

Literaturbericht.

Vom „Istituto geografico De Agostini“ in Novara sind uns zugekommen:

Von der neuen „Carta amministrativa stradale“ der Provinzen Italiens die Blätter Alessandria, Milano, Padova und Torino, im Maßstabe 1:250.000, mit sehr sauberer Terrainzeichnung und deutlichem Drucke, Preis pro Blatt L. —.50;

Testo-Atlanto Ferroviario von Leonida Leoni, ein Atlas in 30 Blättern, darstellend das Eisenbahnnetz der italienischen Provinzen und der Nachbarstaaten, begleitet von zahlreichen Tabellen und erläuterndem Texte;

eine Broschüre über die Konstruktion und Ausführung der von J. G. De Agostini hergestellten Karte Italiens im Maßstabe 1:250.000 in 56 Blättern;

endlich eine Abhandlung von L. de Magistris über einige der definitiven Ergebnisse der V. allgemeinen Volkszählung im Königreich Italien (11. Juni 1911) in geographischer und demographischer Beziehung (S.-A. aus „La Geografia“, De Agostini, Novara, I. 1913).

Burger, Dr. Friedrich: Die Küsten- und Bergvölker der Gazellehalbinsel. (Studien und Forschungen zur Menschen- und Völkerkunde, XII.) Stuttgart (Strecker & Schröder) 1913. IV, 80 S. 8°, 10 Tafeln. Preis K 6.—.

Auf einer im Jahre 1911/12 ausgeführten Studienfahrt in das östliche Indonesien und nach Melanesien hat der Verfasser der ethnographischen Erforschung des nördlichen Teiles der Gazellehalbinsel (Neupommern) sein Hauptaugenmerk zugewendet. Wie vielfach in Melanesien, sind auch hier zwei verschiedene Völkertypen zu beobachten, eine ältere Bergbevölkerung und eine jüngere Küsten-

bevölkerung. Die letztere, typisch melanesische Bevölkerung bewohnt den ganzen Nordosten der Halbinsel von Löndip und Livilan an der Ostküste bis westlich vom Weberhafen¹⁾ sowie die vorgelagerten Inselchen und zeigt Verwandtschaft mit den Bewohnern des südlichen Neumecklenburg, während sie sich von den in den Bergen wohnenden Baining sprachlich, kulturell und somatisch unterscheidet. Es scheint, daß das Küstenvolk von Neumecklenburg aus nach der Gazellehalbinsel eingewandert und die dort ansässig gewesenen Völker in die Berge zurückgedrängt oder absorbiert hat. Die Butam sind aufgerieben worden, die Taulil außerordentlich dezimiert, die Baining dagegen sind in ein Abhängigkeitsverhältnis zu den Eroberern getreten. Somatisch sind die mehr langschädigen, dunkelhäutigen Küstenleute insbesondere auch in Nasenbildung und Haarform von den mehr kurzköpfigen, hellfarbigen Baining unterschieden.

Im ersten Teil der Arbeit beschäftigt sich der Verfasser mit der Küstenbevölkerung. Er schildert zuerst die soziale Organisation und die damit eng zusammenhängenden Geheimbünde „Dukduk“ und „Iniet“, die Wohnung, die Verhältnisse des Grund- und Mobilien-eigentums, das Muschelgeld, die merkwürdige Art des Besitzschutzes gegen Diebstahl durch Regreß an Dritten, die Eigentumsbeschränkungen aus sozialen oder wirtschaftlichen Gründen. Das ganze Volk ist in zwei Geschlechtsgruppen eingeteilt, die zwar durcheinander wohnen, aber doch scharf getrennt sind; zwischen den beiden Gruppen herrscht Exogamie; Heiraten zwischen Gruppengenossen gelten als Blutschande und werden oft grausam bestraft. Die Frau gehört auch nach der Heirat noch ihrer Sippe an. Zwischen den Geschlechtern besteht Arbeitsteilung (unter Mehrbelastung der Frau). Die Kinder gehören zur Sippe der Mutter und auch das Erbrecht ist mutterrechtlich. Das Muschelgeld wird nicht vererbt, sondern unter die Leidtragenden verteilt, als sozialer Ausgleich gegen die Bildung zu großer Vermögen. Nur der Reiche gelangt ins Jenseits, der Arme wird zum Buschgeist. Der Tod ist Folge von Vergiftung oder Zauberei und der Schuldtragende wird durch eine Art Bahrprobe eruiert. Eine große Rolle spielen die Zauberer, die auch die Vollstrecker der Urteile des Inietbundes sind und so, als Bestrafer der Übertretungen der geheiligten Gebräuche, volkstumerhaltend wirken. In der Kriegführung wird offener Kampf vermieden; Waffen sind Schleuder, Speer (auch vergiftet) und Keule; Bogen und Schild fehlen. Den Schluß bilden Bemerkungen über einzelne Industrien (Schifffahrt, Jagd, Fischerei, Musik und Tanz).

Die Baining, die der Verfasser im zweiten Teil behandelt, sind ein Volk, jedoch bestehen dialektische und kulturelle Unterschiede zwischen den Südost- und Nordwestbaining. An die Südostbaining schließen sich die Paleaven (Gaktei) an. Bei den Nordwestbaining gehen die Männer völlig nackt, bei den Südwestbaining tragen sie

¹⁾ Die Angaben des Textes hinsichtlich der Abgrenzung stimmen leider mit denen des Völkerkärtchens nicht überein.

ein schmales Tapastück um die Geschlechtsteile; die Frauenkleidung ist dieselbe: gedrehte Schnüre, an denen vorne und hinten Laubschwänzchen herabhängen. Verfasser hat die bekannteren Nordwestbaining untersucht. Sie sind von mittlerer Größe (♂ ca. 1'60 m), von kaffeebrauner bis gelber Hautfarbe, die besonders bei Frauen oft sehr hell ist. Das Haar ist kraus und schwarz. Sie tragen wenig Schmuck und kennen weder Tätowierung noch Körperschmuck. Die Baining wohnen in einzelnen, oft weit voneinander entfernten, auf unzugänglichen Höhen angelegten Gehöften (mit 1—2 Hütten). Bei der durch den Tarobau bedingten raschen Erschöpfung des Bodens werden die Wohnstätten häufig gewechselt. Die ebenerdigen Giebeldachstätten werden von mehreren in Feld- und Arbeitsgemeinschaft lebenden Familien bewohnt, deren jede ihre eigene Feuerstelle im Haus hat. Die Baining kennen keine Totems und keine Heiratsgruppen, keine Initiationszeremonien und Geheimbünde. Die Ehe wird durch Raub geschlossen. Die Kinder gehören zur Familie des Vaters. Ein allgemeiner Wertmesser hat sich noch nicht entwickelt. An Bäumen besteht ein Sondernutzungsrecht. Der Tote wird vor der Hütte begraben; in einzelnen Gegenden tragen die Verwandten die Gebeine des Toten mit sich herum. Der Verfasser berichtet uns über die Vorstellungen von der Seele, vom Jenseits, über Geisterglauben und Zauberei (Heilung durch Trepanation), und widmet besonders ausführliche Beschreibung den Tänzen (Masken, Peinigen der Tanzenden). Der Kannibalismus erstreckt sich nur auf im Krieg erschlagene Feinde. Schifffahrt ist den Baining unbekannt.

Unter den Abbildungen sind die von prähistorischen Stein geräten aus den Bainingbergen und von Inietsteinen hervorzuheben.

Das Buch bildet eine wesentliche Bereicherung unserer Kenntnis der Bewohner Neupommerns.

L. Bouchal.

Ernst Weinschenk, Petrographisches Vademekum. Ein Hilfsbuch für Geologen. Zweite, verbesserte Auflage, 210 S. mit 1 Tafel und 101 Abbildungen. Schmaloktav. Herdersche Verlagshandlung, Freiburg i. Br. und Wien. Preis geb. K 3.84.

Das in zweiter, besserter, aber im Umfang nicht vergrößerter Auflage vorliegende handliche Büchlein will als Taschenbuch bei geologischen Exkursionen zur raschen Orientierung verwendet werden, ohne ein Lehrbuch der Gesteinskunde zu ersetzen. Der allgemeine Teil führt in kurzer, prägnanter Form in die Hauptlehren der Petrographie ein und beschreibt die Beschaffenheit der drei großen Gesteinsgruppen und die an ihnen anzustellenden Beobachtungen, die Methoden der Gesteinsuntersuchung und die wichtigsten gesteinsbildenden Mineralien in den für eine makroskopische Bestimmung in Frage kommenden Erscheinungen. Der spezielle Teil behandelt die einzelnen Gesteinsarten,

Eruptivgesteine, und zwar Orthoklas-, Plagioklas-, Natrongesteine, Spaltungs- und feldspatfreie Gesteine, ferner Sedimentgesteine, und zwar mechanische, chemische und organogene Sedimente, endlich die kristallinen Schiefer, nach äußerer Beschaffenheit, mineralogischer Zusammensetzung und geologischem Auftreten, stets nur mit Berücksichtigung der makroskopischen Verhältnisse. Zweifellos kann das Buch auch Geographen, die in die Lage kommen, geologische Beobachtungen anzustellen, schätzbare Dienste leisten. *F. M.*

L u g i n s l a n d. H e f t 32. H. Behrmann: Berner Alpenbahn, Bern—Lötschberg—Simplon. Mit 3 Karten, 1 Streckenprofil und 37 Abbildungen.

Die erst vor kurzem eröffnete Lötschbergbahn, jene dem internationalen Verkehre dienende große Alpenbahn, welche von Bern über Thun, Kandersteg, durch das Lötschental bis zum Simplon hinzieht, gehört zu den interessantesten Bahnstrecken der Jetztzeit. Der Versuch, eine Gebirgsbahn, welche den internationalen Verkehr zu bewältigen hat, für den elektrischen Betrieb einzurichten, darf als gelungen bezeichnet werden. Dank der gewaltigen Stärke der elektrischen Lokomotive wird der Verkehr selbst auf den steilsten Rampen ohne Schwierigkeit bewältigt. Der Plan einer Bernerischen Alpenbahn ist übrigens nicht neu, doch erst seit der Eröffnung der Simplonbahn kam dieser Plan zur Ausführung. Um nämlich zum Simplontunnel zu gelangen, mußte sich die Bahn bisher durch das lang sich hinziehende, knieförmig gebogene Rhonetal hindurchwinden, was einen nicht geringen Umweg verursachte, während durch die Durchbohrung des Massivs der Berner Alpen eine direkte Zufahrt und Abkürzung geschaffen wurde. So z. B. ist die Entfernung Basel—Turin über die Lötschbergbahn um 82 km geringer als über die Gotthardstrecke. Aber auch an landschaftlichen Schönheiten bietet die neue Bahn viel des Sehenswerten; so fesselt die Reisenden namentlich der Ausblick von Kandersteg auf die in eisiger Gewandung glitzernde Blümlisalp oder jener von Lötschental auf die hochragenden Walliser Alpen. Es ist nicht zu zweifeln, daß die neue Lötschbergbahn bald Tausende von Reisenden anlocken wird, und daß denselben auf dieser Fahrt das vorliegende, gleich allen seinen Vorgängern reizend ausgestattete Heft die besten Dienste leisten wird. *E. G.*

H e f t 33. Frankfurt—Nauheim—Gießen—Hagen—Essen. Von Waldemar Perker.

Das vorliegende Heft führt uns durch die fruchtbare Ebene der Wetterau, durch die anmutigen Täler der Lahn und Dill, durch die Berglandschaften des Sieger- und Sauerlandes bis in den mächtigen Industriebezirk des Ruhrkohlenbeckens. Wir lernen das viel besuchte Bad Nauheim, die hessische Universitätsstadt Gießen, die alte Reichs-

stadt Wetzlar mit dem ehrwürdigen Dome, Siegen, Hagen und endlich den Hauptsitz der Kruppschen Werke Essen kennen. Wer diesen Bezirk durchfährt, wird reichlich Gelegenheit finden, den mächtigen Aufschwung der deutschen Industrie wahrzunehmen und wird der deutschen Arbeit seine Anerkennung nicht versagen. *E. G.*

H e f t 34. Afrikafahrt West, Hamburg—Deutsch-Südwest-Kapstadt über Madeira und die Kanarien. Ein Reise- und Einführungsbuch von Hans Grimm.

Henschels Lugusland führt uns immer weiter. Erst kürzlich erschien Dr. Konrad Guenthers Ceylonfahrt, während uns der sehr verdiente Verlag diesmal zu einer Fahrt über Madeira und die Kanarien nach Swakopmund, Lüderitzbucht und Kapstadt einladet. Der vorliegende Band ist nicht bloß ein Vademekum für diejenigen, die da hinausziehen in das deutsche Schutzgebiet in Westafrika oder nach der südafrikanischen Union, es unterrichtet nicht bloß über die Reisewege, über die Landungsorte, sondern schildert in ausführlicher Weise die Gründung der deutschen Kolonien in Südwestafrika und die Schicksale der Kapkolonie. Das Buch bietet eine Fülle von wissenschaftlichem Material, läßt es aber auch an praktischen Winken, an wohlmeinenden Ratschlägen für diejenigen nicht fehlen, die nach Südwestafrika fahren, sei es, um sich dort anzusiedeln, sei es, im öffentlichen Dienste zu wirken oder Handel zu treiben. Ist bisher auch die Zahl derjenigen, die dort wirken, im Vergleiche zum britischen Südafrika, wo es viele Tausende von Menschen gibt, die im Deutschen Reiche geboren wurden oder Söhne und Enkel von deutschen Auswanderern sind, verhältnismäßig nur gering, so vergrößert sich diese Zahl doch mit jeder Schiffsankunft.

Alles in allem wird der vorliegende Band, welcher auch über die bestehenden Verhältnisse in den Siedlungskolonien eingehend informiert, seinen Zweck, für Reisende nach Westafrika als Reise- und Einführungsbuch zu dienen, vollauf erfüllen. *E. G.*

Mitteilungen des Ferdinand v. Richthofen-Tages 1912. (195 S., Dietrich Reimer, Berlin 1912.)

Wie bekannt sein dürfte, hat sich vor mehreren Jahren eine große Zahl ehemaliger Schüler Ferdinand v. Richthofens zu einer freien Vereinigung zusammengetan, namentlich um den reichen literarischen Nachlaß des großen Forschers, soweit er in einer der Publikation zugänglichen Form vorliegt, zur allgemeinen Kenntnis zu bringen. Das vor kurzem ausgegebene zweite Heft des Richthofen-Tages enthält zwei nachgelassene Schriften aus ganz verschiedenen Lebens- und Schaffenszeiten Richthofens. Die erste: „Chinas Binnenverkehr in seinen Beziehungen zur Natur des Landes“, entstand aus einem vor dem XIII. Deutschen Geographentag zu Breslau (1901) ge-

haltenen und wohl noch vielen in starker Erinnerung gebliebenen Vorträge, dessen Manuskript bisher nicht veröffentlicht wurde und Fragment blieb, aber doch in so weit ausgearbeiteter Form, daß die hier von dem Herausgeber O. Schlüter vermittelte übersichtliche Darstellung der Verkehrsverhältnisse Chinas auch heute noch Beachtung verdient. Die zweite Schrift bringt Bruchstücke aus Richthofens Tagebüchern, und zwar im ersten Teile aus den Tagebüchern von der bekannten handelspolitischen Gesandtschaftsreise nach der Hauptstadt Japans 1860/1861, also aus einer Zeit, als Japan eben daran ging, in seine erste engere Berührung mit den Mächten europäischer Kultur zu treten, im zweiten Teile aus den Tagebüchern von Richthofens Reise in Japan 1871, bei der er als freier Forschungsreisender das Land, speziell die Provinzen Tokaido, San-yo-do und Kiusiu, durchzog und die Grundlagen für die Erkenntnis der Landesnatur und der Lebensbedingungen und Lebensformen seiner Bewohner zu gewinnen suchte. Dabei sind von den Bearbeitern O. Ties sen und W. Stahlberg alle fachwissenschaftlichen Beobachtungen ausgeschieden worden, so daß das rein Persönliche des Erschauten und Erlebten um so deutlicher hervortritt. Dieser Umstand verleiht neben der bedeutenden Persönlichkeit des Verfassers diesen Aufzeichnungen aus einem uns heute fast schon historisch anmutenden Zeitabschnitte ihre eigenartige Bedeutung.

F. M.

Christian Baron Steeb, k. u. k. Feldzeugmeister, Der Name des Agramer Gebirges. Aus „Glasnik hrv. prirodoslovnog društva“ in Agram, 1913.

Das Gebirge, welches ca. 10 km nördlich von Agram in südwestlicher Richtung sich hinzieht, wird von der Bevölkerung Agrams fast ausnahmslos Sleme (Sljeme) genannt, während man an der Nordseite dieses Gebirges außer Sleme auch „Gora“ (Zagrebačka Gora) hört.

Trotzdem wurde von Lehrern der Geographie angeregt, diesen Gebirgsnamen in „Medvednica“ zu ändern. Sleme sei kein Eigenname, es bedeute nämlich im Kroatischen „Rücken“ und Medvednica werde in einigen, aber vom Gebirge weiter entfernten Gegenden für die Bezeichnung des Agramer Gebirges tatsächlich angewendet. Es erschien auch bereits eine kroatische Karte, in welcher diese neue Nomenklatur durchgeführt ist.

Der in Agram im Ruhestande lebende k. u. k. Feldzeugmeister und seinerzeitige Kommandant des k. u. k. Militärgeographischen Instituts Baron Steeb fand sich veranlaßt, dieser Frage näher zu treten und zu untersuchen, ob diese Neuerung berechtigt sei. Er konstatiert in dem vorliegenden Aufsätze, daß in den maßgebenden Karten das Agramer Gebirge seit 150 Jahren „Sleme“ heiße, allerdings in den verschiedensten Varianten geschrieben. Derselbe Name finde sich sogar in einem Dokumente aus dem Jahre 1209. Wie der Verfasser hervorhebt, steht das Bedenken, Sleme sei kein Eigenname, weil es

„Rücken“ bedeute, mit der Tatsache in Widerspruch, daß Eigennamen sehr häufig aus Gattungsnamen hervorgehen. Im vorliegenden Falle sei dies um so mehr zutreffend, als das Agramer Gebirge der Typus eines Gebirgsrückens ist, dem hohe Kuppen und tiefe Einsattlungen fehlen.

Für das Agramer Gebirge seien daher nur die Namen Sleme oder Gora (Zagrebačka Gora), eventuell auch Sleme Gora anzuwenden. Diesen Auseinandersetzungen von mehr lokaler Bedeutung werden einige Sätze über die kartographische Namensgebung im allgemeinen beigelegt. Der Verfasser bemerkt, daß die Namen in der Mundart der Eingebornen geschrieben und nicht in die Schriftsprache übertragen werden sollen. Und wie der Terrainzeichner die Bodengestaltung darstellt, ohne sich durch Hypothesen über die Entstehung der Formen oder durch Kenntnis des geologischen Aufbaues beirren zu lassen, ebenso sollen bei Ermittlung der geographischen Namen nicht philologische oder historische Erwägungen, sondern nur die Stimme des Volkes entscheidend sein.

Dr. E. G.

Karte des Königreiches Bulgarien und der zentralen Balkanländer zwischen Adria und Pontus. 1:864.000. 3. Auflage, Artaria & Co., Wien 1913. Preis K 3.— (auf Leinen K 5.80).

Die bei Artaria & Co. in Wien bereits in zwei Auflagen erschienene Karte der Grenzansprüche der Balkanstaaten, welche wegen der Genauigkeit ihrer Daten allgemeines Interesse erregt hat, liegt nunmehr in dritter, dem gegenwärtigen Stande der Verhandlungen entsprechender Auflage vor. Die Grenzen Bulgariens gegen die Türkei und gegen Rumänien wurden bereits nach den Bestimmungen des Londoner Präliminarfriedens sowie nach den Petersburger Vereinbarungen eingetragen. Auch die nördliche und nordöstliche Grenze des zukünftigen autonomen Albanien bis zum Ochridasee wurde auf der Londoner Botschafterkonferenz festgelegt, während die Grenzen gegen Griechenland noch unbestimmt sind, daher die beiderseitigen Ansprüche punktiert erscheinen. Ganz ungeklärt ist die Aufteilung des ehemaligen Makedonien. Die vor dem Kriege in dem Vertrage zwischen Serbien und Bulgarien bestimmte Grenze ist eingezeichnet, ebenso das schon damals strittige Gebiet, bezüglich dessen ein Schiedsspruch Rußlands in Aussicht genommen wurde. Die während des Krieges neuentstandenen Ansprüche Serbiens sowie die sich kreuzenden Ansprüche Bulgariens und Griechenlands sind wieder in punktierten Linien angegeben. Die Halbinsel „Athos“ soll autonom werden. Auch diese Auflage ist nach neuesten Originalmaterialien von Dr. Peucker bearbeitet und mit historischen Tabellen versehen worden.

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. 460-466](#)