

Literaturbericht.

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1909 2 Teile. (Geschenk des k. k. Eisenbahn-Ministeriums.)

Der erste Teil umfaßt die Haupt- und Lokalbahnen, der zweite die Klein- und Schlepfbahnen. Nachdem erst kürzlich ein längerer Aufsatz über das Werden und Wachsen des österreichischen Eisenbahnwesens und daran anschließend über die Ergebnisse des Jahres 1908 in den „Mitteilungen“ erschien, so können wir uns diesmal darauf beschränken, bloß die hauptsächlichsten Daten anzuführen. — Die Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen betrug mit Ende des Jahres 1909 rund 22.298 km, wovon auf die Staatsbahnen 12.821 und auf die Privatbahnen 9477 km entfallen. Der Zuwachs im Jahre 1909 belief sich auf 456 km. Unter den neu eröffneten Strecken befinden sich die Teilstrecke der Tauernbahn Bad-Gastein—Spittal a. D., die Bahnen Linz—Krems—Grein, Trient—Malt, Dermulo—Mendelpaß, Czeitsch-Steinitz u. a. m. Von den Daten über die baulichen Anlagen wären zu erwähnen, daß im Gegenstandsjahre 3419 Bahnhöfe, 2192 Haltestellen und 3608 Telegraphenstationen vorhanden waren und daß die Erhaltungskosten sämtlicher baulichen Anlagen sich auf rund 70 Mill. Kronen beliefen. — Über die Fahrbetriebsmittel wird berichtet, daß im Jahre 1909 vorhanden waren 7040 Lokomotiven, 181 Motorwagen, 13.984 Personen- und 142.683 Güterwagen. Für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel wurden im gedachten Jahre über 78 Mill. Kronen verausgabt. — Über den Eisenbahnverkehr erfahren wir, daß im Jahre 1909 rund 242 Mill. Personen und 152 Mill. Tonnen Güter befördert wurden. Während der Personenverkehr gegenüber dem Jahre 1908 erfreulicherweise eine Steigerung erfuhr, hat die beförderte Gütermenge leider etwas abgenommen. Den Betriebseinnahmen des Jahres 1909 pr. 914 Mill. Kronen stehen Betriebsausgaben im Ausmaße von rund 744 Mill. Kronen gegenüber; der Betriebsnettoertrag betrug daher rund 170 Mill. Kronen. — Die Anzahl der angestellten Beamten, Diener und weiblichen Bediensteten belief sich auf 130.832, die Anzahl der Arbeiter auf 148.202; die Ausgaben für Besoldungen und Löhne betragen rund 386 Mill. Kronen. An Wohltätigkeitseinrichtungen bestanden 25 Pensions-, 19 Kranken- und 30 sonstige Humanitätskassen mit einem Gesamtvermögen von 174.62 Mill. Kronen. — Über das traurige Kapitel der Unfälle werden folgende Daten veröffentlicht. Die Gesamtzahl der Unfälle belief sich auf 3117, und zwar Entgleisungen 460, Zusammenstöße und Streifungen 319 und sonstige Unfälle 2338. Gegenüber dem Jahre 1908 vermehrte sich die Zahl der Unfälle um 79. Bei diesen Unfällen wurden getötet 34 Reisende, 154 Bahnbedienstete und 125 fremde Personen, in Summa daher 313. Verletzt wurden 479 Reisende, 2081 Bahnbedienstete und 301 fremde Personen, in Summa daher 2861, und zwar ver-

unglückten unverschuldet 1507 und 1667 Personen durch eigenes Verschulden. — Schließlich sei noch erwähnt, daß im Jahre 1909 Eisenbahnanschlüsse mit Ungarn 20, mit Bosnien und der Hercegovina 2, mit der Schweiz 2, mit Bayern 12, mit Sachsen 15, mit Preußen 16, mit Rußland und Italien je 4 und mit Rumänien 1 bestanden.

Dr. E. G.

D. Häberle: Der Pfälzerwald. Entstehung seines Namens, seine geographische Abgrenzung und die Geologie seines Gebietes. 34 Seiten. Mit einer Karte, 7 Abbildungen und 4 Bildtafeln. Sonderabdruck aus dem Wanderbüchlein des Pfälzerwald-Vereines für 1911. E. Crusius, Kaiserslautern. Preis M. 1.—.

Die Abgrenzung der Vogesen nach Norden, beziehungsweise des Hardtgebirges nach Süden ist eine viel erörterte Streitfrage. Vom wissenschaftlichen Standpunkte aus wird der Satz aufgestellt, daß der Paß von Zabern die natürliche Scheidelinie bilde. Diese Zweiteilung entspricht jedoch nicht den Anschauungen der ansässigen Bevölkerung. Daher schlägt der Verfasser aus verschiedenen Gründen vor, anstatt des Namens Hardt oder Hardtgebirge die ursprünglich nur in forstlichen Kreisen, jetzt aber dank der Bemühungen des Pfälzerwald-Vereines nicht allein in der eigentlichen Pfalz, sondern auch weit darüber hinaus bekannt gewordene Bezeichnung „Pfälzerwald“ in die wissenschaftliche Literatur einzuführen. Es soll darunter lediglich das bewaldete geschlossene Buntsandsteingebiet der Pfalz, nicht aber das anderen Formationen angehörende bewaldete Hügelland verstanden werden. Eine gute Übersichtskarte dient zur Erläuterung der mit der Geschichte des Namens und der geographischen Abgrenzung sich beschäftigenden, durch Literaturnachweise belegten Ausführungen in den beiden ersten Abschnitten. Daran schließen sich fünf weitere Abschnitte, in denen die Entstehung des Gebietes, der geologische Aufbau, die Oberflächenformen, die Bodenkultur und die Bodenschätze eingehend behandelt werden.

G. Freytags Verkehrsplan der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Maßstab 1:15.000. Mit vollständigem Straßenverzeichnis und Angabe der Hausnummern, einem Verzeichnis der Sehenswürdigkeiten und einem Übersichtsplane von Wien 1:150.000. Preis gefalzt K 1.20, auf Leinwand K 3.—. Mit Plan und Straßenverzeichnis des XXI. Bezirkes Floridsdorf Preis gefalzt K 1.50, auf Leinwand K 3.50. K. u. k. Hof- und Kartographische Anstalt von G. Freytag & Berndt, Wien.

Der bekannte und bestens bewährte Freytagsche Verkehrsplan von Wien ist in der gewohnten praktischen Form und Ausstattung nun auch für das Jahr 1911 erschienen. Er enthält eine Übersichtskarte des Stadtbildes von Wien im Maßstabe 1:150.000, ferner den Plan der 20 diesseitigen Bezirke mit schraffiertem Bodenrelief außerhalb der verbauten Fläche im Maß-

stabe 1:15.000 und einen separaten Verkehrsplan des XXI. Bezirkes im gleichen Maßstabe. Die einzelnen Bezirke sind in verschiedenen Farben gehalten. In blauen Linien und Zeichen gibt der Plan die Straßenbahnlinien mit ihren Haltestellen an, die Postämter mit den Nummern der Postbezirke, die Telegraphenämter, dieselben mit Fernsprechstellen, die Telegraphenämter mit Nachtdienst, Automobil-, Fiaker- und Einspännerstandplätze, Dampfschiffstationen und auch die Hausnummern der Straßenecken sind darauf verzeichnet. Breite, unterbrochene Bänder von gelber Farbe kennzeichnen Straßen mit Omnibusverkehr. Man vermag an diesem Plane wieder ganz vorzüglich die Veränderungen im Bilde des Häusermeeres und in der Gestalt der Bezirke sowie den Fortschritt der Verkehrseinrichtungen zu verfolgen, weshalb derselbe Einheimischen und Fremden zur Orientierung bestens empfohlen werden kann.

L. Puffer.

Hans Herpich: Die Eisverhältnisse in den südbayrischen Seen. Mit 10 Figuren im Texte, 2 Tabellen und 3 Kurventafeln. 89 Seiten. Münchner Geographische Studien. 26. Stück. 1911. Verlag Th. Ackermann, München.

Der vorliegende Versuch, den Eisverhältnissen der bayrischen Seen näher zu treten, ist durchaus zu begrüßen, um so mehr, als hierüber noch keine Zusammenfassung vorliegt, das Material jedoch von zahlreichen Orten — wenn auch zeitlich zum Teile noch sehr beschränkt — vorhanden ist.

Der in der einschlägigen Literatur nicht unbewanderte Verfasser gibt zunächst deren Übersicht, wobei es allerdings wunderlich klingt, wenn Arbeiten in Petermanns Mitteilungen, Berliner Zeitschrift für Erdkunde, Meteorologischer Zeitschrift in München als „leider unzugänglich“ bezeichnet werden. Eine höchst verdienstliche Arbeit ist es, daß der Verfasser alles brauchbare Material aus den Rapporten ausgezogen und übersichtlich zusammengestellt hat. Die hieraus gebildeten Mittelwerte über Eisbeginn, -ende und -dauer entbehren jedoch der Vergleichbarkeit, da nicht überall gleich viele Jahre zur Verfügung standen. Hier wäre eine Auswahl gleich langer Mittel ausreichend und auch zweckmäßiger gewesen. Die Folgerungen aus dieser Zusammenstellung sind etwas spärlich und bewegen sich auf rein statistischer Basis. Von den größeren Seen, welche bisher außer Betracht blieben, folgt nun das gesamte Material in extenso. Eine Zusammenstellung in tabellarischer Form außerdem hätte sehr zur Übersichtlichkeit beigetragen.

Der dritte physikalische Abschnitt, der in seiner ganzen Breite wohl nicht gut in den Rahmen der Abhandlung paßt, bringt Abschnitte zahlreicher bedeutender Seenforscher, zum Teile wörtlich und sogar mit Originaltextfiguren abgedruckt, wobei von den Lesern wohl recht wenig vorausgesetzt wird. Als Zusammenfassung ergibt sich, daß die Tiefe der Becken in direktem Verhältnisse verzögernd auf die Vereisung wirkt, daß die erste Eisbildung nachts oder morgens zu gewärtigen ist und daß die Vereisung im Vergleiche zur Eisschmelze ein kurzer Prozeß ist.

Der vierte Abschnitt zeigt sehr anschaulich den Zusammenhang zwischen Temperatur und Vereisung, wobei mit Recht darauf hingewiesen wird,

daß nicht plötzliche, extrem tiefe Temperaturen, sondern vor allem die Dauer der kalten Witterung für die Vereisung maßgebend sind. Über das Verhältnis von Temperatur und Eisdicke, wofür sich aus dem Material für die bayrischen Seen nichts ableiten läßt, hätte ein Verweis auf Cholnoky wohl genügt. Hierauf bespricht der Verfasser den Einfluß der Bevölkerung, der Niederschläge, des Windes, besonders des Föhne, der Beckengestaltung, der Zuflüsse etc.

Der fünfte Abschnitt bringt einen kurzen Überblick über die Eisdecke selbst; hierbei wäre zu erwähnen, daß der als neu hinzugefügte Typus „Schnee-eis“ bereits seit längerem unterschieden wird (Götzinger, Die Eisverhältnisse im Lunzer See, Intern. Revue der gesamten Hydrobiologie und Hydrographie, II. Jahrg). Die Zusammenstellung der beobachteten Eisdicken ist eine dankenswerte Arbeit, wenn auch Mittelbildungen und Vergleiche ziemlich gegenstandslos sind.

Schließlich wurden „Äquiglazialen“ konstruiert und in einem sechsten Abschnitte besprochen. Hier glauben wir dem Verfasser nicht zustimmen zu können, daß auf diesem Wege sich neue allgemeine Grundzüge von Bedeutung ergeben können. Rijkatschews Kurven zeigen im gleichförmigen, flachen Rußland eine Annäherung an die Parallelkreise, die skandinavischen an die Höhenlinien und auch an den bayrischen Seen findet der Verfasser, daß der Vereisungsbeginn mit der Annäherung ans Gebirge früher eintritt, also eine rohe Anpassung der Kurven nach der Höhenlage, welche der Verfasser, der viel zu wenig vom geographischen Standpunkte vorging, in der ganzen Arbeit zu wenig betont. Es hätte hier der entgegengesetzte Weg, nämlich von Fall zu Fall die Ursachen zu suchen, warum einzelne Seen von dieser allgemeinen, geographisch selbstverständlichen Regel abweichen, vielleicht interessante Einzelheiten zutage fördern können.

M. Kleb.

Karl Küchler: In Lavawüsten und Zauberwelten auf Island. Berlin, Verlag von Alfred Schall.

Der Verfasser schildert in vorliegendem Buche ausführlich eine etwa zwanzigtägige Sommerreise im westlichen Island. Auf der Fahrt von Kopenhagen nach Reykjavik hatte er Gelegenheit, Thorshavn, den Hauptort der Faröer während eines mehrstündigen Aufenthaltes des Dampfers zu besichtigen und bei der Weiterfahrt durch die oft engen, landschaftlich schönen Sunde zwischen den einzelnen Inseln auch einen kurzen Überblick über die ganze Gruppe von Eilanden zu erhalten. Auch auf den Westmännerinseln, die im Süden von Westisland der Küste der großen vulkanischen Insel vorgelagert sind, ankerte der Dampfer und ermöglichte so eine Besteigung des kleinen Vulkans auf der Insel Heimaly, des Helgafells.

Nach kurzem Aufenthalte in Reykjavik brach er, begleitet von einem isländischen Freunde, zu einer Fußwanderung nach der Halbinsel Snaefellnes auf. Der kleine Küstendampfer, der sie über den Faxafjörður, die breite Bucht, die die eben erwähnte Halbinsel von der Halbinsel Reykjanes trennt, auf der die isländische Hauptstadt liegt, hinüberbrachte, setzte sie am offenen Strande von Budir, das ungefähr die Mitte der Süd-

küste von Snaefellsnes bezeichnet, ab. Dort mieteten sie ein Tragtier und begannen nun ihre Wanderung, die stellenweise insoferne Schwierigkeiten bot, als sie die oft reißenden Bäche und Flüsse durchwaten und die für Island charakteristischen Sümpfe (die manchmal auch dem Reiter ziemlich unangenehme Stunden bereiten können) passieren mußten. An der Südküste ging es zunächst westwärts nach Stapi, das durch die wundervollen, oft ganz absonderlich gestalteten Formen seiner Basaltklippen und Buchten bekannt ist. Auf dem Wege dorthin wurde die Budabellir, eine jener für Island charakteristischen Höhlen besucht, die dadurch entstanden sind, daß nach einem vulkanischen Ausbruche die oberen Schichten des geförderten Lavastromes erstarrten, während unterhalb die flüssigen Lavamassen noch weiterflossen, so daß dadurch, daß hinter der zu Tal geflossenen Lava keine neuen vulkanischen Massen mehr folgten, leere Räume blieben, an deren Wänden man noch mehr oder weniger deutlich die Fließspuren des Lavastromes erkennen kann. Von Stapi durchwanderten die beiden Reisenden am folgenden Tage über den östlich von den drei höchsten Spitzen des Snaefellsjokull, des großen, alten, unter Eis begrabenen Vulkans, gelegenen Sattel Snaefellsháls, die Halbinsel bis an ihren nördlichen Strand, den sie bei dem kleinen Handelsorte Olafsvik am Breidifjördur erreichten. Der weitere, nun ostwärts gerichtete Marsch längs der Küste führte über den Abhang des steil zur See abstürzenden Bulandshöfði und durch langgestreckte Sumpfgebiete zunächst nach dem kleinen Gehöfte Háls am Fuße des mächtigen Kirkjufells, des kegelförmigen Berges, der neben der Likkiste (Sarg), dem zweiten eigentümlich geformten Bergstocke, der ganzen Gegend das charakteristische Gepräge verleiht, sodann an den nächsten beiden Tagen nach einer Durchwanderung des berühmten Berserkjahraun, eines Lavafeldes, das auch in der isländischen Sagengeschichte eine Rolle spielt, über den einsamen Pfarrhof Bjarnarhöfn nach dem Hafen- und Kaufmannsorte Stikkisholmur, von wo sie mit dem nächsten Dampfer nach Reykjavik zurückreisten.

Von dort unternahm der Verfasser noch zwei Ausflüge, deren einer ihn zu den weltberühmten, merkwürdigen Schwefelschlamm Sümpfen von Krisuvik auf der Halbinsel Reykjanes brachte. Am Fuße des Sveifluháls, der nach Durchreitung der weiten, öden Lavagebiete erreicht wurde, die südlich von dem aufblühenden Hafenstädtchen Hafnarfjördur das Innere der Halbinsel einnehmen, liegen die von heißem Schwefel zerkochten, in allen Farben schillernden Gründe, auf denen in mächtigen, im Boden befindlichen Löchern der graue Schwefelschlamm brodet und Blasen werfend in die Höhe steigt. Auf dem zweiten Ritte, dem letzten vor der Abreise von der Insel, besuchte Kuchler den Tröllafoss, einen malerischen Wasserfall in der Esja, dem langgestreckten Bergzuge, der eines der Wahrzeichen der Gegend von Reykjavik genannt werden kann.

Die Schilderung der einzelnen Ritte und Wanderungen bietet dem Verfasser Gelegenheit, nicht bloß das in der Umgebung an landschaftlichen Bildern Geschaute darzustellen, sondern auch Rückblicke auf die Geschichte des Landes zu werfen und auf die entsprechenden alten Erzählungen hinzuweisen, die Sagas, die ja fast um jeden Hof der nordischen Insel ihre ehrwürdigen Ranken weben. Große Sachkenntnis sowohl in topographischer

wie in historischer Beziehung kommt ihm dabei zugute, so daß das Buch, was er ja selbst in der Vorrede als Hauptzweck desselben ausspricht, für Touristen, die diese Gebiete bereisen, sicher von Interesse und Wert sein wird, zumal die ganze Darstellung von aufrichtiger Liebe zu dem schönen Eilande getragen ist, das den Historiker und besonders den Germanisten nicht minder anzieht und bezaubert wie den Naturforscher. — Neben den zahlreichen Zitierungen der beiden früheren Reisewerke des Verfassers wären vielleicht einige Hinweise auf andere größere Islandwerke wertvoll gewesen. Dem Texte sind auf 70 Tafeln 107 Bildchen und 3 Kartenskizzen beigegeben, die die durchwanderten Gebiete dem Leser noch weiter veranschaulichen sollen.

Dr. V. Pietschmann.

Dr. R. Karutz: Unter Kirgisen und Turkmenen. Aus dem Leben der Steppe. Mit einem Beitrage von Dr. v. Hornbostel, Berlin. VI + 218 Seiten mit 32 Bildertafeln, 1 Notenbeilage, 51 Textabbildungen und 1 Kartenskizze. Verlag von Klinkhardt & Biermann in Leipzig. Preis geheftet M. 5.—, gebunden M. 6.—.

Dieses Buch stellt eine wertvolle Bereicherung der ethnographischen und geographischen Literatur der asiatischen Völker dar. Es ist eine Monographie über die Halbinsel Mangyschlak am Kaspischen Meere und die auf ihr siedelnden Turkmenen und Kirgisen, unter welchen Karutz im Jahre 1909 einen längeren Aufenthalt genommen hat. Das von ihm dort gesammelte, für die Wissenschaft durchaus neue Material bildet den Inhalt des Werkes, das fachliche Gründlichkeit mit formvollendeter Darstellung vereint.

Karutz schildert erst seine Reise die Wolga hinab nach Astrachan und über den Kaspi nach Nikolajefsky und nach Fort Alexandrowsky, dem Vororte von Mangyschlak, das ein von Cañons, Spalten und Höhlen durchschnittenen und durchsetztes Tafelland ist. Einst von Mongolen, dann von Tataren und Turkmenen bewohnt, ist es seit etwa 150 Jahren von Turkmenen und im Innern von Kirgisen bevölkert. Letztere sind gegenwärtig das Herrenvolk, mit dem aber die Turkmenen die Blutmischung verschmähen. Die Bewohner von Mangyschlak sind Nomaden, obwohl im turkmenischen Gebiete Ruinen von städtischen Siedlungen, Lehmbauten im turkestanischen Stile, vorhanden sind. Karutz beschreibt in prachtvollen Bildern dieses eigenartige Land und geht dann zur Darstellung der materiellen und geistigen Kultur seiner in ihrer Abgeschiedenheit noch das stolze Bewußtsein glückseligen Nomadentums besitzenden Bewohner über, dabei auch das unscheinbarste Detail in den Bereich seiner Erhebungen ziehend. Es sei besonders auf die Kapitel: „Aul und Kibitke, Geburt und Kindheit, Hochzeit und Ehe, Krankheit und Tod“ und „Aus Krankheit und Aberglauben“ verwiesen. Ein besonderes, durch zahlreiche Abbildungen bereichertes Kapitel: „Die kirgisische Linie“, ist der Kunst und dem Kunstgewerbe der Kirgisen, einem Erbstücke der versunkenen vorderasiatischen Kulturen, gewidmet, ein zweites, „Tausend und eine Nacht“ betitelt, der Volks poesie. Den Schluß des Buches bilden Notizen über kirgisische Musikinstrumente und nach Auf-

nahmen des Phonogrammarchivs des Psychologischen Instituts der Universität Berlin wiedergegebene Melodien von Erich M. v. Hornbostel.

Karutz versteht es, uns das Leben und Treiben dieser weltfernen Steppenbewohner mit künstlerischem Zauber zu schildern, und sein interessantes, prächtig illustriertes und ausgestattetes Buch kann jedem, der sich für Völkerleben interessiert, bestens empfohlen werden.

Friedrich J. Bieber.

Im Reiche Kaiser Meneliks, Tagebuch einer abessinischen Reise von Friedrich Freiherrn von Kulmer. Bearbeitet von Emanuela Baronin Mattl-Löwenkreuz. Verlag von Klinkhardt & Biermann in Leipzig. 236 S. 8°, 30 Bildertafeln. Preis geheftet 5 M., gebunden 6 M.

Der Verfasser dieses „Tagebuches“, Friedrich Freiherr von Kulmer, ein junger österreichischer Offizier, unternahm im Jahre 1907 mit einem Freunde, L. F. Kaden, eine Reise nach Äthiopien zu dem Zwecke, dort ein großes kaufmännisches Unternehmen zu gründen. Neben der der Erreichung dieses Zieles gewidmeten Betätigung fand Kulmer Zeit, mit offenen Augen Land und Leute zu beobachten. Sein Tagebuch, das hier der Öffentlichkeit übergeben wird, erzählt von seinen Fahrten nach Harar und Adis Ababa, den beiden äthiopischen Handelsstädten, von dem Leben und Treiben der das neue Äthiopien bewohnenden Völkerschaften, von Handel und Wandel, von dem Ränkespiel der Europäer am Hofe des Kaisers Menelik und von diesem in dem letzten Jahrzehnt auch in Europa so populär gewordenen afrikanischen Fürsten selbst. Kulmer schildert die tausend Leiden und Freuden des aus den so ziemlich wohlgeordneten Zuständen Europas in die freie afrikanische Wildnis versetzten Neulings mit vielem, zuweilen köstlichem Humor.

Manche Offenherzigkeit in diesen Schilderungen, Hofratsch von Adis Ababa und einige allzu rasch, ohne gründliche Kenntnis der Verhältnisse geschöpfte Urteile, die Kulmer jedenfalls nicht für die Öffentlichkeit niedergeschrieben hat, hätte die Bearbeiterin freilich streichen können, ohne dem Reiz dieses Buches, der in der Unmittelbarkeit seiner Schilderungen liegt, Abbruch zu tun.

Prächtig sind die zahlreichen in dem Buche wiedergegebenen photographischen Aufnahmen Kulmers. Es war ihm leider nicht vergönnt, seine Pläne in die Tat umzusetzen. Ein Malariaanfall tötete ihn auf der Heimfahrt im Roten Meere.

Freunden spannender Reiseschilderungen sei das von dem rührigen Verlag reizend ausgestattete Buch Kulmers bestens empfohlen.

Friedrich J. Bieber.

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. 342-348](#)