Kleinere Mitteilungen

Europa

Schwankungen im Gasgehalt des Sakrower Sees. Der kleine, nördlich von Potsdam auf dem rechten Havelufer gelegene Sakrower See weist nach Mitteilungen von Charles Rabot in „La Géographie“ eigentümliche periodische Schwankungen im Gasgehalt auf. Im Frühjahr verliert das Wasser des nur 36·50 Meter tiefen Beckens nach und nach seinen Sauerstoffgehalt, um schließlich bis im Sommer nur noch Spuren zu enthalten. Dafür tritt im Herbst Schwefelwasserstoff auf, der aus dem den Boden bedeckenden Schlamm stammt. Gegen den Winter hin verschwindet er, wenn die oberflächlichen Schichten infolge der Abkühlung zu Boden sinken. Im Jahre 1909 geschah das im September; damals hatte beinahe die ganze Wassermasse des Sees die nämliche Temperatur, nämlich $4\cdot04^{\circ}\text{C}$ an der Oberfläche und $3\cdot99^{\circ}\text{C}$ in der Tiefe sowie überall einen Sauerstoffgehalt von 6 Kubikzentimeter pro Liter. Im Dezember erreichte das Wasser in der Tiefe seine Maximaltemperatur mit $4\cdot5^{\circ}\text{C}$, die Oberfläche mit 19° im Juli. Referent möchte zu diesen Schwankungen im Gasgehalt bemerken, daß sie zweifelsohne mit den in der Tiefe sich abspielenden biologischen Vorgängen im Zusammenhange stehen, wobei vor allem Bakterien in Betracht kommen. —gr—

Amerika

Vermessungsarbeiten an der Grenze von Argentina und Paraguay. Am Mittellauf des durch verschiedene verunglückte Expeditionen berühmt gewordenen Rio Pilcomayo ist eine Kommission zur Festlegung der Grenze zwischen Argentina und Paraguay tätig, die dort durch den Lauf des genannten Flusses gebildet werden soll. Nun handelt es sich um den Gran Chaco, ein weites sumpfiges Gebiet, in welchem der Fluß keineswegs immer das nämliche Bett hat. Die Grenzkommisäre, auf chilenischer Seite Don Domingo Krause und auf der anderen Colonel Ayala, nahmen das fragliche Gebiet kartographisch auf. Soviel bisher verlautet, hat die Kommission sehr unter den ungünstigen örtlichen Verhältnissen zu leiden, Mangel an Nahrungsmitteln und der Arbeit im Morast, wo jede Benützung von Fahrzeugen ausgeschlossen war; immerhin benahmen sich die Eingebornen nicht feindlich und förderten sogar die Unternehmung. Die Vermessung scheint das Gebiet des unteren Rio Dorado, des Rio Confuso und die Parantinalagune zu umfassen, und die Grenze zwischen dem großen Sumpfbereich und dem festen Boden dürfte auch festgelegt sein. Wie wir dem Geogr. Journ. entnehmen,

hat die Kommission eine sehr geringe Meinung von dem wirtschaftlichen Wert des Landes gewonnen, in welchem auch gutes Trinkwasser selten ist.

—gr—

Asien

Das Ende des Zopfes in China. Bekanntlich ist der Zopf eine Einführung der Mandschudynastie, die, als sie 1574 in China zur Herrschaft kam, diese Sitte aus dem Norden mitbrachte. Nunmehr hat nach einer Mitteilung des North China Herald die chinesische Regierung die Abschaffung des Zopfes beschlossen, eine Maßregel, die jetzt, nachdem einmal durch die Jahrhunderte der Gebrauch eingewurzelt ist, selbstverständlich auf den größten Widerstand stoßen wird. So soll auch nicht über Nacht mit dem Zopf gebrochen werden, sondern zunächst wird mit dem Militär angefangen, dann kommen die Studenten an die Reihe, darauf die Polizei, dann die Staatsbeamten, die in China in so großer Menge vorhanden sind, und schließlich die anderen Stände. Als seinerzeit der Zopf eingeführt wurde, empfand man ihn als eine Demütigung, und viele tausend Chinesen haben den Selbstmord dem Tragen eines so schimpflichen Anhängsels vorgezogen. Heute wird der Zopf in den breiten Massen der Bevölkerung geradezu als ein Heiligtum betrachtet, und als vor einigen Jahren in einem Ostseehafen Matrosen einem eingeschlafenen Chinesen im Scherz den Zopf abschneiden, entlebte er sich, ein Vorkommnis, das sich schon oft abgespielt haben soll, da der Verlustträger in seiner Heimat einfach geächtet ist. Mit solchen Anschauungen wird die chinesische Regierung wohl zu rechnen wissen, und viel Wasser wird noch im Bette des Jangtsekiang und daneben hinablaufen, ehe die Reform durchgeführt ist.

—th—

Das Si-Kiang-Tal im südlichen China. Der bei Canton mündende Si-Kiang ist bis Wu-Tschu, also innerhalb der Provinz Kwang-Tung während des ganzen Jahres schiffbar, oberhalb aber beginnen die Schwierigkeiten und nur während weniger Monate kann man Nan-ning erreichen, wo sich der Fluß in zwei Arme teilt, und Pe-se am nördlichen, sowie Long-tschu am südlichen Arm, nahe der Grenze von Tonkin; dazu kommt noch die Beschränkung, daß nur Fahrzeuge von geringem Tiefgange benützt werden können. Nichtsdestoweniger wird fast der ganze Handelsverkehr zwischen dem Innern von Kwang-si und den Häfen des chinesischen Meeres auf diesem Wasserwege geleitet. Nach Studien, die Maybon unlängst veröffentlicht hat, wäre ein guter Teil dieses Verkehrs nach Hai-phong, dem Hafenplatz von Hanoi und Ausgangspunkt der französischen Yünnanbahn, abzulenken, zumal dieser Hafen näher dem Innern von Kwang-si liegt, als Pak-hoi, Canton oder Hongkong. Schon seit Jahren wurde diese Frage ventilirt, seit man eben weiß, daß das auf tonkinesischem Gebiete gelegene Lang-son zum Flußgebiete des Si-kiang gehört. Lang-son wurde mit Hanoi durch eine Eisenbahn verbunden, die man aber ungeschickterweise in der Richtung nach Long-tschu nur bis Nam-quan verlängert hat, so daß sie eine Sackbahn ohne irgendwelchen namhaften wirtschaftlichen Wert darstellt. Der Ausbau der noch fehlenden 80 Kilometer bis Long-tschu würde diese Stadt wirtschaftlich mit Hai-phong verbinden, das in einigen Stunden zu erreichen wäre, während jetzt die Güter

wochen- und selbst monatelang nach Hongkong unterwegs sind. Petroleum, Seide, Mehl, Lampen, Regenschirme, Decken und anderes könnte dem chinesischen Markte zu viel billigerem Preise geboten werden als jetzt, wo die Waren von Hongkong kommen. Ein Teil dieser Waren könnte selbst noch auf dem Talwege Nan-ning erreichen und dort mit Vorteil abgesetzt werden. Die Landesprodukte, wie Zucker, Erdnußöl, Felle, Horn etc. würden die Rückfracht bilden.

Bis die erwähnte Strecke gebaut ist, wäre für den Handel schon Erhebliches durch den Ausbau einer nur 18 Kilometer langen Linie zu gewinnen, nämlich von Lang-son nach Na-cham, dem Orte, wo der Song-ki-Kung, der Fluß, an dem Lang-son liegt, für Dschunken von 18 Tonnen schiffbar wird. So wäre Long-tschu leichter zu erreichen als auf dem Si-kiang und die Transportkosten würden sich auf die Hälfte verringern, wie Deseille in einer kleinen Studie unlängst ausgeführt hat (*La Géographie*). —gt—

Afrika

Der Kampf gegen die Heuschrecken in Südafrika. Vergangenes Jahr gingen vielfach durch die Blätter Nachrichten über die Heuschreckenplage im Küstenland, und da sind Nachrichten, die nunmehr aus Südafrika kommen, von einem gewissen aktuellen Interesse, da eine solche Plage sich in einer einmal heimgesuchten Gegend nur zu leicht wieder einstellt. Die verschiedenen Kolonien Südafrikas haben in der letzten Zeit ein „Central Locust Bureau“ errichtet, eine Zentralstelle, die sich nur mit der Heuschreckenplage und den dagegen zu ergreifenden Maßnahmen zu befassen hat. Aus bisher unerklärten Gründen haben sich nämlich die Heuschrecken in den letzten Jahren in Südafrika in ganz erstaunlicher Weise vermehrt und einen enormen Schaden angerichtet. Da Fachmänner einen sehr ins Gewicht fallenden Grund in der Vernichtung verschiedener Vogelarten durch die Jäger erblickten, so hat die Regierung von Natal schon vor einigen Jahren mehrere Vogelarten, die sich von Heuschrecken in den verschiedenen Phasen ihrer Entwicklung ausschließlich ernähren, mit Erfolg angesiedelt. Vorher hatte man ausschließlich Eingeborne für die Vertilgung der Heuschrecken verwendet, nun scheint es, daß diese Vögel gerade so viel zur Verminderung der Plage beigetragen haben, und namentlich die Perlhühner haben einen besonders feinen Spürsinn für das Auffinden der Heuschreckeneier bewiesen. Nach einem Bericht, den das oben genannte Bureau veröffentlicht hat, beträgt der innerhalb der letzten vier Jahre allein in Transvaal durch die Heuschrecken angerichtete Schaden die hübsche Summe von rund 20 Millionen Kronen. Ein von der Kolonie gebildetes besonderes Korps von 117 „locust-officers“ hat mit Hilfe der Kolonisten und Eingebornen in dieser Zeit 8278 Schwärme mehr oder minder vernichtet. Wenn schon die Ausgaben dafür sich auf nahezu 220.000 Kronen beliefen, so muß dem entgegengehalten werden, daß die vernichteten Schwärme dem Ackerbau einen Schaden von 50 Millionen Kronen hätten leicht zufügen können. —rb—

Der Verkehr durch den Suezkanal im Jahre 1909. Anläßlich der häufigen Zeitungsnotizen über die Arbeiten am Panamakanal, dessen wirt-

schaftliche Bedeutung zweifelsohne eine sehr große sein wird, dürften die neuesten Zahlen über die Verkehrsentwicklung am Suezkanal besonderer Beachtung wert sein. Der Gesamtverkehr belief sich

im Jahre 1907 auf 4267 Schiffe mit 14,728.434 Netto-Registertonnen

„ „ 1908 „ 3795 „ „ 13,633.283

„ „ 1909 „ 4239 „ „ 15,407.527

Aber auch noch aus einer anderen Tatsache ergibt sich die zunehmende Bedeutung des Kanals; in Port Said, bekanntlich einer wichtigen Bekohlungsstation für Seedampfer, sind 1908 für vom Mittelmeer kommende Dampfer 361.641 Tonnen, im folgenden Jahre aber 525.121 Tonnen gebunkert worden; für die vom Süden kommenden Dampfer belaufen sich die Zahlen auf 535.163, bzw. 833.222 Tonnen, so daß bezüglich der Gesamtmenge der in Port Said gebunkerten Kohlen von 1908 auf 1909 eine Steigerung von rund 53⁰/₀ zu registrieren ist.

Was den Anteil der einzelnen Flaggen anbelangt, so ist ein Zurückgehen der französischen umso auffällender, als Frankreich in der Verwaltung des Kanals eine so große Rolle spielt; sehr erfreulich gestaltet sich, wie die folgende Tabelle zeigt, der Aufschwung der österreichisch-ungarischen Handelsmarine, die mit ihrem Zuwachs von 132.226 Netto-Registertonnen, die wohl auf einen stärkeren Verkehr Triests mit den indischen Häfen und gewiß auch auf die Tauernbahn zurückzuführen ist, bereits auch die Aufmerksamkeit der norddeutschen Häfen erweckt hat.

L a n d	Schiffe mit einer Netto-Registertonnage		Prozente der Gesamttonnage im Jahre 1909
	1908	1909	
England	8,302.802	9,592.387	62·3
Deutschland	2,310.507	2,381.681	15·5
Frankreich	815.120	802.100	5·2
Holland	743.980	800.950	5·2
Österreich-Ungarn	387.546	519.722	3·4
Übrige Länder	—	1,309.687	8·4
		15,407.527	100·0

—gr—

Ozeanien

Eine deutsche Grenzexpedition in Neuguinea. Nach gemeinsamem Plan brach gleichzeitig mit einer holländischen Grenzexpedition eine deutsche auf, um das Innere von Neuguinea, in das in jenem Grenzgebiete noch kein Weißer vorgedrungen war, zu rekognoszieren. Anfangs Juni war die Hauptetappe so weit vorgeschritten, daß die 150 Mann starke deutsche Haupttruppe den Einmarsch beginnen konnte. Die Holländer, die mit leichteren Booten versehen sind, können ihren Proviant den Tamifluß hinaufschieben, während die Deutschen den ungleich beschwerlicheren Landweg einschlagen müssen.

Wo man auf eine Ansiedlung stieß, flohen die Eingebornen, nachdem sie ihre Hausgeräte, häufig sogar ihre Waffen im Walde versteckt hatten. Das einzige Dorf, von dem aus das Standlager an der Tamimündung mit Bananen, Kokosnüssen und Sago ab und zu versorgt wurde, zeigte das größte Mißtrauen, die Weißen wurden zwar freundlich aufgenommen, Glasperlen und Tücher fanden Absatz, aber alles, was nicht wehrbar war, hatte sich in den Wald geflüchtet. Die Expedition dürfte im Innern ganz auf sich selbst angewiesen sein; eine bewaffnete Horde, der man in einer Entfernung von etwa 20 Km. von der Küste begegnete, und die mit Bogen und Pfeil eine kriegerische Haltung einnahm, ließ sich zwar bewegen, näher zu kommen, stellte schließlich sogar einen Führer, aber am anderen Morgen waren alle verschwunden. Trotz der mit dem Südostpassat trockener gewordenen Jahreszeit sind starke Regengüsse, die den Boden der Niederungen in Morast verwandeln, keine Seltenheiten. Mit dem Messer muß man sich den Weg durch das Dickicht der tropischen Vegetation bahnen, und bei Regen stürzen dann an den Hängen die Baumriesen, eine Menge wild verschlungener Lianen, kleinerer Bäume und Sträucher mit sich reißend, so daß der Vormarsch durch ein solches Wetter sehr aufgehalten wird. Zunächst handelt es sich darum, Punkte zu gewinnen, von denen sich ein freier Überblick über das Land bietet, so daß man mit dem Peilkompaß arbeiten und Ortsbestimmungen machen kann. Aber geraume Zeit wird es noch dauern, bis die so ausge dehnten weißen Flecke auf dieser großen, von wilden Volksstämmen bewohnten Insel verschwunden sein werden.

—gr—

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 653-657](#)