

Literaturbericht.

Königreich Bulgarien und die zentralen Balkanländer zwischen Adria und Pontus. Maßstab 1:864000. Grenzansprüche der Balkanstaaten. — Februar 1913. — Nach Originalmaterialien zusammengestellt von Dr. K. Peucker. Verlag von Artaria & Co.

Es ist eine topographische Karte der zentralen Balkanländer, in welcher Dr. Peucker nachträglich die jetzt von den verbündeten Balkanstaaten, beziehungsweise von Rumänien beanspruchten neuen Landesgrenzen, selbstverständlich nur nach Möglichkeit ungefähr, eingetragen hat. Darin liegt der hohe aktuelle Wert dieser Karte. Durch diese in Farbendruck sehr deutlich dargestellten Grenzlinien wird ersichtlich, wie die Wünsche und Interessen der verbündeten Balkanstaaten einander zuwiderlaufen und welche unnatürliche geographische Gestalt Griechenland und Serbien, auch Bulgarien, erhalten würden, wenn ihnen die weitesten von ihnen teils auf historischer, teils auf einseitiger ethnographischer Basis beanspruchten Grenzen zuteil würden. Die Grenzlinien dieser Karte könnten übrigens noch vermehrt werden, denn bekanntlich gehen die extremsten Wünsche der Albanesen noch weiter nach Osten, bis über Monastir, und hat z. B. Montenegro auch die Drin-Grenze bis zur Bucht von San Giovanni di Medua beansprucht. Der Karte sind von Dr. Peucker auch statistische und historische Tabellen beigegeben, welche letztere, wenn sie besser zusammengestellt wären, den Wert der Karte noch erhöhen könnten. Jedenfalls entspricht diese Karte in diesem Momente einem vielfach gefühlten Bedürfnisse.

Sax.

Anthropos Bibliothek. Heft 4. Le Totémisme chez les Fân par le Rev. Père H. Trilles. XVI und 656 S. Großoktav. Münster i. W. (Aschendorff). Preis M. 20.—

Totemismus ist der seltsame, bei manchen Naturvölkern herrschende Glaube, mit Tieren (Pflanzen usw.) in einem verwandtschaftlichen Verhältnis zu stehen, weshalb diese Tiere nicht getötet und gegessen werden dürfen und oft auch eine gewisse Verehrung ihnen gewidmet wird. Der Totemismus wurde deshalb von französischen und englischen Ethnologen als die Wurzel jeglicher Religion erklärt. Von großer Bedeutung war und ist der Totemismus für die soziale

Entwicklung, weil die zum selben Totem Gehörenden sich als Verwandte betrachteten und untereinander keine Heirat eingehen durften. — Zuerst bei den nordamerikanischen Indianern entdeckt, dann auch reichlich bei den australischen Ureinwohnern gefunden, zeigt sich der Totemismus immer mehr auch bei afrikanischen Völkern. Das vorliegende Werk führt zum erstenmal den Totemismus eines großen und kriegsberühmten zentralafrikanischen Volkes in aller Ausführlichkeit vor, und man wird erstaunt sein, diese merkwürdigen Anschauungen und Praktiken hier in einer Reichhaltigkeit und Kompliziertheit zu finden wie kaum bei Indianern und Australiern. P. Trilles, der über 15 Jahre bei diesem Volke als Missionär wirkt und seine schwierige Sprache vollkommen beherrscht, führt hier in äußerst übersichtlicher und klarer Weise die sonst so verwirrenden Einzelheiten vor, die fast das ganze religiöse, soziale und private Leben dieses Volkes durchsetzen: die Anschauungen, Riten, Lieder (in einheimischer Sprache und Musiknoten), alles Dinge, die vielfach in strengstem Geheimnis behütet werden. Fast alle Erscheinungen des religiösen und sozialen Lebens kommen in der Darstellung zur Sprache, so daß uns das Werk einen tiefen Blick in die Seele eines primitiven Volkes tun läßt. Ein Anhang handelt über Kaimane und Zauberer sowie die Tromba (ein psychopatischer Zustand) in Madagascar.

R. H. Francé: Die Alpen. Eine volkstümliche Darstellung der Natur in den Alpen. Mit zirka 500 Abbildungen und 12 Tafeln und Karten in Schwarz- und Farbendruck. Erscheint in etwa 40 Lieferungen zu 60 S. Verlag Th. Thomas, Leipzig, Königstraße 3. 1913.

Der als Popularisator der Naturwissenschaften bekannte und in weiten Kreisen geschätzte Autor unternimmt es, in dem nunmehr bis zur 7. Lieferung vorliegenden groß angelegten Werke auf Grund einer eingehenden Verarbeitung der reichen einschlägigen Literatur und ausgedehnter eigener Beobachtungen und Eindrücke den Naturfreunden eine Naturgeschichte der Alpenwelt zu bieten, die ihnen das Verständnis für die Eigenart der alpinen Landschaft, die Besonderheit ihrer Lebewelt und ihrer Kultur erschließen soll. Was dieses Werk von vielen anderen zu gleichen Zwecken geschriebenen unterscheidet, ist die völlige, beabsichtigte Systemlosigkeit seiner Anlage. Zwar gliedert es sich in drei große Teile, einen geologischen und klimatologischen, einen biologischen und einen alpinistisch-geschichtlichen. Jeder Teil aber besteht aus einer Reihe lose aneinander gefügter, feuilletonistisch gehaltener Aufsätze, in denen, ausgehend von einfachen Beobachtungen in der Welt der Alpen, ein Kapitel des betreffenden Wissensgebietes in möglichst volkstümlicher, aber in der diesem Schriftsteller eigenen anziehenden, mitunter allerdings etwas zu farbenreicher Form der Darstellung behandelt wird. So gibt das

erste Kapitel „Waldheiligtum“, ausgehend von den Schönheiten der waldigen Voralpen, Gelegenheit, die Zusammensetzung und Entstehung des Flysch und der Flyschzone zu betrachten. „Verregnete Touren“ gibt einen kurzen Abriss zur Klimatologie und Witterungskunde der Hochregionen der Alpen. Der Aufsatz „Der glitzernde Berg“ schildert die Vorgänge der Verwitterung, Abspülung und der großen Massenbewegungen. Im „Höllental“ lernt der Leser die Wirkungen der Tiefenerosion des fließenden Wassers und die Entstehung der Klammern kennen. „Aus der Naturgeschichte des Kalksteins“ lehrt die organogene Entstehung der Alpenkalke, namentlich der Dolomitriffe, kennen. Dabei ist die sachliche Richtigkeit stets gewahrt, die neuesten Ergebnisse der Forschung (wie z. B. bei Berührung der Rifftheorie, den morphologischen Wirkungen der eiszeitlichen Gletscher oder der Überfaltungstheorie) sind berücksichtigt, wenn auch, eben als Folge der Anordnung des Stoffes, ein volles Verständnis der berührten Erscheinungen kaum immer erzielt werden dürfte. Doch bringen vielleicht die abschließenden Kapitel in dieser Hinsicht eine befriedigendere Zusammenfassung.

Eigenartig ist auch die illustrative Ausstattung des Werkes. Das Hauptgewicht ist dabei nicht so sehr auf photographische Naturaufnahmen, als auf die vorzüglichen Reproduktionen moderner Gemälde der Alpenwelt gelegt, unter denen uns bekannte Namen, wie Dunzinger, F. Bergen und Heubach, begegnen. Etwas reichlicher hätte wohl die Ausstattung mit geologischen Profilen und Diagrammen sein können; einige der hier gebrachten sind veraltet (z. B. das Profil durch das Wiener Becken).

So wird das vorliegende Werk gewiß dazu beitragen, das Verständnis für die Erscheinungen der Alpenwelt zu erhöhen und den ästhetischen Genuß mit verständnisvoller Betrachtung zu verbinden. Der Gefahr aller derartiger Werke, nur oberflächliches Halbwissen zu vermitteln, wird der Leser durch gelegentliche Mitbenützung der Originalliteratur zu begegnen haben, auf deren wichtigste Erscheinungen im Text oft hingewiesen ist.

F. M.

F. V. Kučera: Das Heldenland Montenegro in der Geschichte. Berlin 1912, Verlag von Karl Marschner.

Mit diesem Büchlein bietet der Verfasser einen zwar bescheidenen, aber willkommenen Beitrag zur Erweiterung des jetzt wichtig gewordenen Wissens über die Geschehnisse der Balkanvölker. Er gibt zuerst eine kurze Skizze der voroslavischen und der ältesten slavischen Geschichte des Landes bis zur Gründung des selbständigen Fürstentums Zeta (des Stammlandes Montenegros) durch Balša I. im Jahre 1356, dann eine Übersicht der Geschichte dieses Fürstentums unter den Balšiden, den Crnojević und den wählbaren Metropolitzen (Vladikas) bis zur Wahl des Danilo Petrović Njeguš, des Stammvaters der gegenwärtigen weltlichen Dynastie im Jahre 1697. Von hier an ist die Geschichte ausführlich behandelt und sind besonders die

vielen großen und kleinen Kämpfe mit den Türken und Albanesen bis zum Jahre 1880 weitläufig erzählt. Interessant ist es, in dieser Periode die zweihundertjährigen Beziehungen Montenegros zu Rußland zu verfolgen. Die innere Geschichte ist dann noch kurz bis zum Jahre 1911 weitergeführt. Den Schluß bildet ein kurzes patriotisches Gedicht des gegenwärtigen Königs Nikolaus. Der Stil des Werkchens verrät an manchen Stellen den serbischen Urtext, doch leidet darunter keineswegs die Klarheit. Sax.

Hugo Hassinger: Wiener Heimatschutz- und Verkehrsfragen.¹⁾ 29 S. G. Freytag & Berndt, Wien 1912.

Derselbe: Kunsthistorischer Plan des I. Bezirkes der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. 1:10.000. Mit kurzem erläuternden Text. Ebenda. 1912. Preis K —.60.

Einer der heute in allen Kreisen der Wiener Bevölkerung meist ventilierten, aber, wie es scheint, an den in letzter Linie entscheidenden Stellen in ihrer ganzen Tragweite noch nicht gebührend gewürdigten oder geradezu verkannten Fragen, der Bewegung gegen die Zerstörung des Wiener Stadtbildes durch die sogenannten Forderungen des Verkehrs, sollen die hier angezeigten Publikationen dienen. Hassinger hat sich der enormen Aufgabe unterzogen, durch Begehung der ganzen Stadt, und zwar von Haus zu Haus, durch eingehendste Beobachtung und Aufzeichnung alles für diesen Zweck Berücksichtigungswerten, zu einer kartographischen Aufnahme des Wiener Stadtbildes zu gelangen und damit Vorarbeiten zu einem Kunstatlas von Wien zu schaffen, der, abgesehen von seiner wissenschaftlich-künstlerischen Bedeutung, auch ein Wegweiser werden soll bei der Lösung der städtischen Verbauung, der Stadtregulierung, des Denkmal- und Heimatschutzes, des Verkehrs, der Wohnungsfürsorge, der Hygiene usw. Die Ergebnisse dieser Begehungen wurden auf Bezirkspläne eingezeichnet und ist bisher der kunsthistorische Plan der Inneren Stadt erschienen. Alle aufgenommenen Baudenkmale, vom Mittelalter bis in die vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts, sind nach sechs Bauperioden ausgeschieden und mit verschiedenen Farbentönen eingetragen. Außerdem wurden in den ländlichen Bezirken noch als siebente Gruppe die alten, von der städtischen Kunstentwicklung unberührt gebliebenen Bauern- und Weinbauerhäuser ausgeschieden. So stellen diese Pläne ein Augenblicksbild des Bauzustandes Wiens dar, sie ermöglichen einen Einblick in die Art und Weise seines räumlichen Wachstums und halten, vom lokalhistori-

¹⁾ Nach einem am 22. März 1912 im Verein für Landeskunde von Niederösterreich gehaltenen Vortrage.

schen Interesse abgesehen, eine Reihe allgemeiner, kunsthistorisch und kulturgeographisch wichtiger Tatsachen fest. Sie dienen aber auch als Waffe im Kampfe des Heimatschutzes gegen die zerstörenden Tendenzen unserer Tage. In der Vertretung dieser Schutzbewegung führt Hassinger eine, wie man hoffen sollte, überzeugende Sprache. Er zeigt, wie unberechtigt der ihr so oft gemachte Vorwurf der Rückschrittlichkeit ist, wie gerade in Wien in geradezu sinnloser Weise zerstört wird, indem man mit der Erhaltung einzelner Objekte oder Teile derselben vertröstet, ohne die Zerstörung künstlerisch wirkender Gesamteindrücke und einheitlicher Straßenbilder zu beachten, wie vollkommen zwecklos die Zerstörung auch bereits in die Wiener Landschaft eingedrungen ist; er zeigt ferner, wie diese Heimatschutzbewegung mit der Frage der Wohnungsfürsorge verbunden werden und dem Fremdenverkehr dienen kann, wie bei weiterer Fortdauer der gegenwärtig beliebten „Stadtregulierung“ Wien die Zugkraft des historischen Charakters verloren haben wird, ohne eine andere dafür eintauschen zu können, wie der ganze Generalregulierungsplan, am grünen Tische gemacht, nur Verkehrsrücksichten, aber häufig genug eingebildeten oder falschen, dient, wie unendlich viel bereits verloren gegangen ist oder demnächst zum Opfer fallen soll. Endlich resümiert der Verfasser seine Forderungen vom Standpunkt des Wiener Heimatschutzes: Vermessung und Aufnahme der zu demolierenden Häuser zum Zwecke der Sammlung von Material für die Kenntnis des alten Bürgerhauses; Revision der Bauordnung und des Regulierungsplanes; Ortsgesetz gegen die Verunstaltung des Stadtbildes durch Reklame etc., Errichtung eines städtischen Denkmalschutzamtes und künstlerische Leitung des Stadtbauwesens, Ankauf der wertvollsten Objekte, Steuerermäßigungen etc., Reassumierung der bereits gefaßten Beschlüsse über die Herstellung der großen Durchbrüche in der Altstadt, Ausgestaltung des Wiener Verkehrsnetzes zur Entlastung der historischen Teile, zur Vergrößerung und Auflockerung des Siedlungsraumes; kurz: kommunale Verkehrs- und Tarifpolitik, die von sozialpolitischen und nicht von fiskalischen Gesichtspunkten ausgeht.

Hassingers Schrift ist der Notschrei eines guten, verständig und ideal denkenden Wieners in letzter Stunde. Möge er Gehör finden namentlich bei denen, die die ethischen, ästhetischen und materiellen Interessen der Bevölkerung zu vertreten und zu wahren haben, möge er ihnen Inhalt und Tragweite der Heimatschutzbewegung klar machen und sie erkennen lassen, daß „Patriotismus und nationale Gesinnung blutleere, haltlose Abstraktionen bleiben, wenn sie nicht in einem gefühlsmäßigen Erfassen des Heimatsbegriffes wurzeln“!

Machatschek.

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1911.

Der von dem k. k. Eisenbahnministerium herausgegebene, im größten Maßstab angelegte Band über die Bewegung der österreichi-

schen Staats- und Privatbahnen im Jahre 1911 zerfällt in zwei Teile; der erste umfaßt die Haupt- und Lokalbahnen, der zweite die Klein- und Schlepfbahnen.

I. Wir müssen uns darauf beschränken, bloß die hauptsächlichsten Ergebnisse des Jahres 1911 bekanntzugeben. Die Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen beträgt mit Schluß 1911 rund 22.771 km gegen 22.664 km mit Ende 1910. Der Zuwachs beträgt demnach rund 107 km. Von den im Laufe des Jahres 1911 neu eröffneten Linien wären hervorzuheben die Bahn von Weiz nach Birkfeld (24 km), von der im Bau begriffenen Bahn Auerthal—Dobermannsdorf die Teilstrecke Pyrawart—Zistersdorf (20 km) und die Lokalbahn Zartlesdorf—Hohenfurth (23 km). An der Länge der ersteren Bahnen hatte Böhmen den größten Anteil mit 6769 km, Dalmatien dagegen den kleinsten (233'5 km). Bezüglich der baulichen Anlagen sei unter anderem bemerkt, daß auf den österreichischen Eisenbahnstrecken im Gegenstandsjahre 17.043 Brücken, 503 Viadukte und 517 Tunnel und Galerien vorhanden waren während die Zahl der Bahnhöfe auf 3477 und jene der Haltestellen auf 2293 sich belief. Die im Laufe des Jahres 1911 für die Erhaltung und Umgestaltung der baulichen Anlagen aufgelaufenen Kosten betragen über 71 Millionen Kronen. Über den Stand der Fahrbetriebsmittel sei erwähnt, daß im Jahre 1911 die Anzahl der in Verwendung gestandenen eigenen Lokomotiven 7304 betrug, wovon 6978 von österreichischen und 326 von ausländischen Fabriken geliefert wurden. Der Stand der Personenwagen belief sich auf 14.296, in welchen im ganzen 602.145 Plätze vorhanden waren, jener der Lastwagen 144.128; die Beschaffungskosten dieser Fahrbetriebsmittel beliefen sich auf rund 1268 Millionen Kronen. Der Verkehr auf den österreichischen Eisenbahnen, und zwar sowohl die Beförderung der Personen als auch jene der Güter hat im Jahre 1911 erfreulicherweise eine ansehnliche Steigerung erfahren. Im ganzen wurden rund 276.654 Millionen Personen und über 146 Millionen Tonnen befördert. Von den beförderten Personen entfielen auf die I. Klasse rund 1174 Millionen, auf die II. Klasse 16.241 Millionen und auf die III. Klasse 256.224 Millionen. Durchschnittlich hat jeder Reisende 28'76 km zurückgelegt. Von sämtlichen Reisenden benützten im Gegenstandsjahre 4'92% Schnell- und 95'8% Personen- und gemischte Züge. Die gesamten im Laufe des Jahres 1911 erzielten Betriebseinnahmen der Haupt- und Lokalbahnen beliefen sich auf rund 1.046'5 Millionen Kronen, während die Ausgaben rund 780'8 Millionen Kronen betragen. Der Betriebs-Nettoertrag stellte sich auf 265,645.715 Kronen; er hat gegen das Vorjahr um 16'74% zugenommen.

Über den Personalstand der österreichischen Eisenbahnen erfahren wir, daß die Anzahl der Angestellten auf 139.780 und jene der Arbeiter im Taglohn auf 137.163 sich belief. An Besoldungen und Löhnen wurden im Jahre 1911 über 438 Millionen Kronen ausbezahlt. An Wohlfahrtseinrichtungen bestanden 24 Pensions-, 17 Kranken- und 33 sonstige Humanitätskassen.

Über das traurige Kapitel der Unfälle erfahren wir, daß sich im Gegenstandsjahr 2951 Unfälle ereignet haben, und zwar Entgleisungen 356, Zusammenstöße 270 und sonstige Unfälle 2325. Leider hat das Jahr 1911 in dieser Richtung gegen das Vorjahr eine bedeutende Erhöhung erfahren, indem die Zahl der Unfälle sich um 195 vermehrt hat. Verunglückt sind bei diesen Unfällen im ganzen 2935 Personen, und zwar wurden getötet 281 und verletzt 2654. Unverschuldet verunglückten 1252 Personen, durch eigenes Verschulden aber 1683. Auf Grund des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes wurden im Jahre 1911 an 987 Personen fortlaufende Zahlungen und an 1118 Personen Abfertigungsbeträge geleistet, und zwar im ganzen bei 4 Millionen ausbezahlt.

Der II. Teil der österreichischen Eisenbahnstatistik behandelt den Stand der Kleinbahnen und der Schlepfbahnen im Jahre 1911. Die Länge der Kleinbahnen betrug rund 718 km gegen 695·5 km im Vorjahre; darunter befanden sich elektrische Bahnen 618 km, Bahnen mit Dampftrieb 98 km, und Drahtseilbahnen 2 km. Bei den Bahnen mit elektrischem Betriebe betrug die Gesamtlänge der Dämme rund 30 km und der Einschnitte 8·5 km. Viadukte waren 4 und Tunnels gleichfalls 4 vorhanden, während die Zahl der Überbrückungen sich auf 25 belief. An Fahrbetriebsmitteln waren mit Ende 1911 vorhanden 67 Lokomotive, 2212 Motorwagen, 2159 Personen- und 218 Lastwagen. Im ganzen wurden auf den Kleinbahnen befördert über 458 Millionen Personen und 547.878 Tonnen Gepäck. Die Betriebs-einnahmen beliefen sich auf rund 69·8 Millionen Kronen, die Ausgaben auf rund 47·9 Millionen Kronen. Die Anzahl der Angestellten betrug 11.685 und jene der im Taglohn stehenden Arbeiter 4823. Auch auf den Kleinbahnen gab es Unfälle, und zwar kamen im Laufe des Jahres 1911 87 Entgleisungen, 952 Zusammenstöße und Streifungen und 455 sonstige Unfälle vor. Verunglückt hierbei sind 592 Personen, und zwar getötet 22 und verletzt 570. Die Zahl der Unfälle und der verunglückten Personen war übrigens wesentlich geringer als im Vorjahre. Schlepfbahnen gab es im Gegenstandsjahre 2476, und zwar Montanbahnen 353, Industriebahnen 1573, land- und forstwirtschaftliche Bahnen 192 und sonstige Bahnen für Privatzwecke 358.

Dr. E. Gallina.

Dr. Ludwig Reinhardt: Kulturgeschichte des Menschen. (Die Erde und die Kultur, Bd. II.) München (Ernst Reinhardt) 1913. VIII, 709 S. Oktav.

Der Verfasser, der schon früher ein vierbändiges populäres Werk „Vom Nebelfleck zum Menschen“ — eine Entwicklungsgeschichte der Erde und ihres Lebens und des Menschen bis zum Ende der Steinzeit — veröffentlicht hat, schließt mit dem vorliegenden Bande eine neue populäre Publikationsreihe, das fünfbandige Werk „Die Erde und die Kultur“ ab, dessen übrige Bände die Erde und

ihr Wirtschaftsleben, die Kulturgeschichte der Nutztiere und Nutzpflanzen behandeln (vgl. S. 260).

Wir besitzen in Schurtz' „Urgeschichte der Kultur“ ein grundlegendes Werk für den von Reinhardt im vorliegenden Buche behandelten Wissenskomplex. Er hat auch Schurtz ausgiebig verwertet und von ihm längere Ausführungen in den verschiedenen Kapiteln wörtlich entlehnt und Buschans Völkerkunde u. a. kommen öfters zur Sprache. Dem Charakter des Werkes entsprechend sind allerdings die Quellen nicht genannt, höchstens ab und zu bloß ein Autorenname. Doch hat Reinhardt in dem Werk auch die griechische, römische und jüdische Kultur- und Sittengeschichte, die in den oben genannten Werken und anderen, mehr völkerkundlicher Richtung, nicht verwertet sind, ausgiebig herangezogen und dadurch das Interesse seines Werkes wesentlich gefördert.

So ist Reinhardts Buch eine für weitere Kreise berechnete und diese über die allgemein-kulturgeschichtlichen Fragen recht gut orientierende Arbeit, der einige kleinere Mängel, wie die Ansicht von der ursprünglichen Promiskuität im Geschlechtsleben des Menschen, die Wiederholung des Märchens bis auf die Neuzeit herauf feuerloser Menschenstämme, nicht Eintrag tun. Auch Reinhardt hat sich bereits die Lehre von der präanimistischen Stufe der Religion, dem Zauberglauben, zu eigen gemacht, hat aber der Mondmythologie noch nicht jene Bedeutung eingeräumt, die ihr eine Reihe neuerer Forscher zuerkennen wollen.

Hervorzuheben ist die illustrative Ausstattung des Buches, die einen ganzen Atlas meist recht gut gelungener und zum Teil sehr instruktiver Bilder zu den verschiedensten Abschnitten des Kultur- und Wirtschaftslebens verschiedenster Zeiten und Völker darstellt. Das Register hätte vielleicht etwas sorgfältiger gemacht werden können.

L. Bouchal.

Marco Polo: Abenteuerliche Fahrten. Neu herausgegeben von Dr. Otto St. Brandt. Mit 3 Spezialkarten. Druck und Verlag von August Scherl in Berlin. Geschenk der Verlagsfirma.

Wenn man von den großen Reisenden des Mittelalters spricht, die weit über die Grenzen Europas hinaus ihre Fahrten unternahmen und bis in die fernsten Länder vordrangen, so wird in erster Reihe der kühne Venezianer Marco Polo genannt werden, der, erst 15 Jahre alt, seinen Vater und Oheim auf der zweiten Durchquerung von Asien begleitet hat und bis an den Hof des Großkhans in Peking gelangt ist, wo er sich nach und nach eine höchst einflußreiche Stellung zu verschaffen vermochte. Er genoß das Vertrauen des Großkhans im hohem Maße, wurde mit geheimen Missionen betraut und machte weite Reisen, die ihn durch Tibet, nach Indien und nach den indischen

Inseln führten. Siebzehn Jahre lang währte der Aufenthalt der drei Venezianer am Hofe des Khans. Obwohl sie Reichtümer erworben hatten und gut behandelt wurden, stellte sich doch immer stärker die Sehnsucht nach der Heimat ein. Sie beschlossen daher, den Khan zu bitten, sie heimkehren zu lassen, zumal derselbe schon hochbetagt war und zu besorgen stand, daß nach seinem Tode die Verhältnisse für sie sich weniger günstig gestalten könnten. Ein Zufall begünstigte sie. Es handelte sich um das Geleite einer Prinzessin an den Hof des Königs Argon von Persien, der sie heiraten sollte und die samt ihrem zahlreichen Gefolge auf dem Landwege umkehren mußte, da kriegerische Ereignisse ihren Weitermarsch gehemmt hatten. Es wurde also beschlossen, den Seeweg einzuschlagen, mit welchem Marco Polo vertraut war. Der Großkhan willigte also endlich ein, daß die drei Europäer als erfahrene Männer die Prinzessin bis in ihre Heimat begleiten sollten. Sie brauchten beinahe zwei Jahre, bevor sie das Reich des Königs Argon erreichten, und erfuhren dann bei der Landung, daß der König kürzlich verstorben sei. Während die Prinzessin zu dem Sohne Argons geleitet wurde, traten die Venezianer, nachdem sie sich erholt hatten, die weitere Reise an und erreichten endlich nach mancherlei Fährlichkeiten die Stadt Trapezunt, von wo sie über Konstantinopel nach Euböa und von da nach Venedig weiterfuhren, wo sie nach einundzwanzigjähriger Abwesenheit im Jahre 1295 glücklich eintrafen. Marco Polo beteiligte sich bald an den Staatsgeschäften und rüstete, als es im Jahre 1298 zwischen den Republiken Venedig und Genua zu einem Kriege kam, auf seine eigenen Kosten eine Galeere aus. Bei Curzola in den dalmatinischen Gewässern kam es zu einer Seeschlacht, in welcher die Genueser Sieger blieben und unter vielen anderen auch Marco Polo in die Gefangenschaft geriet. Er wurde höchst ehrenvoll behandelt und diktirte seine Beobachtungen und Erfahrungen, die er auf seinen Reisen gesammelt hatte, einem Mitgefangenen in die Feder. Nach seiner Rückkehr aus der Gefangenschaft vermählte er sich und starb um das Jahr 1324. Marco Polo war wohl kein Geograph im Sinne Strabos oder Ptolomeus, dazu fehlte ihm die geistige Durchbildung; aber er hatte wiederholt weite Gebiete bereist, gewaltige Eindrücke empfangen und seine Beobachtungen und Erlebnisse zu verwerten verstanden. Da diese Reisen auch reich an Abenteuern und Fährlichkeiten aller Art waren, so wird das vorliegende Buch den Lesern eine Fülle von fesselnden Schilderungen, aber auch von Belehrungen bieten.

E. G.

Verkehrsplan von Wien 1913. Preis K 1.50, ohne Floridsdorf K 1.20. Verlag der Kartogr. Anstalt G. Freytag & Berndt.

Die Auflage 1913 des bestbekanntesten Planes zeichnet sich ebenso wie die früheren Ausgaben durch klare Darstellung des Straßennetzes mit den Häusernnummern, Angabe der Post- und Telegraphen-

ämter, öffentlichen Telephonautomaten, Straßenbahn-, Stadtbahn- und Omnibusrouten, Auto-, Fiaker- und Einspannerstandplätze sowie ein genau gearbeitetes Verzeichnis der Straßen, Gassen und Sehenswürdigkeiten aus.

Von Karl Baedekers Verlagshandlung langten in letzter Zeit als Spenden für die Bibliothek ein:

1. Südbayern, Tirol, Salzburg, Ober- und Niederösterreich, Steiermark, Kärnten und Krain. Handbuch für Reisende. Mit 74 Karten, 16 Plänen und 11 Panoramen. 35. Aufl.

Daß dieses Handbuch, dessen Vorzüge schon bei dessen Besprechung früherer Auflagen hervorgehoben wurden, bei Reisen in den österreichisch-bayerischen Gebirgsländern sich großer Beliebtheit erfreut, beweist wohl am besten der Umstand, daß dasselbe in fünfunddreißigster Auflage vorliegt. Indem wir uns daher begnügen, auf dieses vortreffliche Reisehandbuch aufmerksam zu machen, zweifeln wir nicht, daß dasselbe noch zahlreiche weitere Auflagen erleben wird.

2. Das Mittelmeer. Hafenplätze und Seewege nebst Madeira, den Kanarischen Inseln, der Küste Marokkos, Algerien und Tunesien. Handbuch für Reisende. Mit 38 Karten und 49 Plänen.

Der vorliegende Band bespricht die portugiesische Küste, Madeira, die kanarischen Inseln, dann Andalusien, Marokko, Algerien, Tunesien, die Seewege im westlichen und östlichen Mittelmeer und schließlich auch das Schwarze Meer. Daß der vorliegende Band sich weit über das Niveau eines gewöhnlichen Führers erhebt, dürfte schon daraus ersichtlich sein, daß die ausführlichen geographischen Erörterungen der Feder des hervorragenden Geographen Theobald Fischer entstammen, während die Küsten Marokkos, Algerien und Tunesien von Dr. phil. Friedrich Popping ausführlich besprochen wurden. Da auch der kartographischen Ausstattung dieses Bandes besondere Aufmerksamkeit gewidmet wurde, so dürfte derselbe wohl den weitgehendsten Ansprüchen genügen und bei der großen Zahl von Mittelmeerreisenden ohne Zweifel weiteste Verbreitung finden. E. G.

Die Erde und die Kultur. Die Eroberung und Nutzbarmachung der Erde durch den Menschen. In Verbindung mit Fachgelehrten gemeinverständlich dargestellt von Ludwig Reinhardt. I. Band. Die Erde und ihr Wirtschaftsleben von Rudolf Hotz. 405 S. mit 10 Bildern im Text, 72 Kunstdrucktafeln und einer Karte. E. Reinhardt, München. Preis M. 8.50.

Das auf fünf Bände berechnete Werk stellt sich die Aufgabe, das ungeheure, in zahlreichen Einzeldarstellungen bereits verarbeitete Material über die Nutzbarmachung der Schätze und Kräfte des Erdkörpers durch den Menschen in geschlossener, übersichtlicher und möglichst gemeinverständlicher Form darzustellen. Der hier vorliegende erste Band behandelt die wirtschaftliche Eroberung der Erdrinde und Erdoberfläche. Daher betrifft der erste Hauptabschnitt die Mineralproduktion und beschreibt nach einer allgemeinen Erklärung der Entstehung der Erzlagerstätten das Vorkommen und die Gewinnung sämtlicher nutzbarer Mineralien und Gesteine mit statistischen Nachweisen. Ein Schlußkapitel betrachtet den Einfluß von Kohle und Eisen auf das Wirtschaftsleben durch Schilderung einiger der wichtigsten Industriegebiete Europas. Der zweite Abschnitt ist der Hydrosphäre und dem Einfluß der Gewässer auf das wirtschaftliche Leben gewidmet; nach allgemeinen ozeanographischen Erläuterungen wird die verkehrsgeographische Bedeutung des Meeres und seine Erträge, ferner in ähnlicher Weise die Gewässer des Landes, Bewässerungs-, Entwässerungsanlagen, Trinkwasserversorgungen, anthropogeographische Bedeutung der Flüsse und die Nutzbarmachung der Wasserkräfte dargestellt. Die dritte Abteilung behandelt die Atmosphäre und den Einfluß des Klimas, auch Klimakrankheiten, auf das Erwerbsleben; die vierte die Biosphäre und die wirtschaftliche Bedeutung der Lebewesen, Nutzpflanzen und Nutztiere, Verteilung der Landbauzonen; das letzte Kapitel den wirtschaftenden Menschen in Staatenbildung, Kolonialbesitz und Wirtschaftsstufen, geographische Verbreitung von Gewerbe und Industrie, Welthandel und Weltverkehr.

Der Inhalt des ganzen Werkes zeigt sachlich im großen ganzen eine bemerkenswerte Richtigkeit, die statistischen Angaben sind, soweit Stichproben erkennen lassen, zuverlässig; die Darstellung ist stets frisch und anregend. Das Verzeichnis der Berichtigungen und Druckfehler bedürfte einiger Ergänzungen. Wenn auch, wie bei dem riesigen Umfang des behandelten Gebietes verständlich, ein tieferes Eingehen in den Stoff kaum versucht werden kann (am relativ ausführlichsten ist der erste Abschnitt dargestellt), so bietet das Werk doch eine Fülle des Wissenswerten und in so lesbarer Form, daß es namentlich für Zwecke einer ersten Orientierung schätzbare Dienste leisten wird. Der illustrative Schmuck ist meist ganz vorzüglich. Beigegeben ist eine allerdings stark überladene Übersichtskarte zur Wirtschafts- und Verkehrsgeographie der Erde von W. Osbahr, die Kulturzonen, Rohproduktion und Verkehrslinien veranschaulicht.

F. M.

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: [Literaturbericht. 251-261](#)