geradezu unerreicht dazustehen.

In den Monaten November bis März peitscht der Nordostmonsun die Küsten von Cambodja und sucht die von Trengganu mit seiner ganzen Wut

heim; doch auch während der anderen Monate hat die Fischerbevölkerung, die übrigens im Rufe guter Schiffsbauer steht, harte Arbeit. Der Ackerbau produziert Reis, Kukurutz, Tapioca, Yamswurzeln, Zuckerrohr, Obstbäume und selbstverständlich spielt auch hier die Kokospalme eine große Rolle.

Historisch ist zu berichten, daß die Sultane von Trengganu seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts den Bunga Amas, eine alle drei Jahre erfolgende Abgabe in goldenen Blumen nach Bangkok schickten, doch wurde immer bestritten, daß das als ein Tribut anzusehen sei. Im übrigen war Kuala Trengganu bis in die neueste Zeit der Sitz eines korrupten orientalischen Despotismus, doch wird mit der Einkehr geordneter Verhältnisse das Land rasch aufblühen. An Mineralschätzen ist Zinn reichlich vorhanden, auch wurden große Monazitlager entdeckt, die einen hohen Prozentsatz an Thorium aufweisen, ein Metall, das neuerdings in der Fabrikation der Glühkörper eine große Rolle spielt. Auch Eisen und Galmei wurde nachgewiesen, doch fehlt es noch sehr an einer mineralogischen Durchforschung des Landes.

Der dritte unter englisches Protektorat gekommene Staat ist Keda, das in den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts an Siam gekommen war. Seine Küstenlänge beträgt in der Malakkastraße zwischen 60 und 70 Meilen und G. C. Hart, der im Auftrage des Königs von Siam seit Ende 1905 die Finanzreform des Landes leitete, schätzt das Areale auf etwa 3045 Quadratmeilen. Wie in den beiden anderen Staaten, ist auch hier eine Küstenebene vorhanden, die im Inneren dem Gebirge weicht, doch wird sie vom Gunong Jerai oder Keda Beak unterbrochen, der bis zu einer Höhe von 4200 Fuß aufsteigend, Perak überragt. Im Inneren bilden Flüsse das wichtigste Verkehrsmittel; der längste ist der Muda, ein seichter Strom, der nur Schiffe von sehr geringem Tiefgang trägt. Sein Quellgebiet ist noch unbekannt, rechts nimmt er 30 Meilen oberhalb seiner Mündung den Baling auf, im Süden bildet der Krian die Grenze gegen Perak, im Norden liegt auf einer Insel des Kedafusses die Hauptstadt Alor Star. In den letzten Jahren ist sie sehr aufgeblüht, hat gute Straßen, tägliche Dampfschiffverbindung mit Penang und ein Telephonnetz. Aus naheliegenden Gründen gab 1905 der Rajah die Bevölkerung von Keda auf 139.000 an, andere einheimische, wenn schon unzuverlässige Quellen geben die Zahl wohl viel richtiger mit 219.000 an. Das Hauptkontingent liefern die Malayen, doch sind Chinesen vor allem in den Minengebieten in großer Zahl vorhanden. Alor Star bildet einen eigenen administrativen Bezirk für sich, außerdem ist das Land noch in sechs weitere Bezirke geteilt. Zu Keda gehört auch die westlich von dessen Nordgrenze liegende Insel Langkawi, die einen ausgezeichneten natürlichen Hafen besitzt und durch ihre Naturschönheiten bekannt ist; doch sind die Hänge für Anpflanzungen meist zu steil.

Die Einwohner von Keda sind meistens Ackerbauer. Reis wird so viel produziert, daß ein erheblicher Export möglich ist; dann wurden in neuester Zeit ausgedehnte Kautschukplantagen angelegt, auch Kaffee und Pfeffer, wenn schon in geringerem Ausmaße. Infolge des in früheren Jahren betriebenen Raubbaues sind die Wälder an Nutzholz arm geworden, doch sind jetzt Maßnahmen gegen weitere Waldverwüstung getroffen. In einem oder zwei Bezirken wurde auch Bergbau auf Zinn getrieben, im übrigen sind die Mineralien des Landes noch wenig bekannt. In Keda und dem zurzeit noch

unter siamesischer Hoheit stehenden Staate Perlis, der viel kleiner ist, im Norden angrenzt und auch eine kleine Küstenstrecke an der Malakkastraße hat, sowie in Situl sind 185 Meilen Telegraphenlinien im Betriebe. Übrigens sind die Unterhandlungen bereits abgeschlossen, wonach auch Perlis unter britische Suveränität kommt. R. W.

Amerika

Das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten. Auf der Gesamtheit ihres Gebietes mit einer Ausdehnung von 9,420.670 Quadratkilometern haben die Vereinigten Staaten 360.000 Kilometer Schienenstränge, mehr als ganz Europa, das nur etwas über 300.000 Kilometer hat. Bei der enormen Ausdehnung der Vereinigten Staaten kommen aber auf den Quadratkilometer viel weniger Eisenbahnen, als in zahlreichen Staaten von Europa; so kommen in Belgien auf den Quadratkilometer 0'15, in der Schweiz 0'11, in Großbritannien und Irland ebensoviel, im Deutschen Reich 0'10, in Holland 0'09, in Frankreich 0'08, ebenso in Dänemark, in Österreich-Ungarn 0'07, in Italien 0'05, und dann folgen erst die Vereinigten Staaten mit 0'04. Ganz anders liegen indessen die Verhältnisse, wenn man die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes auf die Kopfzahl bezieht; dann rangieren die Vereinigten Staaten unter den ersten mit einem Kilometer auf je 240 Einwohner; übertroffen werden sie allerdings durch Australien, das schon für 179, und gar von Canada, das für 172 Menschen einen Kilometer Eisenbahnen aufweist.

Die 360.000 km sind ungemein ungleich über das Land verteilt und die östliche Hälfte enthält fast ganz allein die genannten Kilometer; in den nordöstlichen Industriestaaten ist das Eisenbahnnetz noch dichter als in den westlichen Staaten Europas; ganz besonders gilt das von Pennsylvanien und Ohio, die eine riesige Erz- und Kohlenproduktion haben, dann von Indiana, Illinois, Iowa, Minnesota, Nebraska, Kansas, dem nördlichen Missouri und dem südlichen Michigan, Ländern mit fruchtbarem Boden und ebenem Terrain, wo der Bahnbau sich infolge des Fehlens natürlicher Hindernisse sehr billig gestaltete und durch das vollständige Fehlen von Straßen noch begünstigt wurde.

Die Bundeskommission für Eisenbahnwesen, die unter dem Namen Interstate Commerce Commission antiert, hat das Eisenbahnnetz in 8 Gruppen geteilt.

1. Neuengland mit 13.600 km.
2. Die mittelatlantischen Staaten (New-York, New-Jersey, Delaware, Maryland und Pennsylvanien) mit 40.000 km.
3. Die Nordzentralgruppe zwischen dem Ohio und den großen Seen, mit Ohio, Michigan, Indiana, Illinois und Wisconsin, also den Staaten, in denen das Netz seine größte Dichte erreicht, mit 72.000 km.
4. Die südatlantische Gruppe mit Virginien, Westvirginien, Nord- und Südcarolina, Georgia und Florida, mit 40.000 km.
5. Golf und Mississippital mit Alabama, Mississippi, Tennessee und Kentucky mit 32.000 km.

6. Der Südwesten mit Missouri, Arkansas, Texas, Oklahoma, Kansas, Colorado und Neumexiko, ein sehr ausgedehntes Gebiet, dessen 76.800 km fast ganz in dem östlichen Teile liegen.

7. Der Nordwesten, ebenfalls ein sehr weites Areale, dessen 57.600 km in Iowa, Minnesota, Nebraska, Nord- und Süddakota, Wyoming und Montana liegen.

8. Die pazifische Gruppe, die Staaten mit dichter Bevölkerung umfaßt, wie Kalifornien und Kolorado, während andere wie Utah, Arizona, Idaho und Oregon nahezu Wüstencharakter haben und demgemäß sehr dünn bevölkert sind, zusammen 32.000 km, und zwar zum großen Teile ganz neue Bahnen.

Die ausgedehnten wasserarmen Landstriche sowie die Entwicklung mächtiger Gebirge wie der Rocky Mountains hindern den Aufschwung des Eisenbahnwesens, und nur die großen transkontinentalen Linien durchziehen die Bad lands des Westens und die Felswildnisse der Rocky Mountains; nur da und dort sind zu industriellen Zwecken, vor allem der Gold-, Silber und Kupferminen wegen kurze Bahnlinien angeschlossen.

An solchen Gesellschaften, die mehr als 500 km Eisenbahnlinien besitzen, sind nicht weniger als 120 vorhanden; von Chicago aus, dem großen Umschlagplatz zwischen dem vorwiegend Ackerbau betreibenden Westen und den industriellen und maritimen Zentren des Ostens gehen 28 Eisenbahnlinien aus, von Saint-Louis, dem großen Binnenhafen am Mississippi, deren 19, von Kansas City, das an der Einmündung des Kansasflusses in den Missouri liegt, 18, die vor allem dem Getreide-, Holz- und Viehtransport dienen. In Dallas sowie dem ungefähr 50 km weiter westlich gelegenen Fort Worth enden je 21 Eisenbahnlinien; in diesem Baumwollgebiete kreuzen sich die von Norden und Süden kommenden Bahnen mit denen, die von Kolorado, Südkalifornien und Mexiko kommen; ein heißer Boden für die amerikanische Eisenbahnspekulation. Das in der äußersten Südwestecke von Tennessee gelegene Memphis hat eine ähnliche Lage wie das rund 500 km oberhalb am Mississippi gelegene Saint-Louis und spielt eine ähnliche Rolle. In Birmingham, dem Zentrum des Kohlengebietes von Alabama, münden 10 Bahnen, ebenso in Atlanta, einem Hauptsitz des Baumwollhandels im Süden. Das in der letzten Zeit vielgenannte Philadelphia mit seiner hochentwickelten Kohlen- und Eisenindustrie vereinigt 16 Linien, ebenso die großen Städte an der Hudsonmündung: New-York, Brooklyn und Jersey City. Boston ist der Mittelpunkt der in den Neuenglandstaaten laufenden Linien; 17 Linien münden in Buffalo. Die zahlreichen in Toronto und Milwaukee endenden Schieneustränge finden ihren Anschluß im Trajektverkehr auf den großen Seen. Pittsburg, Cleveland, Toledo und Detroit verfügen über 13 Linien, Cincinnati „nur“ über deren 8. Columbus hat 14 Linien, Indianapolis 15; Fort Wayne und Logansport sind wichtige Knotenpunkte, an denen je vier oder fünf Linien beteiligt sind. Das nämliche gilt für Decatur, Peoria und Springfield in Illinois, von Cairo an der Mündung des Ohio, von St. Joseph, Omaha und Lincoln im mittleren Missourital, von Des Moines und Cedar Rapids in den Prärien von Iowa, von Winnipeg im Zentrum des großen Kornspeichers, den Manitoba repräsentiert, von St. Paul und Minneapolis, von wo an eigentlich die Schiffahrt des Mississippi beginnt, von Duluth im äußersten Westen des Lake Superior.

Gegenwärtig existieren acht transkontinentale Linien, nämlich die Canadian Pacific von Halifax nach Vancouver, die Great Northern und die Northern Pacific zwischen Duluth und Seattle, die Chicago, Milwaukee and St. Paul, die ebenfalls in Seattle enden, die Union Pacific, die erste, die gebaut wurde und Omaha mit Portland verbindet, die Central Pacific, die Salt Lake City mit San Francisco verbindet, die Western Pacific, die noch im Bau ist und ebenfalls die genannten Städte zu Endstationen hat und mit der vorigen parallel läuft, die Atchison, von Chicago und Galveston nach Los Angeles und San Francisco durch Neumexico, und schließlich die Southern Pacific von Galveston und Neuorleans nach Los Angeles, San Francisco und Portland. Einige weitere Linien sind im Bau, deren Inbetriebnahme in den Jahren 1911 und 1912 erwartet wird, nämlich die Grand Trunk Pacific, die etwa 600 km nördlich der Canadian Pacific verläuft, dann die Canadian Southern und im Süden die Kansas, Mexico und Orient, die von Kansas City nach Port Stillwel am Golf von Kalifornien gebaut wird.

Nach dem Bulletin de la Société Royale Belge de Géographie, dem wir diese Angaben entnehmen, hat sich das Eisenbahnwesen in den Vereinigten Staaten während des letzten Dezenniums ganz außerordentlich entwickelt, und zwar dank der Verwendung eines sehr schweren und starken Schienenmaterials, das den Transport viel schwererer Lasten und damit eine große Verbilligung der Tarife ermöglicht. Das durchschnittliche Gewicht der von einem Güterzug transportierten Waren ist von 300 auf 600 Tonnen gestiegen; die Verstärkung der Brücken war sehr kostspielig, konnte aber rasch hereingebracht werden. Der Verfasser des Artikels ist der Ansicht, daß die Elektrisierung des Betriebes vielfach in Bälde durchgeführt werden wird, daß aber die Linien mit starkem Güterverkehr die Dampfmaschine beibehalten werden.

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: [53](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen Asien 380-388](#)