

Kleinere Mitteilungen.

Europa.

Die Landwirtschaft Bulgariens.

Die kriegerischen Vorgänge auf dem Balkan brachten die bislang latent gebliebene Macht und innere Stärke eines Staatsgebildes, nämlich Bulgariens, zu anerkannter Geltung. Westeuropa wurde unabweislich auf ein Land hingewiesen, das nicht sowohl durch seinen Gewerbefleiß oder den Fortschritt seiner Industrie herangewachsen ist, als vielmehr durch seine ausgesprochen landwirtschaftliche Struktur. Bulgarien ist eine von wohlerkanntem Erwerbssinn gestützte Pflegestätte des Ackerbaues und der Viehzucht. Zielbewußter Fleiß vorwärtsstrebender Landleute ist hier gepaart mit altertümlicher Arbeitsmethode stark konservativer Bauern. Mit einem instinktiven Unternehmerklick auf die Früchte der Zukunft kaufen sie (die Kleinbauern sind zahlenmäßig weit überwiegend) stets Land zu ihrem bereits fundierten Besitztum, soweit möglich und soweit es in ihren Kräften steht, um Getreide zu bauen, das die rege Exportnachfrage verlangt. Aber sie scheuen sich vor der Anwendung neuzeitlicher landwirtschaftlicher Hilfsmittel und konnten sich bisher mit der Verwendung landwirtschaftlicher Maschinen usw. im allgemeinen nicht vertraut machen. Sie bleiben bei ihren Ackergeräten, solchen primitivster Natur. Sie benützen heute noch größtenteils ihre Pflüge ohne Räder, mit einem kleinen Eisen als Schar an der Spitze des Pflugbaumes. Was tut es, wenn sich damit keine regelmäßigen Furchen erzielen lassen, wenn ein ungleichmäßig zerrissenes Stoppelfeld mit unförmigen Erdklumpen das Ergebnis der Pflügearbeit ist? Es ist ihnen ja auch das Mähen mit der Sichel noch nicht zu mühevoll und zu wenig ergiebig. Um so bequemer machen sie sich die Arbeit des Dreschens der Ernte. Eine runde Tenne auf freiem Felde, aus festgestampftem, von der Sonne getrocknetem Lehm genügt, um darauf das aufgelegte Getreide durch die schweren Tritte herumgetriebenen Viehs „dreschen“ zu lassen.

Beinahe ebenso leicht macht sich der bulgarische Landmann, im Vergleiche zur Handhabung in unseren Gegenden, die Arbeit des Düngens der Felder. Es ist noch nicht gar so lange her, daß er eine Düngung überhaupt nicht für notwendig hielt und sie demgemäß auch nicht durchführte. In neuerer Zeit findet ja nun wohl eine regelmäßige, zweckbewußte Düngung des Bodens statt. Dessen Beschaffen-

heit ist übrigens in den einzelnen Kreisen des Landes mannigfaltig. Hauptsächlich läßt sich ein zum Teile kalkhaltiger, humöser Lehm- und Tonboden feststellen. Daneben stößt man aber auch auf reinen Ton-, Sand- oder Kalkackerboden. Als Düngemittel werden vielfach Stroh, Laub, Späne und sonstige mögliche Abfälle verwertet. Eine ausschließliche Verwendung von Stalldünger ist deshalb nicht möglich, weil die Stallwirtschaft fehlt. Die Grundlage der Viehzucht Bulgariens ist vielmehr die Wanderwirtschaft insoferne, als die Viehherden im Sommer auf den Bergen verweilen, im Winter hinwiederum auf nicht selten sehr weit entlegenen Ebenen. Doch ist die Viehzucht eine blühende zu nennen. Pferde, Büffel, Rindvieh, Maultiere, Esel und besonders Schafe und Ziegen bilden deren Grundstock. Die Pferderasse ist klein, unansehnlich, aber nichtsdestoweniger kräftig und ausdauernd, welche Eigenschaft sie vor allem zu Lasttieren bestimmt. Als Zugtier benützen die Bauern mit Vorliebe die Büffel. Von Rindviehrassen ist neben der allgemeinen schwarzen oder kleinen perlgrauen Rasse auch eine weiße mit ausgezeichneten Rassenmerkmalen anzutreffen. Die Rindviehbestände und die bereits genannte Wirtschaftsmethode sind derart, daß der schon jetzt fleißig geübten Käse- und Butterbereitung ein großer Aufschwung in Aussicht gestellt werden kann, wenn erst einmal die modernen Apparate hiefür herangezogen werden.

Die reiche Ertragsfähigkeit des Ackerbodens in Bulgarien wie auch die Anpassungsfähigkeit des bulgarischen Landwirtes beweist der Umstand, daß nicht nur fast alle Arten mitteleuropäischer Feldfrüchte gut gedeihen, sondern daneben auch der Mais- und Reisbau vorzüglich bestehen können. Der letztere wurde in seiner Entwicklung nur durch zeitweise Verbote gehemmt, da man ihm den Ausbruch der endemischen Malariafieber zugeschrieben hat. Als den vornehmsten und zugleich gewinnreichsten Zweig der Landwirtschaft Bulgariens darf man wohl die Rosenkultur bezeichnen. Diese vermag jährlich mehr als 300.000 Muskal (1 Muskal = 5 g) Rosenöl zu erzeugen (zu 1 Muskal Öl sind je nach Ernteertrag und Klima 8—15 kg Rosen nötig), das die Händler für etwa 5 Frcs. pro Muskal aufkaufen und als Rosenessenz nach Österreich, Deutschland, Frankreich usw. ausführen.

Ferner ist auch der Weinbau gut ausgebildet und stellt in einigen Landeskreisen dank dem edlen Gewächse die Haupterwerbsquelle dar. Weite Flächen nimmt dann auch die Gemüsegärtnerei in Anspruch, da ja die vegetabilische Kost im Lande vorherrschend ist. Charakteristisch ist hier besonders das Paprikagewürz, dessen langgeformte Hülsen man beinahe vor jeder Hütte reihenweise zum Trocknen ausgehängt sieht. Die Obstkultur bedarf noch der Hebung, indem das für sie vorzüglich geeignete Klima restlos genützt sowie auch auf den Ausfuhrhandel mit gedörrten Früchten scharfes Augenmerk gerichtet wird.

Endlich sei in Bezug auf die Forstwirtschaft darauf hingewiesen, daß zwar ausgedehnte Wälder vorhanden sind, sich jedoch meist in schlechtem Zustande befinden infolge Verwüstung durch die Herden

der Ziegen, Schafe, Büffel usw. und nicht zuletzt infolge wahlloser Ausnützung. Inwieweit sich die Maßnahmen der Regierung zum Schutze der Forste wirksam erweisen, muß sich erst ergeben.

In seiner Gesamtheit ist Bulgarien für den landwirtschaftlich geschulten Betrachter eine höchst erfreuliche Erscheinung, nicht nur in Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse, nicht zum wenigsten auch in Rücksicht auf die Zukunft. Denn wie jene nach Abschüttlung des türkischen Joches, seiner schädlichen Mißwirtschaft und harten Unterdrückung jeder kräftigen Erwerbstätigkeit in ständiger Entwicklung erstanden, so weisen sie hinwiederum auf die Zukunft hin. Das Fehlen einer wirtschaftspolitisch begünstigten Industrie, das Vorhandensein einer weitaus genügenden Menge von Arbeitskräften sowie die rege Nachfrage des Auslandes nach ihren Produkten werden der Landwirtschaft Bulgariens zur Seite stehen. *Franz Xaver Ragl.*

Asien.

Eisenbahnprojekte im Kaukasus.

In letzter Zeit waren es insbesondere zwei Eisenbahnprojekte, die großes Aufsehen gemacht haben. Das eine ist eine Verbindung von Tiflis mit Wladikawkas, wo sie an das bestehende Bahnnetz angeschlossen werden soll; damit wäre Transkaukasien mit Rußland durch einen Schienenstrang verbunden, der den Weg um rund 600 englische Meilen abkürzt, was selbstverständlich in wirtschaftlicher Beziehung schwer ins Gewicht fällt und sehr dazu beitragen würde, die Produktion Transkaukasiens zu heben. Das andere Projekt betrifft die sogenannte kaukasische Riviera, die Nordostküste des Schwarzen Meeres. Die Linie würde im Norden via Jekaterinodar und Noworossiisk ihren Anschluß haben, im Süden bei Kwaloni mit dem transkaukasischen Bahnnetze in Verbindung stehen. Die Entscheidung der russischen Regierung wurde in dem Sinne gefällt, daß zuerst das erstere Projekt in Angriff genommen werden soll, und zwar, wie sich wohl von selbst versteht, vorwiegend aus strategischen Gründen; schon in allernächster Zeit soll der Bau beginnen. Das zweite Projekt betrifft klimatisch sehr gesegnete Gebiete am Schwarzen Meere: ist, wie Referent bemerken möchte, das doch jenes Gebiet, welches zunächst der europäischen Grenze Tee produziert. Da zweifellos die Folge eines Bahnbaues ein großer wirtschaftlicher Aufschwung sein wird, so steht zu erwarten, daß von privater Seite die Mittel aufgebracht werden und der Bau nicht mehr lange auf sich warten läßt. An Landesprodukten kommen vor allem in Betracht: Getreide, Kohle, Bauholz, Tabak, Wein, Früchte, Gemüse und Bausteine. (*Geogr. Journal.*)

—n—

Ausbrüche des Asama-yama.

Im mittleren Japan liegt etwa nordwestlich von Tokio der Asama-yama, einer der tätigsten Vulkane Japans. Seine letzte große Eruption fand 1783 statt und bis vor wenigen Jahren blieb er ruhig.

Erst 1894 setzte eine neue Serie von Eruptionen ein, die gegen das Ende des abgelaufenen Jahrhunderts sich in immer kürzeren Zeiträumen folgten, um dann wieder bis 1908 an Häufigkeit abzunehmen, in welchem Jahre nur fünf Eruptionen erfolgten. Dann stieg die Anzahl wieder, zunächst auf sieben, dann 1910 auf zehn und 1911 gar auf vierzig. Daß dabei Veränderungen im Krater vor sich gingen, ist nicht zu verwundern, und tatsächlich hob sich der Boden sehr beträchtlich. Nach Prof. Milnes Messung war der Krater des, nebenbei bemerkt, 8100 englische Fuß hohen Vulkans im Jahre 1887 noch 735 Fuß tief, im vergangenen Jahre dagegen nur mehr deren 350, also weniger als die Hälfte wie Prof. Omori im Bulletin des kaiserlichen Erdbebenforschungskomitees in Tokio angibt. Er weist darauf hin, daß die Beendigung der fast hundertjährigen Ruhepause, die zunehmende Häufigkeit der Eruptionen sowie die Hebung des Kraterbodens wohl als Anzeichen dafür anzusprechen sind, daß in der nächsten Zeit, vielleicht schon innerhalb eines Vierteljahrhunderts heftige Ausbrüche zu befürchten sind. (Geographical Journal.) —n—

Afrika.

Ubangi und Sanga in ihrer Bedeutung als Verkehrsstraßen.

Auf der Hamburger Tagung der Deutschen Kolonialgesellschaft sprach am 3. Juni 1912 Oberleutnant v. Wiese und Kaiserswaldau, der als Begleiter des Herzogs von Mecklenburg bekannt geworden ist, über das obige Thema. Wer die Mündung des Kongo erreichen will, fährt mit den Dampfern verschiedener Linien der afrikanischen Westküste entlang entweder bis Banana Point oder bis Boma, der Hauptstadt des Kongostaates, und von da an weiter bis Matadi, von wo aus eine rund 400 Kilometer lange, im Besitze einer belgischen Gesellschaft befindliche Eisenbahn über Thyssville nach dem Stanley-Pool führt; wie so viele westafrikanische Flüsse ist nämlich der Kongo eine gute Strecke ins Land hinein seiner großen Stromschnellen wegen nicht schiffbar; erst am Stanley-Pool beginnt die Kongoschiffahrt. Gegenwärtig endigt die Bahn in dem am linken Ufer unterhalb des Stanley-Pool gelegenen Leopoldville, wo die belgische Kongoverwaltung ihre technischen Magazine und Werftanlagen errichtet hat. Wenig unterhalb Leopoldville geht eine Zweigbahn nach dem gleichfalls am Stanley-Pool gelegenen Kinshassa ab, dem Sitze der Faktoreien verschiedener Handelsgesellschaften sowie der Verwaltung der belgischen Schiffahrtsgesellschaft Citas. Das andere Ufer ist französisch und dort, auf der Westseite, liegt Brazzaville, die Hauptstadt von Französisch-Äquatorialafrika und Sitz des Generalgouverneurs sowie der Schiffahrtsgesellschaft Messagerie fluviale. Vom Stanley-Pool aus kann man das ganze Jahr hindurch mit Heckraddampfern sehr verschiedener Größe den Kongo hinauf fahren, der zunächst von Nordosten kommt. Ungefähr unter 1° südl. Br. mündet der Sanga, der sein Quellgebiet im Südosten der Kamerunkolonie hat, und weiter nordöstlich, bei dem nur mehr in etwa 30 Minuten südlicher Breite gelegenen Irebu, der größte Nebenfluß des

Kongo, der Ubangi. Bis nach Wesso, das wohl mit dem Woso anderer Karten identisch ist, kann man mit Sicherheit das ganze Jahr hindurch den Sanga hinauffahren, da keinerlei Stromschnellen vorhanden sind. Hier trennt sich der Sanga in den eigentlichen Sanga und den Dscha, der auch Ngoko genannt wird; letzterer, der aus dem Osten kommt, bildete bisher die Südgrenze der Kolonie Kamerun. Beinahe das ganze Jahr hindurch kann man sogar mit großen Dampfern noch eine Tagereise weiter, über Molundu hinaus nach Ngoila fahren, wo die Dongoschnellen anfangen; in den Monaten aber, wo nicht genügend Wasser zur Verfügung steht, gelangt man mittels des sehr flachen Schraubendampfers „Brazza“ dorthin, so daß also die frühere Südgrenze Kameruns das ganze Jahr hindurch mit dem Kongo in Verbindung stand. Auf dem eigentlichen Sanga können von Wesso aus nach Norden die großen Flußdampfer in der Zeit des hohen Wasserstandes, also von September bis Dezember, bis Nola hinauffahren, während in den übrigen Monaten flachgehende Motorboote, aber immer Stahlboote und die Einbäume der Eingeborenen den Verkehr vermitteln. Zwischen der Einmündung in den Kongo und Wesso hat der Sanga eine durchschnittliche Breite von 1 bis 2 km. Vom Stanley-Pool nach Wesso braucht man je nach der Jahreszeit 9—10 Tage, von da nach Molundu 2—3; rechnet man die Bahnfahrt von Matadi aus ein, so gibt das etwa 12 Tage Reisedauer. Beteiligt an dem Schiffsverkehrsverkehr sind außer der oben genannten Messagerie fluviale die deutsche Gesellschaft Süd-Kamerun, die Maison hollandaise und ein portugiesisches Handelshaus, während eigentliche Regierungsdampfer dort nicht existieren. Der größte auf dem Sanga verkehrende Dampfer ist der der Messagerie fluviale gehörende „Commandant Lamy“, der bei einem Tiefgange von 0·80 m eine Ladefähigkeit von 120 t hat, acht bequeme Kabinen, einen großen Speisesaal und elektrische Beleuchtung aufweist. Leider gibt es überall am Sanga die Schlafkrankheit, namentlich in Wesso; besser steht es im Bezirke Molundu, dagegen tritt westlich davon am Bumba-flusse die *Glossina palpalis* wieder stärker auf.

Besser sind die Schiffsverkehrsmöglichkeiten auf dem Ubangi; dieser ist nämlich das ganze Jahr über selbst für große Schiffe befahrbar, und zwar bis zu den Stromschnellen von Zinga, die dicht beim Posten Mongumba liegen. Ungefähr 1 km nördlich von Mongumba setzt der nördliche der beiden Zipfel an, welche durch das bekannte Marokko-übereinkommen von Frankreich losgelöst und an Deutschland abgetreten worden sind. Hier bei Mongumba müssen die Dampfer in der Zeit des niederen Wasserstandes halten, und der Verkehr nach Bangi, das etwa 550 km oberhalb der Ubangimündung liegt und Sitz des Gouverneurs für das gesamte Schari-Tsadseegebiet ist, wird durch Boote vermittelt, worunter natürlich der Handel sehr leidet; den größten Teil des Jahres über ist es allerdings möglich, auch mit großen Dampfern dorthin zu gelangen. Vortragender gab die wohl recht begründete Anregung, bei der zu gewärtigenden Grenzregulierung die durch das Marokkoübereinkommen festgelegte Grenze um 1 km nach Süden zu verschieben, um so Mongumba in die Hand zu bekommen.

Der gesamte weitere Verkehr nach Osten wird von einer französischen Gesellschaft vermittelt, die auf Jahre hinaus mit der Regierung Kontrakte abgeschlossen hat. Außerordentlich schwierig gestalten sich auf dem oberen Ubangi die Transportverhältnisse, und zwar der vielen Stromschnellen wegen; je weiter man nach Osten gelangt, desto raschen folgen sie einander. Schon bei Bangi fängt diese Kalamität an; anderthalb Kilometer müssen zunächst zu Fuß zurückgelegt werden, dann werden die von Trägern transportierten Waren in kleine Flußdampfer verladen, die sie bis zu den Stromschnellen von Danga bringen. Hier wiederholt sich das Umladen, nunmehr kommen aber an Stelle der Dampfer Stahlboote und Einbäume in Verwendung, die bis zu den „Rapides des Eléphants“ fahren können. Zur Abwechslung werden wieder Umladungen vorgenommen und auf gleichen Transportmitteln geht es bis zu den Stromschnellen von Batta, von wo ab wieder Dampfer benützt werden können, kleine Fahrzeuge, und diese nur während der Regenmonate, in denen sie über Fort Possel und Kuango bis Mobaye gelangen; an Stelle der zwei zurzeit zur Verfügung stehenden Dampfer werden während der übrigen Monate Stahlboote und Einbäume verwendet. Das oben genannte Fort Possel liegt etwa auf einem Drittel des Weges von Banguti und Mobaye und ist der Ausgangspunkt für die Transportroute nach Norden, speziell nach dem Schari-Tsadseegebiet. Während der trockenen Jahreszeit werden die Transporte vielfach direkt von Bangi (die Franzosen schreiben Bangui) nordwärts nach dem etwa drei Tagemärsche entfernten Fort Zibut (Krebedje) dirigiert. Von Krebedje aus wird in neuester Zeit eine Automobilstraße über Dekoa und Nana nach Fort Crampel gebaut, von wo aus den größten Teil des Jahres der Transport auf dem Gribingi, einem mächtigen linken Nebenflusse des Schari, und weiterhin auf diesem selbst nach dem Tsadsee möglich ist. Zwei kleine Flußdampfer verkehren auf dem Schari vom Fort Archambault aus nach dem Tsadsee nur während der Regenmonate.

Am Ubangi treffen wir auf der Strecke von Fort Possel nach Mobaye den wichtigen Ort Kuango, der nicht weit vom Einflusse des von Nordosten kommenden Kuangoflusses gelegen ist; hier befindet sich eine Handelsniederlassung der französischen Kuango-Kautschukgesellschaft. Bei Mobaye und dem gegenüber liegenden belgischen Posten Banzville befinden sich wiederum große, für die Schifffahrt während des ganzen Jahres unüberwindliche Stromschnellen. Die beiden letztgenannten Orte sind gut gebaute Stationen, indessen ist es ungemein schwierig, namentlich von dem französischen rechten Ufer aus in das Innere vorzudringen, da die Eingeborenen nichts weniger als unterworfen sind. Von hier aus findet ostwärts der Verkehr nur noch auf kleinen Stahlbooten oder Einbäumen in der Weise statt, daß größere Stromschnellen nie überfahren werden, sondern umgeladen werden muß, kleinere aber beim höchsten Wasserstande passierbar sind. So sind im Osten von Mobaye die Stromschnellen von Guelorget die größten Hindernisse. In dieser Art geht es weiter bis Yakoma, das etwas über 150 km oberhalb Banzville an der Stelle gelegen ist,

wo der Ubangi aus dem von rechts kommenden Mbomu und dem von links, fast genau von Osten kommenden Uelle sich zusammensetzt. Unsäglich mühevoll ist die Schifffahrt auf dem Mbomu, wo sich die Stromschnellen über Wango, Bangassu, Rafai, Semio usw. hinaus derart mehren, daß täglich deren mehrere zu passieren sind, so daß ein ewiges Umladen der Boote stattfindet, die nur in beschränkter Zahl vorhanden sind. Zu allem Überfluß fehlt es auch noch an Ruderern, und die indolente Bevölkerung, auf die die französische Verwaltung bisher noch nicht genügend Einfluß gewonnen hat, ist nur schwer zu dieser Arbeit zu bewegen. An ein Sprengen dieser Klippen ist nicht zu denken, die Kosten wären ungeheure, und so wird sich die in Betracht kommende Handelsgesellschaft damit begnügen müssen, ihren Kautschuk nebst dem Elfenbein mit großen Verlusten auf die mühevollste Art nach Westen zu bringen; andere, minderwertige Güter ertragen die hohen Transportkosten nicht. Es ergibt sich daraus, daß der Ubangi östlich von Mobaye sowie der Mbomu nie eine bedeutende Verkehrsader werden kann. Was die Bedeutung des Sanga und Ubangi für das im Marokkovertrag von Frankreich an Deutschland abgetretene Gebiet anbelangt, so ergibt sich, daß die beiden Flüsse bis zu den Punkten, welche eben die Neuerwerbung bilden, recht wohl als Verkehrsstraßen zu gebrauchen sind, daß aber der Ubangi weiterhin nach Osten in seinem oberen Laufe für größeren Dampferverkehr gänzlich unbrauchbar und für Bootsverkehr nur bedingt verwendbar ist.

—W—

Amerika.

Eisenbahnprojekte in Bolivia.

Die bolivianische Generaldirektion der öffentlichen Arbeiten hat kürzlich ihren Bericht über das Betriebsjahr 1910/11 veröffentlicht, der unter anderem eine sehr übersichtliche Karte des Eisenbahnnetzes enthält, auf der sich auf den ersten Blick die im Betriebe befindlichen Bahnen von den im Bau befindlichen unterscheiden lassen, ebenso von den erst trassierten oder nur projektierten. Zur Zeit der Veröffentlichung war die Linie von Oruro durch die Kordilleren in nordöstlicher Richtung bis Cochabamba fertiggestellt, ferner die vom Rio Mulatos nach Potosi, weiter südlich die von Uyuni nach Tupiza nahe der Nordwestecke Argentinien. Diese letztgenannte Linie ist von besonderer Wichtigkeit, da sie nach ihrer Fortführung bis an die argentinische Grenze bei La Quiaca den längst erstrebten Anschluß an das argentinische Bahnnetz darstellt und somit eine Verbindung des Stillen Ozeans mit dem Atlantischen bildet. Bemerkenswert ist unter den anderen Projekten auch eine Linie von dem östlich von La Quiaca gelegenen Yacuiba in nördlicher Richtung nach Santa Cruz, von wo aus einerseits eine Fortsetzung ostwärts gegen die brasilianische Grenze nach Puerto Suarez, andererseits nach Puerto Velarde am Rio Mamoré geplant ist. Im Nordosten des Landes soll eine Bahn vom letztgenannten Flusse an den Rio Madeira gebaut, beziehungsweise

an die Linie angeschlossen werden, die brasilianischerseits schon die Grenze erreicht hat. Großartige Projekte werden studiert, die eine Verbindung von La Paz, der Hauptstadt, mit dem Beni und Madre de Dios darstellen und später nach dem in den letzten Jahren soviel genannten Acregebiet ausgebaut werden sollen, das lange Jahre ein Streitobjekt zwischen Brasilien und Bolivia war. Noch einige andere Projekte sind zu erwähnen: von Potosi in nordöstlicher Richtung nach Sucre, dann annähernd parallel dazu weit im Süden von La Quiaca nach Tarija und schließlich im äußersten Nordwesten von dem Punkte aus, wo die Aricabahn die peruanische Grenze erreicht, eine direkte, fast genau ostwärts führende Bahn nach Oruro. (Geogr. Journal.)

—n—

Vergrößerung kanadischer Provinzen.

Durch kanadische Parlamentsakte vom 12. März 1912 hat die Provinz Manitoba endlich den so lange schon ersehnten Weg nach dem Meere erhalten, indem ihr Territorium bis an die Küste der Hudsonbai erweitert wurde; die Westgrenze der Provinz wurde in nördlicher Richtung längs der Ostgrenze von Saskatchewan bis zum 60. Grad n. Br. verlängert, der dann die Nordgrenze bis zur Hudsonbai bildet. Begreiflicherweise hat die Veränderung der Ostgrenze den Widerspruch Ontarios gefunden und wahrscheinlich handelt es sich bei der heurigen Festlegung auch nur um ein Provisorium. Im nämlichen Monat wurden auch die Grenzen einiger anderer Provinzen geändert, so haben Ontario und Quebec einen ganz enormen Zuwachs zu verzeichnen, und zwar auf Kosten des im Nordwesten gelegenen, an die Hudsonbai grenzenden Gebietes. Die erstgenannte Provinz erhält den Teil von Keewatin, der zwischen der neuen Grenze von Manitoba und der Küste der Hudsonbai liegt, Quebec dagegen ein großes, nördlich angrenzendes Stück Labrador, mit Ausnahme eines Streifens an der Ostküste, der immer der Verwaltung Neufundlands unterstanden hatte; indes sind hier die Grenzen noch keineswegs genau festgelegt. Der Gesamtzuwachs der drei genannten Provinzen beträgt wahrscheinlich mehr als 600.000 englische Quadratmeilen, von denen 178.000 auf Manitoba, etwas weniger auf Ontario und der Rest, somit das meiste, auf Quebec entfallen. An der Hudsonbai erhält Ontario eine Enklave an der Mündung des von Westen aus dem Winnipegsee kommenden Nelsonflusses, wohin die Endstation der Temiskaming and Northern Ontario Railway kommen soll für den Fall, daß sie überhaupt bis an die Hudsonbai ausgebaut wird; außer dieser auf zehn Quadratmeilen berechneten Enklave soll Ontario noch eine weitere, halb so große weiter im Süden erhalten, doch hat die betreffende Kommission ihre Arbeit noch nicht beendet; an ihr nimmt wohl als bedeutendstes Mitglied der Forschungsreisende und Geologe J. B. Tyrrell teil. Ein Territorium am Albanyfluß erhielt den Namen Patricia, nach der Tochter des Generalgouverneurs, des Herzogs von Connaught. (Geogr. Journal.)

—n—

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1912

Band/Volume: [56](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen 177-184](#)