

Literaturbericht.

Hölzels Wandkarte der Alpen. Auf Grundlage der V. v. Haardtschen Karte vollständig neu bearbeitet von Professor Dr. Franz Heiderich. Sechs Blatt in dreizehnfachem Farbendruck. Maßstab 1:600.000. Größe der Karte zusammengesetzt 135 cm hoch, 222 cm breit. Ausgeführt in Ed. Hölzels geographischem Institute in Wien. Geschenk der Verlagsbuchhandlung.

Es sind mehr als 25 Jahre verflossen, seit der geschätzte Kartograph V. v. Haardt seine Karte der Alpen veröffentlicht und hierfür auch den verdienten Beifall gefunden hat. Seither hat sich aber die Kartographie in wissenschaftlicher und technischer Richtung bedeutend entwickelt, und da auch inzwischen die geodätischen Aufnahmen des Gebirges fortgeschritten sind, so war es ein glücklicher Gedanke, eine Neuauflage der gedachten Alpenkarte zu veranstalten und diese Arbeit den bewährten Händen Dr. Heiderichs anzuvertrauen. Wer die ursprüngliche Karte mit dieser Neuauflage vergleicht, wird wahrnehmen, daß von der ersten eigentlich nur wenig übernommen wurde, daß vielmehr das meiste umgearbeitet, ja, wie z. B. das südöstlichste, das Karstgebiet darstellende Blatt, gänzlich neu hergestellt wurde. Es ist Dr. Heiderich gelungen, auf wissenschaftlicher Basis eine allgemein verständliche Karte der Alpen herzustellen, auf welcher die morphologischen Formen durch wirksame Schattierung reliefartig hervortreten. Da das k. k. Ministerium für Kultus und Unterricht diese Alpenkarte unter belobender Anerkennung für alle Kategorien der österreichischen Lehranstalten zum Unterrichtsgebrauche approbiert hat, so dürfte derselben die weiteste Verbreitung gesichert sein.

Dr. E. G.

Der Verkehr auf der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur sächsischen Grenze, dann auf der Moldaustrecke von Stěchowitz bis Melnik im Jahre 1909.

Laut der von der k. k. Statthalterei in Böhmen veröffentlichten Ausweise über den auf den gedachten Strecken im Jahre 1909 stattgefundenen Schiffsahrts- und Floßverkehr haben auf der österreichischen Elbestrecke 33 Dampfer der Sächsisch-Böhmischen Dampfschiffsahrts-Gesellschaft den Personen- und Frachtenverkehr besorgt. Diese Dampfer haben im Gegenstandsjahre 3596 Fahrten geleistet und im ganzen 502.112 Personen und 777.732 Meterzentner Güter befördert. Unter diesen Gütern befand sich Bier, dann

Gemüse, Emballagen, Kolonialwaren, Baumaterialien und diverse andere Frachten. Die Schifffahrt auf der Elbe wurde im Jahre 1909 am 14. März eröffnet und konnte durch 284 Tage betrieben werden, und zwar war die Elbe an 164 Tagen vollschiffig und an 120 Tagen mit halber Ladung schiffbar. Der tiefste Wasserstand wurde am 9. September mit — 51 cm am Pegel zu Aussig abgelesen; eine Unterbrechung der Schifffahrt hat jedoch nicht stattgefunden. Flöße verkehrten auf der österreichischen Elbestrecke im Jahre 1909 1641. Der Gesamtverkehr (Schiff- und Floßverkehr) betrug rund 38·5 Millionen Meterzentner und war zwar größer als im Jahre 1908, blieb jedoch hinter dem Verkehre der Jahre 1903, 1905, 1906 und 1907 nicht unerheblich zurück. Der Güterumschlag bei dem Auslandsverkehre (Import und Export) wurde hauptsächlich in der unteren Elbestrecke, und zwar an den Umschlagplätzen bei Aussig und Bodenbach-Tetschen bewirkt. Sonstige Stationen des Elbeverkehres waren Leitmeritz, Groß-Priesen, Salesel und Herrnskretsch. Über den Verkehr auf der Moldau in der Strecke Stěchowitz—Melnik wird berichtet, daß derselbe durch 4615 Schiffe, beziehungsweise Elbekähne vermittelt wurde, welche 400.412 Tonnen verfrachteten. Die Frachtschifffahrt auf der Strecke Stěchowitz—Prag konnte im Jahre 1909 teils zufolge starker Fröste, teils zufolge erheblicher Anschwellung der Moldau und deren Zuflüsse erst am 28. März eröffnet werden und wurde mit einer unbedeutenden Unterbrechung bis 9. Dezember betrieben. Die Schifffahrtsperiode dauerte demnach rund 250 Tage. Den Personenverkehr auf der Moldau vermittelten 15 Dampfer der Prager Moldau-Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die Dampfer legten 13.320 Fahrten zurück und beförderten 757.771 Personen. Der Gesamtgüterverkehr auf der Moldaustrecke Stěchowitz—Melnik (mit Anschluß der Lokal-Sandverschiffung) betrug im Jahre 1909 708.570 Tonnen, und jener auf der Moldaustrecke Budweis—Stěchowitz 290.750 Tonnen. Der Hauptanteil an diesem Verkehr auf der oberen Moldaustrecke entfällt auf die Floßfahrt.

Dr. E. G.

Forst- und Jagdergebnisse im Jahre 1908.

Welche wichtige Rolle Wald und Wild auf volkswirtschaftlichem Gebiete spielt, liegt auf der Hand. Man braucht nur mit der Bahn durch Kärnten oder Tirol zu fahren, so wird man auf manchen Bahnhöfen gewaltige Stöße von Bauholz und Brettern aufgespeichert sehen, die zum Exporte nach Italien bestimmt sind und einen ganz bedeutenden Wert repräsentieren. Ebenso bildet die Verwertung des Wildes für viele Jagdbesitzer eine höchst lukrative Einnahme. Die von dem k. k. Ackerbauministerium veröffentlichte Zusammenstellung über die Forst- und Jagdergebnisse des Jahres 1908 enthält auch für weitere Kreise manche interessante Details. Wir erfahren z. B. daraus, daß der gesamte Abfall an Waldland insbesondere zufolge von Kulturumwandlung sich auf rund 3612 Hektar belief, während der Zuwachs, insbesondere durch Aufforstung, 7366 Hektar betrug. Den stärksten Abfall hat Galizien mit 1497 Hektar aufzuweisen, dem ein Zuwachs von nur 638 Hektar gegenübersteht, während Steiermark den stärksten Zuwachs mit 2541 Hektar gegen einen Abfall von nur 579 Hektar, dagegen das Küstenland gar keinen Zuwachs erfahren hat. Bezüglich der Wald- und Marktpreise des Holzes sei bemerkt, daß die höchsten Waldpreise für starkes

Laub- und Nadelholz sowie für hartes Brennholz in Böhmen erzielt wurden, während die besten Marktpreise für starkes Nadelholz in Böhmen und Dalmatien und für starkes Laubholz in Mähren erreicht wurden. Ungemein groß erscheinen die Waldbeschädigungen im Jahre 1908. Durch Windbruch und Schneedruck wurden 100.635 Hektar beschädigt, die eine aufgearbeitete Holzmasse von 904.776 Festmeter ergaben. Dagegen wurden durch Insektenfraß Waldflächen von zusammen 140.757 Hektar befallen und durch Brände eine Waldarea von 1718 Hektar zerstört und dadurch ein Schade von 282.161 K verursacht. Über die im Gegenstandsjahre ausgeführten Karstaufforstungen erfahren wir, daß in Krain, Görz, Istrien und im Triester Gebiete rund 415 Hektar neuaufgeforstet und Flächen über 636 Hektar nachgebessert wurden, während im Gebiete der oberen Bečwa (Wsetiner Bečwa) 104 Hektar neu aufgeforstet und Nachbesserungen auf 236 Hektar vorgenommen wurden. Die beiden letzten Tabellen sind dem Wildstande gewidmet. Wir ersehen daraus, daß im Jahre 1908 teils durch behördliche, teils durch schiedsrichterliche Entscheidungen in 6579 Fällen die stattliche Summe von 202.446 K an Wildschaden zugesprochen wurde. Über die Menge des in einem Jahre erlegten Wildes muß man fürwahr staunen und kann daraus ersehen, welch große volkswirtschaftliche Bedeutung die Wildhege besitzt. Wir erfahren, daß im Jahre 1908 unter anderem 16.755 Stück Rotwild, 93.507 Rehe, 1.638.718 Hasen, 287.730 Fasanen und 1.753.279 Stück Rebhühner geschossen, ferner auf österreichischem Gebiete 11 Bären (6 in Galizien, 2 in der Bukowina, 2 in Tirol und 1 in Krain), dann 132 Wölfe (darunter allein 70 in Dalmatien), 39.420 Füchse, 50 Luchse und zahlreiche andere schädliche Tiere erlegt wurden.

Dr. E. G.

Entwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes und Ergebnisse der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1908.

In der von dem k. k. Eisenbahnministerium herausgegebenen österreichischen Eisenbahnstatistik ist auch ein sehr schätzenswerter Aufsatz über die Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens enthalten, welcher in Form eines kurzen geschichtlichen Abrisses das Werden und Wachsen desselben vor Augen führt. Wir entnehmen dieser Darstellung, daß die ersten Bahnen ihre Entstehung der privaten Initiative verdanken. Die erste Bahn, welche in Österreich gebaut wurde, war die Pferdeeisenbahn zwischen Mauthausen und Budweis, deren Bau im Jahre 1824 begann und eine Verbindung der Donau mit der Moldau herstellte. Sie war bis zum Jahre 1832 nicht nur die erste Pferdebahn in Österreich, sondern überhaupt des Kontinentes. Daran schloß sich die Pferdebahn von Prag nach Lana und später jene von Linz nach Gmunden. Nachdem jedoch bereits im Jahre 1825 in England die erste Lokomotivisenbahn von Darlington nach Stokton gebaut wurde, so konnte es nur eine Frage der Zeit sein, daß die epochale Erfindung Stephensons auch in Österreich zur Geltung gelangt. Und in der Tat wurde bereits im Jahre 1836 das erste Privilegium zum Baue einer Lokomotivisenbahn in Österreich erteilt, und zwar für die Strecke von Wien nach Galizien sowie für die Nebenlinie nach Brünn. Bald folgten die Privilegien

für die Routen von Wien nach Raab und von Wien nach Gloggnitz. Waren es auch, wie bemerkt, zuerst nur private Kapitalien, die zum Bau von Eisenbahnen verwendet wurden, so unterließ es doch die Regierung schon damals nicht, das Recht des Staates zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen festzulegen, beziehungsweise sich dieses Recht vorzubehalten. Doch machte die Staatsverwaltung von diesem Rechte erst später Gebrauch, und zwar zu jener Zeit als sie wahrnahm, daß die Privatbahnen, zumeist durch bedeutende Überschreitungen der Voranschläge nachteilig beeinflusst, in eine prekäre Lage gerieten und notleidend wurden. Damals erkannte man zuerst die Notwendigkeit der systematischen Anlage eines Eisenbahnnetzes und entschied sich für die Selbstausführung größerer Strecken. So wurde die Linie von Brünn nach Olmütz, dann über Prag bis an die sächsische Grenze, ferner die Fortsetzung der Wien—Gloggnitzer Bahn bis Triest vom Staate ausgeführt und durch den Bau der Verbindungsstrecke Gloggnitz—Mürzschlag, der sogenannten Semmeringbahn als erster steiler Gebirgsbahn, ein epochales eisenbahntechnisches Problem gelöst. Schon mit Ende des Jahres 1856 wies das Staatsbahnnetz eine Länge von 478 km auf, während die Gesamtlänge sämtlicher Eisenbahnen zu diesem Zeitpunkte 900 km betrug. Die Tätigkeit der Staatsverwaltung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nahm um diese Zeit stets an Umfang zu. Während anfangs der staatliche Eisenbahnbetrieb perhorresziert und die Verpachtung des Betriebes an Eisenbahngesellschaften bevorzugt wurde, übernahm der Staat später sukzessive nicht nur den Betrieb sämtlicher von ihm gebauten Strecken, sondern schritt in der Folge sogar zur Einlösung der noch im Privateigentum befindlichen Bahnen. Mit dem Jahre 1854 hatte das Institut der Staatsbahnen für Dezennien den Höhepunkt seiner Entwicklung erreicht. Von der zu Ende dieses Jahres auf 1433 km sich belaufenden Länge der in den gegenwärtig im Reichrate vertretenen Königreiche und Länder gelegenen Eisenbahnen entfielen 994 km auf die Staatsbahnen. Mit dem Jahre 1854 endete die Einlösungstätigkeit der Staatsverwaltung, während die Bautätigkeit derselben noch bis zum Jahre 1858 währte. Die Haupttrouten der k. k. Staatsbahnen, welche auch im staatlichen Betriebe standen, waren mit Ende des Jahres 1854 folgende: die nördlichen Linien von Brünn und Olmütz bis an die sächsische Grenze bei Bodenbach, die südliche Strecke von Wien bis Laibach, die östliche Strecke von Krakau bis Mysłowitz an die preußische Grenze, ferner die südöstliche Linie von Marchegg bis Szolnok und Szigedin, endlich die lombardisch-venezianischen Routen. Überdies waren damals noch weitere Strecken (zirku 900 km) im Bau, so unter andern die südliche Route Laibach—Triest, die Tiroler und galizischen Bahnen usw. Während nun diese bereits im Jahre 1841 begonnene staatliche Eisenbahnpolitik, zufolge welcher die Staatsverwaltung an der mannigfachen Aufgabe des Eisenbahnbaues und Betriebes sich lebhaft beteiligt hatte, sukzessive zu einem systematischen Staatsbahnbetriebe führte, trat jedoch Mitte der fünfziger Jahre ein totaler Umschwung dieses System sein, indem zufolge des den Erwartungen nicht entsprechenden Ertragnisses sowie des überaus großen Geldbedarfes des Staates ein Wechsel der bisherigen Eisenbahnpolitik für angezeigt und die Heranziehung des Privatkapitals zu Eisenbahnzwecken für notwendig erachtet wurde. Zuzufolge dessen wurde ein neues umfassendes Eisenbahnprogramm

unter Berücksichtigung strategischer, handelspolitischer und nationalökonomischer Gesichtspunkte entworfen, welches die Durchquerung der Monarchie mittels dreier Hauptlinien von Westen nach Osten und eben so vieler Linien von Süden nach Norden, ferner die Verbindung der wichtigsten Orte des Staates sowohl untereinander als auch mit den Nachbarstaaten umfaßte. Man fing an, sich der Meinung zuzuneigen, daß der Bau der genannten Linien durch Heranziehung der privaten Tätigkeit schneller durchgeführt werden würde, was schon im Hinblick auf das rasche Fortschreiten des Eisenbahnbaues in den Nachbarstaaten höchst wünschenswert erschien. Auf Grundlage der neuen Bestimmungen bildete sich denn auch im Jahre 1855 die österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft, welcher sofort die nördlichen und südöstlichen Staatsbahnlinien käuflich überlassen und — als erster Fall in dieser Richtung — eine fünfprozentige Zinsengarantie zugestanden wurde. Weiters wurde die östliche Staatsbahn teils der Ferdinands-Nordbahn, teils der galizischen Karl-Ludwigs-Bahn überlassen. Darauf folgte im Jahre 1858 die Konzessionierung der Südbahn, welcher die südlichen und die Tiroler Staatsbahnlinien übergeben wurden. So hatte denn die Staatsverwaltung in verhältnismäßig kurzer Zeit ihre sämtlichen Linien mit Ausnahme von zwei geringfügigen Verbindungsstrecken an private Gesellschaften abgegeben, die sich allerdings zum Weiterbau bestimmter Strecken verpflichten mußten. Zu diesen neuen Linien gehören die Kaiserin-Elisabeth-Westbahn, die Franz-Josefs-Bahn, die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, die das Alpengebiet durchziehende Kronprinz-Rudolfs-Bahn, ferner die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, endlich die in industrieller Hinsicht besonders bedeutungsvolle Böhmisches Westbahn. Allen diesen genannten Bahnen wurde auch Zinsengarantie zugesichert. Dagegen wurden ohne Zinsengarantie gebaut die Buschtährader Bahn, die Aussig-Teplitzer, die Böhmisches Nordbahn und die den Kohlentransport vermittelnde Brünn-Rossitzer und Graz-Köflacher Eisenbahn. Vom Jahre 1858 an, mit welchem der Übergang von Staatsbahn- zum Privatbahnsystem durchgeführt war, blieb letzteres durch zwei Jahrzehnte beinahe unberührt. Die private Tätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens blieb eine lebhaft und der Bau der konzessionierten Linien machte rege Fortschritte. Während mit Ende 1858 im ganzen 2400 km im Betriebe waren, standen mit Schluß des Jahres 1860 2927 km im Verkehre, trotzdem die Nachwirkungen des Krieges im Jahre 1859 nicht spurlos blieben. Auch die Ereignisse des Kriegsjahres 1866 blieben auf die Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens nicht ohne Einfluß. Die Erfahrungen dieses Jahres lehrten deutlich und anschaulich die große Wichtigkeit strategischer Rücksichten bei Eisenbahnbauten sowie den Wert entsprechender Anschlüsse an die benachbarten ausländischen Bahnen erkennen. In letzterer Richtung geschah viel, um neue Verbindungen zu schaffen. Die fortschreitende Entwicklung des Eisenbahnwesens in Österreich währte bis zum Jahre 1873, während welcher Periode neue Bahnen nicht nur zum Zwecke einer im staatlichen Interesse gelegenen Verbindung, sondern auch aus solchen Gründen gebaut wurden, um entlegenen Gegenden die Segnungen eines Eisenbahnverkehrs teilhaftig werden zu lassen und die wirtschaftlichen Verhältnisse gewisser Gebiete zu heben. Bald zeigte es sich, daß die Vorteile dieser praktischen Richtung nicht ausreichten. Bestehende Industriezweige,

welche bisher bloß eine lokale Bedeutung besaßen, nahmen einen großen Aufschwung und manches neue Unternehmen entstand und entwickelte sich zu hoher Blüte. Welch großen Aufschwung nahm zufolge der Ausbreitung und Verdichtung des Eisenbahnnetzes z. B. die Eisenindustrie, die chemischen und landwirtschaftlichen Industrien und die Kohlenproduktion! Die wirtschaftliche Krisis des Jahres 1873 blieb jedoch auch auf das Eisenbahnwesen nicht ohne Einfluß. Es ergaben sich bedeutende finanzielle Stockungen und so manche Konzession erlosch wegen Nichtausführung der Bauten. Es blieb daher der Staatsverwaltung nichts anderes übrig, als einzugreifen und für manche Strecken, deren Bau sistiert werden mußte, Bauvorschüsse zu geben oder diese Linien selbst zu bauen. Das waren sozusagen die Anfänge zu einer Übergangsperiode, welche dann zur systematischen Wiederaufnahme des Staatsbahnbetriebes führte. Die staatlichen Eisenbahnlinien, welche in der Periode 1858—1874 bloß 13 km betrug, stiegen bereits im Jahre 1875 auf 115 und im Jahre 1878 auf 876 km. Durch die Betriebsübernahme mehrerer größerer Bahnen sowie durch die Ausführung wichtiger Strecken durch den Staat selbst erhöhte sich die Ausdehnung des staatlichen Bahnnetzes immer mehr und mehr, so daß dasselbe mit Schluß des Jahres 1890 bereits 6660 km betrug. In Fortsetzung der großen Verstaatlichungsaktion wurden in den letzten Jahren die Linien der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, die österreichischen Linien der priv. österr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, die böhmische Nordbahn, die österreichische Nordwestbahn und die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn vom Staate übernommen, so daß von den großen Bahnen gegenwärtig bloß die Süd- und die Kaschau-Oderberger Bahn, insoweit deren österreichische Linien in Betracht kommen, ferner die Buschtährader und Aussig-Teplitzer Bahn als Privatbahnen fungieren. — Wenn wir schließlich auf die Ergebnisse des Jahres 1908 einen Blick werfen, so ersehen wir, daß von der Gesamtlänge der Haupt- und Lokalbahnen auf österreichischem Staatsgebiete mit Ende des Jahres 1908 per 21.941 km auf die k. k. Staatsbahnen rund 15.280 km entfielen. Neu eröffnet wurden im Gegenstandsjahre Strecken im Ausmaße von über 262 km, welche teils im Eigentum des Staates, teils im Eigentum von Privatunternehmungen stehen.

Die meisten Bahnlinien besitzt Böhmen mit 6654 km, dann folgt Galizien mit 3937 km, Österreich unter der Enns mit 2282 km und Mähren mit 2064 km. Am spärlichsten ist Dalmatien bedacht, das bloß 230 km Bahnstrecken aufwies. Bahnhöfe gab es im Jahre 1908 3348, Haltestellen 2074 und Telegraphenstationen mit Schreib- und Sprechapparaten 3825. Die Kosten der Erhaltung und Umgestaltung der baulichen Anlagen beliefen sich im Jahre 1908 auf über 78 Millionen Kronen. An Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden 6705 Lokomotiven, 133 Motorwagen, 13.747 Personen- und 151.716 Lastwagen. In den Personenwagen waren 559.106 Plätze vorhanden. Die Anzahl der in Verkehr gesetzten Züge betrug 4.301.955, die Anzahl der beförderten Personen über 228 Millionen und die Anzahl der beförderten Güter 155 Millionen Tonnen. Die Summe der im Gegenstandsjahre angestellten Beamten, Unterbeamten, Diener, Arbeiter usw. betrug 274.987, welche an Besoldungen und Löhnen über 356 Millionen Kronen bezogen. Die Anzahl der Pensionskassen betrug 27 mit einem Vermögensstande von 151.5 Millionen und jene der Krankenkassen 20 mit einem Vermögensstande von über 6 Millionen Kronen.

Das traurige Kapitel der Eisenbahnunfälle hat im Jahre 1908 leider einen nicht unbedeutenden Zuwachs erfahren. Es gab 371 Entgleisungen, Zusammenstöße und Streifungen 322 und sonstige Unfälle 2345, in Summe daher 3038 Unfälle, und zwar um 133 mehr als im Jahre 1907. Die Anzahl der verunglückten Personen betrug 3100; davon wurden 279 getötet und verletzt 2821. Hievon verunglückten unverschuldet 1399 und infolge eigener Schuld 1701 Personen. Gegenüber den Unfällen im Jahre 1907 hat die Anzahl der getöteten Personen um 24 abgenommen und jene der verletzten Personen um 302 zugenommen.

Dr. Gallina.

Orientalisches Archiv. „Illustrierte Zeitschrift für Kunst, Kulturgeschichte und Völkerkunde der Länder des Ostens.“ Verlag K. W. Hiersemann, Leipzig, Königstraße 29.

Das erste Heft dieser neuen Zeitschrift, deren Herausgeber der bekannte Asienforscher und Generalsekretär der Münchner Orientalischen Gesellschaft, Dr. Hugo Grothe, ist, liegt gegenwärtig in glänzender Ausstattung vor (6½ Bogen Großoktav Text und 54 Abbildungen auf 15 Tafeln) und verrät durch diese wie durch seinen reichen Inhalt ein großangelegtes Programm. Ein hervorragender Kenner der Baukunst der Türken, Geheimerat Prof. Cornelius Gurlitt in Dresden, behandelt in diesem Hefte die mohammedanischen Bauten Adrianopels an der Hand eines am Orte selbst gewonnenen neuen Studienmaterials. Hofrat Prof. Josef Strzygowski, Wien, der mit seinem viel beachteten Werke „Kleinasien, ein Neuland der Kunstgeschichte“ neue Perspektiven für die archäologische Forschung im Orient eröffnete, charakterisiert in einem Aufsatz „Kara-Amid“ die kunsthistorische Bedeutung der Baudenkmäler des geschichtlich merkwürdigen Diarbekr. Über zwei beliebte Stoffe aus dem Gebiete der in der neuen Wertschätzung stehenden Kunst des Islam orientieren die Aufsätze „Die islamische Malerei“ (Dr. Walter Schulz) und „Zur Kenntnis der Keramik von Raqqa, Rhages und Sultanabad“ (Dr. Nöldeke). Wichtig zur Beurteilung der Kräfte und Glieder des sich gegenwärtig gegen die russisch-englische Erdrückung wehrenden persischen Volkes ist eine Studie über die Bevölkerungselemente Persiens von Dr. Hugo Grothe, der in derselben einen Teil des reichen Materials verwertet, das er auf seiner letzten, mit Unterstützung aus dem kaiserlichen Dispositionsfond unternommenen 18monatigen Vorderasienexpedition gewann. Zur Kenntnis des Buddhismus in China trägt eine kulturgeschichtlich und literarhistorisch fesselnde Abhandlung von Dr. Hans Haas, Heidelberg, bei, der sich durch langjährige Tätigkeit als Missionar im fernen Osten wertvolle Kenntnisse von den religiösen und sittlichen Kräften Chinas und Japans erworben hat. Dem Sammler von japanischen Farbholzschnitten wird eine geistreiche Behandlung der Werke des originellen Schauspielerporträtisten Sharaku erwünscht kommen, die Dr. Kurth, Berlin, der Verfasser mehrerer Biographien japanischer Künstler (Ultamaro und Haronobu), geliefert hat. Der Herausgeber berichtet in den „Kleinen Mitteilungen“ über die Ausstellungen orientalischer Kunst des Jahres 1910, über Neugründungen und Neuerwerbungen von Kunst- und Völkerkundemuseen, über wissenschaftliche Gesellschaften und über Bildungswesen im Orient und gibt dabei

beherzigenswerte Anregungen (Errichtung von Vorderasienbibliotheken und Aufnahme deutscher kultureller Arbeit durch Schulen und Hospitäler im vorderen Orient, Begründung eines Orientmuseums in München).

Die Nandi.

Die Nandi sind ein Volkstamm in Britisch-Ostafrika, der bis 1905 das ganze Hochland im Südosten des Mount Elgon bewohnte, welches im Norden vom Uasin Gischu-Plateau, im Osten von den Elgeyo-Bergen, im Süden vom Nyando-Tal und im Westen von Kavirondo begrenzt wird. Wegen fortgesetzter Angriffe auf die Ugandabahn, die Telegraphenlinie sowie wegen Beunruhigung friedfertiger Eingeborener wurde der Stamm nach der Strafexpedition von 1905 von der Ugandabahn zurückgedrängt, so daß er sich nun auf das Gebiet im Norden der Nandi-Berge beschränkt.

Über die Nandi und die mit ihnen eng verwandten Stämme der Lumbwa, Buret und Sotik im Süden, der Kambasia, Elgeyo, Mutei etc. im Osten und Nordosten, der Nyangori im Westen und der Stämme am Mount Elgon im Nordwesten war bisher sehr wenig bekannt. Erwähnung fanden sie in: „Notes on the Ethnology of tribes met with during progress of the Juba Expedition“, von J. L. R. Macdonald (Journ. Anthr. Inst. G. B. and I. 1899); „Eastern Uganda“, von C. W. Hobley (London 1902); „The Uganda Protectorate“, von H. H. Johnston (London 1902); „Anthropological Studies in Kavirondo and Nandi“, von C. W. Hobley (Journ. Anthr. Inst. G. B. and I., 1903); „The East African Protectorate“, von C. Eliot (London 1905). — Nun hat A. C. Hollis im Verlag der Clarendon Press zu Oxford ein sehr interessantes Buch über die Nandi veröffentlicht;¹⁾ es beruht auf eigenen Beobachtungen und Erfahrungen des Autors und gehört zu den besten Stücken der völkerkundlichen Literatur über Ostafrika, so daß es sich verlohnt, einiges daraus hervorzuheben.

Die Herkunft der Nandi ist ungewiß. Fest steht nur, daß sie den Masai, Turkhana etc. verwandt sind und daß alle diese Stämme den Bari, Latuka und anderen Völkern am Nil sehr nahe stehen. Manche Nandi gleichen in ihrer Erscheinung ganz den Masai; doch sind neben großgewachsenen Leuten mit fast europäischen Zügen auch kleine, zwerghafte Typen mit markanter Prognathie und niedriger Stirne zu sehen, woraus auf Vermischung mit einer Pygmäenrasse geschlossen wird.²⁾ Hollis stimmt mit Johnston und Hobley in der Ansicht überein, daß die Stämme am Mount Elgon sowie jene im Süden und Osten desselben vom Norden her einwanderten, und zwar vor ziemlich langer Zeit. Doch können die Nandi in dem von ihnen bewohnten Lande noch nicht länger als einige Generationen hindurch ansässig gewesen sein, denn es sind dort Bewässerungskanäle vorhanden, die nicht alt und gewiß das Werk eines anderen Volkes sind. Wahr-

¹⁾ A. C. Hollis, „The Nandi“. Eingeleitet von Sir Charles Eliot. Oxford 1909: At the Clarendon Press (London, Henry Frowde). XL und 328 S. mit 44 Tafeln, 53 Textfiguren und 1 Karte. Preis 16 Schill.

²⁾ Eine solche Annahme ist allerdings aus biologischen Gründen unhaltbar; die ganze „Mischrassentheorie“ beruht auf Irrtum, denn durch Kreuzung können nie neue konstante Formen entstehen.

scheinlich wurden sie von Bantu angelegt, die ehemals hier lebten und nach Süden verdrängt wurden.¹⁾

Das Land der Nandi ist in 15 Bezirke und diese wieder sind in Unterbezirke geteilt. Genealogisch gliedert sich der Stamm in 17 Totems, die teils bloß ein Totemtier, teils auch zwei Totemtiere haben. Zwischen bestimmten Totems besteht das Heiratsverbot. Im ganzen ist der Gegenstand nicht so eingehend untersucht worden, als notwendig wäre, um die Basis der gesellschaftlichen Organisation der Nandi richtig verstehen zu können. Das männliche Geschlecht ist in sieben Altersklassen geschieden, wovon jede die gleichzeitig beschnittenen Personen umfaßt. Früher fand die Beschneidung der Knaben in etwa 7 1/2 jährlichen Zeiträumen statt und das Beschneidungsfest dauerte einige Jahre. Seit der Unterwerfung im Jahre 1905 trat hierin ein Wandel ein und es werden nun auch die Knaben alljährlich beschnitten, was bis dahin nur bei den Mädchen der Fall war. Jede der sieben Altersklassen zerfällt in drei Unterabteilungen oder „Feuer“. Die Angehörigen einer jeden Unterabteilung versammeln sich an demselben Feuer und gestatten den zu andern „Feuern“ gehörigen Personen die Teilnahme nicht. Beim weiblichen Geschlecht werden nur unverheiratete Mädchen und Ehefrauen unterschieden.

Die Nandi und die ihnen nächstverwandten Stämme bauen keine geschlossenen Ortschaften, sondern jeder Mann hat eine oder mehrere Hütten inmitten seiner Felder. Die Hütten sind kreisförmig. Die etwa vier Fuß hohen Wände werden aus Pfählen hergestellt und mit Lehm, der mit Kuhdung vermengt wird, verdichtet. Das Grasdach ist kegelförmig. Jede Hütte besteht aus zwei Räumen; einer dient als Küche und Schlafraum für den Mann, das Weib und ihre kleinen Kinder, der andere als Ziegenstall. Über dem Wohnraum befindet sich der Speicher. Die Zwischendecke ist Flechtwerk. Über der Feuerstelle ist ein Behälter zum Trocknen des Getreides angebracht und innen ist an die Wand eine kleine Kammer zum Aufbewahren der Milch angebaut. Außer den zwei Bettstellen aus Lehm, die mit Rinderhäuten bedeckt sind, befinden sich in der Wohnabteilung der Hütte Kochsteine, Kochgeräte, Kürbisflaschen, Krüge, Werkzeuge und Waffen. Die Errichtung des Gerüsts der Hütte besorgt der Mann, die weitere Arbeit die Frau. Nahe der Hütte befinden sich gewöhnlich zwei Kornkammern.

Die unverheirateten Krieger schlafen in besonderen Hütten, welche den Familienhütten ganz ähnlich sind; nur der Ziegenstall fehlt. Diese Hütten dürfen wohl von unverheirateten Mädchen, nicht aber von Ehefrauen betreten werden. Halbwüchsige Knaben und unverheiratete Mädchen schlafen entweder mit alten Frauen zusammen oder ebenfalls in eigenen Hütten. Manchmal ist auch ein Beratungshaus da, in welches weiblichen Personen der Zutritt verboten ist.

Die Nandi betreiben gegenwärtig vorzugsweise Ackerbau; sie bauen große Mengen Eleusine und Hirse. Ihre Ackerbaugeräte sind eine Axt zum Aushauen der Büsche, eine eiserne Haue und eine Harke. Auf steinigem Boden wird statt der eisernen Haue ein Grabholz benutzt. Die Männer be-

¹⁾ Vgl.: Theal, „History and Ethnography of Africa South of the Zambezi“, 1. Bd., 3. Kap.: The Bantu.

sorgen das Aushauen der Büsche; sie helfen ferner bei der Aussaat und der Ernte von Eleusine und Hirse. Alle anderen landwirtschaftlichen Arbeiten fallen den Frauen zu. Bis 1905 besaß der Stamm große Herden von Rindern, Schafen und Ziegen, aber während der damaligen Strafexpedition verlor er viele davon. Da aber Vieh selten verkauft oder zu Nahrungszwecken geschlachtet wird, so ist zu erwarten, daß sich der Bestand wieder rasch vermehrt. Die Viehzucht ist die Hauptbeschäftigung der Männer und Knaben. Die Masse des Viehes befindet sich die längste Zeit hindurch auf Weiden, die abseits der Hütten und Felder liegen. Esel zu halten ist nur dem Obermedizinsmann und seiner Verwandtschaft erlaubt.

Die Nandi essen zweimal im Tage, und zwar um 9 Uhr früh und um 7 Uhr abends. Auf den Weiden wird die erste Mahlzeit um 5 Uhr früh eingenommen. Die gebräuchlichsten Speisen sind ein dicker Brei aus Eleusinekorn oder Hirse und verschiedene Gemüse. Kuh- und Ziegenmilch wird häufig getrunken. Den lebenden Rindern, Schafen und Ziegen wird Blut entnommen und heiß oder mit Milch gemischt getrunken. So oft das geschieht und so oft ein Rind geschlachtet wird, läßt man einige Tropfen Blut auf die Erde rinnen, als Opfer für den Gott Asista und die Geister der Verstorbenen. Fischnahrung kennen die meisten Nandi nicht. Sehr beliebt ist Wild. An den Jagden nehmen zahlreiche Personen teil, um das Wild einzukreisen, worauf so viele Tiere als möglich mit Pfeilen oder Speeren erlegt werden. Einige Tiere dürfen nicht als Nahrungsmittel verwendet werden, darunter das Zebra, der Elefant, das Nashorn, der Wasserbock, das Senegal-Hartebeest usw.

Wein wird aus Honig und dem Saft der wilden Dattelpalme, Bier aus Eleusine und Hirse bereitet. Nur alte Leute dürfen berauschende Getränke in beliebigen Mengen genießen. Dem Tabakgenuß huldigen beide Geschlechter.

Die kleinen Kinder sind unbekleidet. Knaben tragen eine Umhüllung aus Ziegenfellen, die Ingoriet genannt wird, Mädchen eine Schürze, die Osiek heißt, zeitweise auch ein zugerichtetes Fell oder Zeugstück (Ingoriet-ap-ko): ihr Schmuck besteht aus Draht- oder Kettenhalsbändern, Eisendrahtbraceletten, Arm- und Beinreifen aus Metall und Perlen etc. Knaben wie Mädchen durchlöchern die Ohrfläppchen, um Holzstücke darinnen zu tragen. Die Knaben tragen auch polierte und verzierte hölzerne Ohrgehänge. Die Stammesmarke ist — wie bei den Masai — ein kleines Loch im oberen Teil des Ohres, worin Knaben und Mädchen kleine Rohrstücke befestigen. Die Kleidung der Krieger besteht aus zwei bis drei zusammenge nähten schwarzen Ziegen- oder Kalbfellen, die mittels eines Lederstreifens über einer Schulter befestigt werden. Die Haare bleiben an den Fellen, die mit weißen und farbigen Perlen verziert werden. Dieses Kleidungsstück wird Kipoiot genannt. Rückwärts tragen die Krieger eine Schürze (Koroisit). Ihre Schmuckgegenstände sind ebenfalls Halsbänder, Arm- und Beinreifen, Ohrgehänge usw. Die verheirateten Frauen haben zwei Kleidungsstücke aus Leder; das mit einem Gürtel festgehaltene Unterkleid wird Tschepkawit, das um die Schulter befestigte Oberkleid wird Koliket genannt. Der Schmuck ist ungefähr derselbe wie bei den Mädchen; kennzeichnend für verheiratete Frauen sind aber große, runde Ohrgehänge aus Messingdraht. Die Kleidung der alten Männer ist das Sambut oder Sumet, welches aus Hyrax-, Gazellen-

oder Ziegenfellen oder aus Ochsenhäuten hergestellt und togaartig um die Schultern gehängt wird.

Das Kopfhaar wird bei Kindern und Frauen einmal im Monat, bei alten Männern und Knaben einmal im Vierteljahr rasiert. Die Krieger lassen das Haar lang wachsen und flechten es mit Hilfe von Zeugstreifen oder Wolle zu Zöpfen. Alle Nandi rasieren die Augenbrauen. Bart-, Achsel- und Schamhaare werden ausgezupft. Die zwei mittleren unteren Schneidezähne werden bei beiden Geschlechtern ausgezogen, sobald die Milchzähne durch die dauernden Zähne ersetzt sind.

Mädchen tätowieren sich häufig drei horizontale Linien in die Backen oder eine Linie über die Stirne und Nase, oder auch ein Muster um die Augen. Die Krieger brennen sich oft 5–6 Narben an der Vorderseite der Schenkel sowie am Handgelenk und schneiden Narben an den Schultern. Narbenschnitten an den Schultern wird auch von Mädchen geübt.

Die Bewaffnung der Krieger besteht in der Regel aus Speer, Schild, Schwert und Keule. Keine weibliche Person darf versuchen, einen Speer zu benutzen oder sich ein Schwert umzugürten. Bogen und Pfeile führen nur wenige Krieger mit; das ist vielmehr die Bewaffnung der alten Männer und der Knaben.

In bezug auf gewerbliche Künste sind die Nandi sehr rückständig. Unglasierte, gebrannte Töpfe werden von Frauen erzeugt; Männer dürfen ihre Arbeitsstätten nicht betreten und bei der Arbeit nicht zusehen. Flaschen und Krüge werden aus Kürbisschalen erzeugt. Die Schmiedekunst üben Uasin Gischu-Masai aus, die unter den Nandi leben. Erwähnenswerte gewerbliche Erzeugnisse der Nandi sind hölzerne Mörser, Honigfässer, Stühle, Körbe, Keulen, Handhaben der Waffen, Pfeifen und Leiern.

Als oberste Gottheit wird Asista (die Sonne?) verehrt, der im Luft-raum wohnt; er schuf Mensch und Tier und die Welt gehört ihm. Er gilt als Schützer und Geber alles Guten, wofür ihm hie und da Opfer dargebracht werden. Außerdem glauben die Nandi an zwei übermenschliche Wesen, nämlich Ilet-ne-mie den guten und Ilet-ne-ya den bösen Donnergott. Die auf diese Götter bezüglichen Mythen sind jenen über den schwarzen und roten Gott der Masai ähnlich. Die Geister der Verstorbenen (Olik) sind für Krankheit und Tod verantwortlich. Sie werden mit Gaben von Getränken und Nahrungsmitteln beschwichtigt. Der Teufel wird Tschemosit genannt. Er lebt auf der Erde und sucht Leute, besonders Kinder, zu verschlingen.

Als Herrscher anerkennen die Nandi den Orkoyot oder Obermediziner (Ol-oiboni der Masai). Jeder der 15 Bezirke wird von zwei Männern regiert, wovon der eine (Maotiot) von dem Orkoyot ernannt und der andere (Kiruogindet) vom Volk erwählt wird. Jeder Unterbezirk wird von einem Olaitoriot verwaltet, der dem Kiruogindet verantwortlich ist. Von Zeit zu Zeit beraten die alten Männer jedes Bezirkes, unter Beisein des Maotiot und des Kiruogindet, über die Angelegenheiten der Gemeinschaft. Die Versammlung findet unter einem „Teldet“-Baum (*Ficus* sp.) statt und der Versammlungsort wird Kap-kiruoget genannt.

Ein Nandi darf so viele Frauen heiraten, als er zu erhalten vermag. Jede Frau hat ihr eigenes Haus. Mit ihren Kindern besorgt sie den dazu gehörigen Teil des Besitztums ihres Mannes, sowohl Pflanzungen als Herden.

Die erste Frau ist immer die Hauptfrau und ihr ältester Sohn wird als der älteste Sohn der ganzen Familie betrachtet, auch wenn eine andere Frau früher einen Sohn gebar. Vorehelicher Geschlechtsverkehr ist keine Seltenheit. Kinder unverheirateter Mädchen und eheliche Kinder, die blind oder verunstaltet geboren werden, begraben die Nandi lebendig. Das geschieht auch mit gesunden ehelichen Kindern bei gewissen ungewöhnlichen Vorkommnissen bei der Geburt. Mütter von Zwillingkindern werden für den Rest ihres Lebens als unrein betrachtet, den Kindern selbst wird jedoch kein Leid zugefügt.

Von unfruchtbaren Frauen können sich die Männer scheiden, aber wenn eine Frau bereits ein Kind geboren hat, so ist eine Auflösung des Eheverhältnisses nicht mehr möglich; die Ehe wird als zurecht bestehend betrachtet, selbst wenn die Ehegatten getrennt leben. Schlecht behandelte Frauen suchen Zuflucht bei einem Angehörigen des Feuerkreises ihres Gatten, von dem erwartet wird, daß er als Vermittler wirkt. Wenn ein Mann seine Frau häufig mißhandelt, so wird er von seinem Feuerkreise geächtet. Den Ehebrecher kann ein Mann nur dann strafen, wenn er nicht zu seinem eigenen Feuerkreis gehört. Unzucht und sexueller Verkehr mit nahen Verwandten wird von der Gemeinschaft bestraft.

Stirbt ein verheirateter Mann, so legen seine Witwe und seine unverheirateten Töchter all ihren Schmuck ab und der älteste Sohn trägt seine Kleider mit der Innenseite nach außen. Vor dem nächsten Neumond haben alle Verwandten des Verstorbenen ihren Kopf zu rasieren. Die Trauerzeit währt für die Witwe ein Jahr, für andere Verwandte zehn Tage bis einen Monat. Beim Tode einer Ehefrau trägt ihre jüngste Tochter die Kleider verkehrt, die übrigen Verwandten verhüllen ihren Schmuck und rasieren sich die Köpfe. Wenn eine unverheiratete Person stirbt, so haben die männlichen Verwandten die Köpfe zu rasieren und die weiblichen den Schmuck zu verhüllen. Die Leichen werden beim Einbruch der Dunkelheit ein kurzes Stück gegen Westen getragen und den Hyänen ausgesetzt.

Die Söhne jeder Ehefrau erben beim Tode des Vaters den von der Mutter verwalteten Teil des Besitztums. Der älteste Sohn der Hauptfrau erhält den Löwenanteil. Ihm fallen auch die Herden der Frauen zu, die keine Söhne haben. Hinterläßt ein Mann keinen Sohn, so erbt dessen Bruder oder Kousin väterlicherseits den Besitz. Witwen werden nominell zum Eigentum des nächstälteren oder nächstjüngeren Bruders des Verstorbenen.

Dr. Hans Fehlinger.

Das deutsche Kolonialreich. Eine Länderkunde der deutschen Schutzgebiete. Unter Mitarbeit von Prof. Dr. Siegfried Pasarge, Prof. Dr. Leonhard Schultze, Prof. Dr. Wilhelm Sievers und Dr. Georg Wegener herausgegeben von Prof. Dr. Hans Meyer. II. Band. Mit 6 Tafeln in Farbendruck, 33 Doppeltafeln (mit 139 Bildern), 34 Kartenbeilagen und 21 Textkarten, Profilen und Diagrammen. Leipzig und Wien (Bibliograph. Institut) 1910. XIV, 575 S. 8°. Preis K 18.—.

Dem ersten Bande dieses schönen Werkes, den wir beim Erscheinen bereits angezeigt haben und der Deutsch-Ostafrika und Kamerun enthielt, ist nun rasch der zweite Teil gefolgt, der den übrigen deutschen Kolonien gewidmet ist. Die einzelnen Abschnitte sind nach dem gleichen Prinzip der „kausativen Geographie“ bearbeitet wie die des ersten Bandes: Geschichte der Entdeckung und Erwerbung, physikalische Geographie, Klima, Flora, Fauna, Bevölkerung und Kolonialwirtschaft sind die Kapitel jedes Abschnittes.

Der Abschnitt über Togo (127 Seiten), wie der über Kamerun aus der Feder Passarges stammend, behandelt diese Kolonie ohne weitere geographische Unterteilung; der Verfasser widmet insbesondere auch den komplizierten ethnischen Verhältnissen — hiebei den Anschauungen Desplagnes folgend — eingehende Betrachtung.

Der Abschnitt Südwestafrika (167 Seiten), der Prof. L. Schultze zum Autor hat, welcher wiederum das von ihm behandelte Gebiet aus Autopsie kennt, schildert dieses Schutzgebiet nach folgenden Unterabteilungen: das Küstengebiet, Groß-Namaland, Damaraland, das Kaokofeld, das Karstfeld, Amboland und die Kalahari, wobei insbesondere auch den eingebornen Bewohnern, den Hottentotten, Herero, Ovambo und Buschmännern ausführliche Behandlung zuteil wird, während die Verhältnisse der weißen Bevölkerung im Kapitel Kolonialwirtschaft zur Sprache kommen.

Prof. W. Sievers schildert (auf 191 Seiten) die Schutzgebiete in der Südsee, und zwar gesondert nach den geographischen Bezirken: Marshallinseln, Karolinen, Marianen, Kaiser-Wilhelmsland, Bismarckarchipel mit den deutschen Salomonen, endlich Samoa. Von allen Abschnitten dieses Werkes ist in diesem die Bevölkerung am knappsten abgetan. Wenn bei der vom Herausgeber selbst schon in Aussicht genommenen Neuauflage der Umfang von zwei Bänden auf drei erweitert werden soll, wird sich hoffentlich Raum ergeben, auch den interessanten ethnischen Verhältnissen, insbesondere der sozialen und geistigen Entwicklung der einzelnen geographischen Bezirke eingehendere Behandlung zuteil werden zu lassen. Der Rahmen, der der Ethnographie im Plane des Werkes angewiesen ist, würde dadurch sicher ebensowenig überschritten werden wie z. B. in den entsprechenden Darstellungen des Werkes über Togo und Südwestafrika. Übrigens macht sich Sievers die Gräbnersche Kulturkreistheorie zu eigen.

Der letzte Abschnitt, Kiautschou (45 Seiten), ist von Prof. Wegener bearbeitet.

Sämtlichen Abschnitten sind zahlreiche Tafeln mit guten photographischen Reproduktionen, von Landschafts-, Vegetations- und Völkertypen, ferner physikalische, geologische, Klima- und Vegetationskarten, Karten der Tierverbreitung, Völker- und Sprachen-, endlich Verwaltungs- und Verkehrskarten mit begleitendem Text, von Fachgelehrten verfaßt, beigegeben. Die gründlich verwertete Literatur (bis 1910) ist bei jedem Abschnitte angeführt und es ist dadurch ermöglicht, jederzeit nähere Information in den Quellen selbst rasch aufzufinden. Ohne die notwendige Beschränkung insbesondere in Anführung der ethnographischen Literatur zu verkennen, vermissen wir doch im Abschnitte über die Südsee (neben geringfügigeren angeführten) manche Publikation, die wir gern genannt gesehen hätten. Doch vermag

die Äußerung dieses Desideratums den Wert der Publikation nicht zu schmälern, die in jeder Hinsicht die neuesten Ergebnisse der Forschung in vorzüglicher Weise verwertet.

Die Ausstattung des Bandes ist wieder eine äußerst gediegene und wir können den Wunsch nach weitester Verbreitung des Werkes, das sich den übrigen wissenschaftlichen Editionen des Bibliographischen Institutes würdig anschließt, nur wiederholen.

Wien, im November 1910.

L. Bouchal.

Hendschels Luginsland. Beschreibungen von Eisenbahn-, Post- oder Dampfschiffstrecken in Wort und Bild. Heft 1—6. Geschenk des Herausgebers.

Ebenso wie der Name Bäderer ist den meisten Reisenden auch der Name Hendschel geläufig, dessen Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Kursbuch „Telegraph“ vermöge seiner Verlässlichkeit sich großer Beliebtheit erfreut. Die Redaktion dieses bereits seit 63 Jahren bestehenden Kursbuches fiel nun auf den Gedanken, den Reisenden durch Herausgabe von kurzen Beschreibungen der am meisten befahrenen Strecken in Wort und Bild einen Reisebegleiter mitzugeben. So enthält das erste Heft dieses „Luginsland“ die Route Frankfurt a. M.—Halle a. S.—Berlin, während das zweite die Linie Frankfurt—Würzburg—München und das dritte die Strecke Berlin—Leipzig—Regensburg—München—Lindau schildert. Aber auch die vielbesuchten österreichischen Reiserouten Kufstein—Innsbruck—Bozen—Meran, ferner die Dolomitenstrecken Toblach—Cortina—Bozen und Predazzo—San Martino sowie die neue Alpenbahn von Salzburg bis Triest finden in „Luginsland“ ihre Würdigung und Beschreibung. Die bisher erschienenen Hefte zeichnen sich durch geschmackvolle Ausstattung, durch sehr hübsche Abbildungen und Kartenbeilagen aus und werden insbesondere flüchtigen Reisenden, welche sich nicht mit größeren Reisewerken beschweren wollen, gute Dienste leisten.

Dr. E. G.

Degel, Dr. Hermann: Hilfsbuch für den erdkundlichen Unterricht an höheren Lehranstalten. Bamberg, C. C. Buchners Verlag, 1910. X u. 126 S. 8°.

Ein Buch für den vielbeschäftigten Lehrer, dem die Muße fehlt, umfangreiche Methodiken und Bibliographien durcharbeiten, d. h. ein Buch für jeden Lehrer von heute; die nicht Vielbeschäftigten, denen die Muße etc. nicht fehlt, gehören ja doch, glaube ich, einer vergangenen erdkundlichen Periode an. Die Arbeit, die als Nachschlagewerk gedacht ist, soll nur der Unterrichtspraxis dienen; daher konnten Fragen wie die Stellung der Erdkunde als Schulfach, die Vor- und Fortbildung der Geographen u. dgl. außer Betracht bleiben. Ein paar Literaturnachweise geben übrigens den Interessenten für derlei einen Fingerzeig.

Der erste Teil des Werkchens ist methodischen Inhaltes, referiert aber bloß, wenn auch gelegentlich in polemischer Form, über die wichtigsten Lehrmeinungen. Von der Aufstellung einer neuen Theorie hat der Autor

vernünftigerweise abgesehen. Es gibt deren übergenug. Dieser erste Teil zerfällt in drei Hauptkapitel, welche den Stoff und seine Ordnung, das Lehrverfahren und seine Hilfsmittel betrachten. Er ist geschickt gemacht, klar und recht übersichtlich, selbstverständlich in Anlehnung an die Schulorganisation des Deutschen Reiches, die ja von unserer österreichischen sehr wesentlich abweicht. Der zweite Teil gibt eine Bibliographie, in welcher die wichtigste geographische Literatur für Lehrer und Schüler zur Aufzählung gelangt. Meist nur Buchtitel mit Preisangabe, nur ganz vereinzelt ein paar orientierende Worte über den Inhalt. Gerade diese orientierenden Bemerkungen sind aber das Wertvollste an solchen Zusammenstellungen. Titel und Preis kann man aus Buchhändler- oder Bibliothekskatalogen entnehmen. Der Lehrer in der kleinen Provinzstadt, dem keine Universitätsbibliothek, kein geographisches Institut, vielleicht nicht einmal eine Buchhandlung, welche Ansichtensendungen liefert, erreichbar ist, braucht knappe Belehrung über die Erscheinungen der Fachliteratur, besonders über kleinere und neue Werke; die älteren und bedeutenden sind ihm ja wohl bekannt.

Das ist meines Erachtens ein Mangel der sonst trefflichen und fleißigen Arbeit, der ich weite Verbreitung und besten Erfolg wünsche. Hoffentlich gibt es doch recht viele Lehrer, welche die Müße aufbringen, sich mit ihm eingehend zu beschäftigen.

Dr. Emerich Kohn.

Als Geschenke für die Bibliothek sind ferner eingelaufen:

G. Freitag: Innsbruck und Umgebung.

Ein sehr nettes Heftchen, das einen übersichtlichen Plan der reizenden Alpenstadt im Maßstabe 1:15.000 und eine Karte der Umgebung im Maßstabe 1:150.000 enthält.

Leo Woerl: Neuester Plan der Stadt Rom (Maßstab 1:11.000) mit alphabetischem Verzeichnis der Straßen, Plätze, Sehenswürdigkeiten usw. 5. Auflage.

Dr. E. G.

Rudolf Kleinpaul: Länder- und Völkernamen. Sammlung Göschen Nr. 478, 136 S. G. Göschen, Leipzig 1910. Gebunden Mk. —.80.

Das kleine Büchlein des bekannten Schriftstellers setzt es sich zur Aufgabe, die Namen von Völkern und Ländern aus deren charakteristischen Eigenschaften, aus Naturmerkwürdigkeiten und Produkten abzuleiten und zu zeigen, wie aus diesen Begriffen und Dingen die Namen entstanden sind. Dabei verfügt der Verfasser über ein bewunderungswürdiges philologisches und linguistisches Wissen und es dürfte, wie der Prospekt mitteilt, schwer sein, ihm in seinen mitunter recht kühn anmutenden Etymologien einen Fehler nachzuweisen. Immerhin möge darauf verwiesen werden, daß bei einigen Namen doch eine andere Erklärung möglich oder wenigstens vorzuziehen ist. Ob z. B. die Langobarden wirklich von den langen Bärten ab-

zuleiten sind, ist (mit Hinweis auf Bardengau etc.) doch recht fraglich. Ganz unmöglich ist es aber doch, die slawischen Wenden mit den Venetern und Venedig zusammenzustellen, wo doch beiden ebenso wie den Venosten in Gallien die indogermanische Wurzel „ven“ = Stammesgenosse, Blutsverwandte (dän. Vend = Freund) zugrunde liegt. Auch die langatmige Erklärung des „Deutschen Volkes“ hätte durch die einfache Gegenüberstellung von „deutsch“ = volkstümlich, Sprache des Volkes, zur romanischen Sprache als der der Gebildeten ersetzt werden können. — Von der Reichhaltigkeit des Inhaltes zeugt das Register, wenngleich darunter eine Menge von Spitz- und Beinamen inbegriffen sind, während andere erklärungsbedürftige Namen fehlen. — In seinem Bestreben, die an sich trockene Materie möglichst lebendig und wömöglich amüsant zu gestalten, geht Verfasser doch manchmal zu weit und überschreitet meines Erachtens recht oft bedenklich die Grenzen des guten Geschmacks. F. M.

Revue de Géographie annuelle. Publiée sous la direction de Ch. Vélain. Tome III, 1909, 4^o, 630 pag., mit zahlreichen Abbildungen und Figuren im Texte, 22 Tafeln und 2 Karten 1 : 200.000. Paris, Librairie Ch. Delagrave. Preis brosch. Frs. 15.—, geb. Frs. 18.—.

Seit drei Jahren erscheint die angezeigte Revue statt in Monatsheften in umfangreichen Jahresbänden, die es gestatten, größere Originalabhandlungen von rein wissenschaftlichem Charakter zu publizieren, und daneben durch kleinere Spezialartikel über wichtige Fragen der allgemeinen und regionalen Geographie im Laufenden erhalten.

Der erste Teil (*Mémoires originaux*) bringt eine pflanzengeographische Studie über die Landschaft Djurdjura in Kabylien (in den Nordketten des algerischen Atlas) von G. Lapie, die gelegentlich über die engen Grenzen der Spezialuntersuchung hinausgeht und eine Skizze der Vegetationsverhältnisse von ganz Algier entwirft; sie begleiten zwei botanische Karten 1 : 200.000. Ferner eine sehr eingehende Monographie der Ebenen von Poitou von G. Passerat, die „den unterirdischen Isthmus zwischen dem Zentralmassiv und dem armorikanischen Massiv verdecken“. In einzelnen Abschnitten erfahren geologischer Bau und Relief, Küstenbeschaffenheit und die hier einwirkenden Kräfte, Entwicklung des hydrographischen Netzes, die unterirdische Wasserzirkulation und die Karsterscheinungen, Klima und Waldkleid, schließlich die wirtschaftlichen Verhältnisse der einzelnen Landschaften detaillierte Behandlung. — In einer dritten Studie untersucht E. Argand die Abhängigkeit des Tales der Dora baltea unterhalb Aosta vom geologischen Baue im Bereiche der Deckscholle der Dent-Blanche und der mesozoischen Muldenzone.

Der zweite Teil enthält folgende Aufsätze: L. Pervinquères, Über das südliche Tunesien (monographisch); L. Gentil, Über die physische Geographie von Marokko; P. Martin, Über den Nomadismus der „Fang“-Neger in Französisch-Kongo; J. Rembaud, Über die italienische Auswanderung; A. Berget, Über die Beziehungen der Aëronautik zur Geographie und Ch. Vélain, Über die letzten Erdbebenkatastrophen.

Flemings namentreue (idionomatographische) Länderkarten. Blatt IV. Österreich-Ungarn, 1 : 1,500.000 (100 × 80 cm), bearbeitet von A. Bludau und O. Herkt. Karl Fleming, Berlin W. 50, 1910. Preis M. 3.50.

Bei dem vorliegenden Blatte des neuen kartographischen Unternehmens (vgl. diese „Mitteilungen“ 1910, S. 596) tritt die dieses auszeichnende Neuerung einer namentreuen Beschriftung deutlich entgegen, indem, soweit zahlreiche Stichproben erkennen lassen, alle nichtdeutschen Namen tatsächlich in der an Ort und Stelle üblichen Form erscheinen.

Karl Andrees Geographie des Welthandels. Vollständig neu bearbeitet von einer Anzahl von Fachmännern und herausgegeben von Franz Heiderich und Robert Sieger. I. Band, 2. Hälfte, S. 422—952. Frankfurt a. M., Heinrich Keller, 1910. Preis brosch. M. 8.50.

Mit anerkennenswerter Raschheit ist dem ersten Halbbande¹⁾ der Neubearbeitung des bekannten, aber längst vergriffenen Andreeschen Handbuches die zweite Hälfte des ersten Bandes gefolgt. Sie enthält die wirtschaftsgeographisch-länderkundlichen Darstellungen von Österreich-Ungarn (von F. Heiderich), der Schweiz (von Adolf E. Forster), Frankreichs und Belgiens (von Erwin Hanslik), der Niederlande und der britischen Inseln (von W. R. Eckardt), der skandinavischen Länder (von R. Sieger) und des russischen Reiches (von F. Immanuel). Gliederung und Behandlung des Stoffes hält sich zumeist an das durch Heiderichs Darstellung des Deutschen Reiches (I. 1.) gegebene Vorbild, indem in der Regel die Schilderung der natürlichen Landschaftsgruppen eines Landes in ihrer physischen Ausstattung und wirtschaftlichen Bedeutung, wobei auch schon Lage und Bedeutung der wichtigsten Siedelungen berücksichtigt werden, vorangeht, worauf die Bevölkerung und die einzelnen Wirtschaftszweige (Land- und Forstwirtschaft) Bergbau und Hüttenbetrieb, Industrie und Gewerbe, Verkehr und Handel behandelt werden. Eine gewisse Abweichung von diesem Schema enthält die Behandlung Frankreichs, indem hier der Autor seine bekannten Anschauungen von Kulturgrenzen und Kulturzyklen in unaufdringlicher Weise in die Darstellung eingewoben hat. Da ferner der Bearbeiter des russischen Reiches, trotzdem dieses auch wirtschaftlich eine große einheitliche Landschaft darstellt, doch das europäische Rußland vom asiatischen in der Einzelbetrachtung vollkommen trennt, gehen diesem Abschnitte kurze Vorbemerkungen des einen der Herausgeber, R. Sieger, voraus, in denen das Gemeinsame beider Teile zusammengefaßt wird.

Sachliche Richtigkeit und Verlässlichkeit ist, soweit Referent beurteilen konnte, überall vorhanden, wie dies ja bei den genannten Autoren und Herausgebern nicht anders zu erwarten war. Das statistische Material ist auf das Notwendigste beschränkt und überwuchert nirgends den Text; übrigens wird ja der dritte Band zusammenfassende Darstellungen von Welt-

¹⁾ Vgl. diese „Mitteilungen“ 1909, S. 612.

produktion, Weltverkehr und Welthandel bringen und darin alle Ansprüche der Statistik gewiß voll befriedigen. Somit erfüllt der vorliegende Halbband alle berechtigten Anforderungen an eine wirtschaftsgeographische Länderkunde in hohem Maße und es kann daher schon jetzt das ganze Werk allen beteiligten Kreisen, wissenschaftlichen wie praktischen Geographen, aufs beste empfohlen werden.

Machaček.

Sebald Schwarz: Landeskunde der Großherzogtümer Mecklenburg und der Freien und Hansestadt Lübeck. 144 Seiten mit 17 Abbildungen und Karten im Text, 16 Tafeln und 1 Karte. Sammlung Götschen Nr. 487. G. J. Götschenache Verlagshandlung, Leipzig 1910. Preis geb. M. —.80.

Der Verfasser hat bei der Darstellung seines Stoffes immer im Auge gehabt, daß Mecklenburg und Lübeck Teile des Deutschen Reiches und insbesondere des Norddeutschen Tieflandes sind, und daher getrachtet, alles zu einer Landeskunde gehörende Material in Beziehung zu diesen geographischen Begriffen zu setzen. Die ersten Kapitel schildern die Entstehung des Bodens, wobei der Verfasser von der Eiszeit ausgeht und in etwas allzu kurzer, aber leicht faßlicher, erzählender Form die durch die eiszeitlichen Vorgänge geschaffenen Formen schildert, ohne für eine der dabei in Betracht kommenden divergenten Ansichten Partei zu nehmen. Es folgen „Klima“ und „Pflanzen- und Tiergeographie“. Mit großer Ausführlichkeit und Breite sind die die Geschichte, Verfassung, die wirtschaftlichen Bevölkerungs- und Siedungsverhältnisse betreffenden Abschnitte behandelt. Der Verfasser ist dabei bemüht, gerade das für Mecklenburg Wesentliche und Eigentümliche zu betonen, z. B. die aus einer längst abgestorbenen Vergangenheit zurückgebliebenen staatlichen und sozialen Zustände; freilich werden dabei auch Gebiete berührt, die man sonst in einer Landeskunde kaum suchen würde, wie z. B. den Anteil Mecklenburgs am geistigen Leben Deutschlands. Der spezielle Teil bringt Schilderungen der Landschaft und der Siedelungen, ein besonderes Kapitel Geschichte und Entwicklung von Lübeck. — Die Darstellung ist durchaus einwandfrei und zweckentsprechend; liebevolles Eingehen auf die stillen Schönheiten des Landes und seiner Städte verrät den feinsinnigen Natur- und Kunstfreund, wovon auch die Wahl der Abbildungen Zeugnis gibt.

Machaček.

Studien zur Heimatkunde von Niederösterreich. Ergebnisse einer Studienreise. Herausgegeben von Dr. A. Becker. Abhandlungen des Geographischen Seminars der Landes-Lehrerakademie in Wien. I, 125 Seiten. Franz Deuticke, Wien und Leipzig, 1910. Preis K 3.—.

Das im Jahre 1906/1907 nach dem Muster des geographischen Seminars der Wiener Universität gegründete geographische Seminar der Wiener Landes-Lehrerakademie hat im Sommer 1909 eine Studienreise durch das niederösterreichische Waldviertel, das Alpenvorland und die Kalkalpen unter Führung seines Leiters Direktor Dr. A. Becker unternommen, um den na-

türlichen und wirtschaftlichen Charakter dieser drei natürlichen Einheiten kennen zu lernen und dadurch ihren Teilnehmern für die Zukunft die Möglichkeit zur Belebung des Unterrichtes auf Grund der gewonnenen Eindrücke und Beobachtungen zu geben. Das vorliegende Buch enthält nun die Ergebnisse dieser Studienreise in der Form von zwölf Aufsätzen von neun Teilnehmern der Reise, in denen der geologische Aufbau und Landschaftsformen von Niederösterreich und einzelner Teile des Landes, Kolonisation, Hausformen, Ortsnamen, Klimastudien, einzelne Wirtschaftszweige etc. behandelt werden. Selbstverständlich sollte damit nichts Neues geschaffen, sondern nur Materialien zu einer modernen Heimatkunde geboten werden und in diesem Sinne können Herausgeber und Autoren zu ihrem verdienstvollen Unternehmen gewiß beglückwünscht werden. Freilich müßten zu diesem Zwecke vorher erst allzu laienhafte Wendungen und Unrichtigkeiten, die sich namentlich in den geologischen Abschnitten in großer Zahl finden, beseitigt werden (z. B. S. 11: „Das Waldviertel dürfte in der Urzeit der Erde entstanden sein (Variszischer Bogen)“, S. 13: „Es entstand ein Rumpfgebirge oder Schollenland“, S. 14: „Diese Talbildung (in der Wachau) wurde von Penck als epigenetisch bezeichnet“).

Machaček.

A. Hartlebens Volksatlas. 86 Karten mit 75 Spezialkarten und Plänen auf 125 Kartenseiten. Fünfte, vollständig umgearbeitete und erweiterte Auflage (monatlich 2 Lieferungen). Vollständig in 25 Lieferungen à K —.60; Gesamtpreis K 15.—, geb. K 18.—. A. Hartleben, Wien und Leipzig, 1910.

Von dem bekannten Hartlebenschen Volksatlas liegt uns die erste Lieferung der fünften, wesentlich verbesserten Auflage vor, enthaltend die Blätter „Die deutschen Kolonien Afrikas“, „Neuseeland“ und „Die Vereinigten Staaten von Amerika, östliche Hälfte“. Der Inhalt der Blätter ist durchaus reichlich und zuverlässig, Schrift und Zeichnung sauber und leicht lesbar. Das Relief, durch eine graue Schraffur wiedergegeben, hätte bisweilen etwas ausdrucksvoller gehalten sein können; so tritt z. B. der Hochgebirgscharakter der Südsinsel von Neuseeland zu wenig hervor und ist überdies durch die allzu breiten roten Counties-Grenzen verwischt. Auch die Gebirgsinsel der White Mts. (New Hampshire) hätte eine schärfere Terrainzeichnung vertragen. Immerhin kann die Neuauflage dieses Volksatlas, zudem mit Rücksicht auf den außerordentlich niedrigen Preis, weiten Kreisen zur Anschaffung bestens empfohlen werden.

Machaček.

Walther J.: Lehrbuch der Geologie von Deutschland. Eine Einführung in die erklärende Landschaftskunde für Lehrer und Lernende. Mit 93 Landschaftsbildern, 88 Profilen, 10 kleineren Karten im Text und einer farbigen geologischen Strukturkarte. 8°. 358 Seiten. Quelle & Meyer, Leipzig, 1910. Ladenpreis geb. M. 7.60.

Wie alle Publikationen Walthers trägt auch das vorliegende Buch ein stark individuelles Gepräge. Es ist dem Wunsche entsprungen, das

Interesse der gebildeten Kreise, insbesondere aber der Lehrerschaft für geologische Erscheinungen durch Anknüpfung an die Formen der heimatlichen Landschaft zu fördern. Seine engen Beziehungen zu den Mittelschullehrern Thüringens haben den Autor über die Bedürfnisse des geologischen Unterrichtes an den Mittelschulen belehrt. Er kennt die geologischen Fragen, die bei diesem Unterrichte in den Vordergrund treten, die Probleme, die den Schüler in dem Bilde einer Landschaft interessieren und aus dem Wissensgebiete der Geographie zu jenem der Geologie hinüberleiten.

Auf solchen Erfahrungen fußend, geht er in dem hier referierten Buche, das gewissermaßen eine geologische Heimatkunde Deutschlands darstellt, von der Betrachtung der Landschaft aus. Er zeigt, wie der Wechsel der Geländeformen zustande kommt. Daran schließt sich eine Schilderung der an der Umgestaltung der Erdoberfläche wirkenden Kräfte, des geologischen Baues der Erdrinde und ihrer Bildungsverhältnisse, der Geschichte des deutschen Bodens vom Archaikum bis ins Quartär, endlich eine topische Geologie der wichtigsten Abschnitte des Landes, wobei der Verfasser weit über die politischen Grenzen des Deutschen Reiches hinausgeht, indem er die Schweizer Alpen und die Dolomiten Südtirols noch in den Kreis seiner Darstellung zieht.

Die fesselnde Schreibweise des Autors und sein ausgesprochenes pädagogisches Talent, mit dem er den Leser auch in schwierige Fragen einzuführen versteht, ohne ihn zu ermüden, werden dem Buche viele Freunde gewinnen und das Verständnis für die Aufgaben der Geologie auch in weiteren Kreisen fördern.

Die dem Buche beiliegende Strukturkarte darf nicht vom Standpunkte des Fachgelehrten beurteilt werden. Sie soll den Leser nur über die großen tektonischen Züge im Bau des Deutschen Reiches und der deutschen Alpen unterrichten. Diesem Zweck entsprechend sind alle Details weggelassen worden, so daß an Stelle eines sehr komplizierten Bildes in der Natur hier eine in der Wirklichkeit keineswegs bestehende Einfachheit tritt. So bietet die Karte, obwohl sie strenge genommen den Tatsachen nur sehr unvollkommen Rechnung trägt, doch den pädagogischen Vorteil, daß sie die großen Zusammenhänge, die tektonischen Grundelemente scharf hervortreten läßt.

C. Diener.

Berichtigung.

In der Besprechung von Seligman's „The Melanesians of British New Guinea“ auf S. 592, Zeile 4 von unten des 53. Bandes soll es statt Papua richtig Papuo-Melanesier heißen.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1910

Band/Volume: [54](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Literaturbericht. 79-98](#)