

Literaturbericht.

Island. Eine naturwissenschaftliche Studie von Dr. W. v. Knebel†. Nach einem begonnenen Manuskript, Notizen und Bildern des Verstorbenen bearbeitet, fortgeführt und herausgegeben von Dr. Hans Reck. Stuttgart, E. Schweizerbartsche Verlagsbuchhandlung Nägele & Dr. Sproesser, 1912. Gr.-8°, 290 S., 1 Karte und 28 Tafelbilder.

Hier liegt eine Doppelarbeit vor, die kollegialer Pietät ihre Herausgabe verdankt. Die wissenschaftlichen Vorarbeiten des 1907 verunglückten Forschers Dr. W. v. Knebel dienen ihr als Ausgangspunkt; die eigenen Studien des Autors, vor allem gelegentlich der Suchexpedition nach dem Verschollenen im Jahre 1908, haben dagegen den Rahmen der großen monographischen Darstellung geliefert, die im Vorworte bescheiden nur als Studie bezeichnet wird. So liegt trotz der Doppelautorschaft ein vollkommen einheitliches Werk vor, das nur bei vereinzeltten Gegensätzen zwischen Knebel und Reck in vulkanologischen Fragen diesen Charakter einbüßt.

Die Arbeit umfaßt alle Seiten isländischen Natur- und Kulturlebens, doch liegt ihr Schwerpunkt und wissenschaftlicher Wert entschieden in dem Abschnitt über den Vulkanismus. Darüber kann auch der Umstand nicht hinwegtäuschen, daß erst auf dem weiten Weg über die Entdeckungsgeschichte der Insel und anthropogeographisch-folkloristische Abschnitte die geologischen Kernfragen des Inselaufbaues erreicht werden. Das Werk bezweckt nämlich im Sinne Knebels, Islands Welt allen Naturfreunden des deutschen Heimatlandes erschließen zu helfen, hat also von volkstümlicher Darstellungsform zu sein. Dabei soll der innere Zusammenhang — der Kausalnexus — der gewaltigen Naturerscheinungen Islands in einem einheitlichen Bilde vorgeführt werden.

Diese Aufgabe, die bisher in der deutschen Islandliteratur offen war, ist vom Verfasser ohne Zweifel mit großem Geschick gelöst worden. An der Hand der besten literarischen Quellen macht er zuerst (Kap. I—IV) den Leser mit der Entdeckungs- und Landesgeschichte, den eigenartigen Bewohnern und deren geistigen und wirtschaftlichen Leistungen sowie mit den Hauptzügen der Fauna und Flora vertraut, ehe er an die Hauptaufgabe heranschreitet, die er sich gestellt hat, die gewaltige Landesnatur in ihren Formen und Kräften zu zeichnen. (Kap. VII—XV.)

Zwei große Formen- und Kräftegruppen stehen da einander gegenüber; dem Vulkanismus, der das Grundgerüst der Insel geschaffen hat, gebührt der Vortritt. — In allen seinen historischen und Gegenwärtsäußerungen, in seinen dynamischen, stratigraphischen und morphologischen Wirkungen wird er uns vorgeführt. Hier stützt sich der Verfasser zum großen Teil auf Eigenbeobachtungen, die ihn dazu führen, eine wissenschaftliche Klassifikation der vulkanischen Kraftgebilde Islands, vor allem der hochinteressanten Kleinformen der Lavaströme (Schlacken- und Schweißgebilde, Bomben, Pfropfen, Hornitos, Strömungsröhren, Strömungsringe usw.) zu entwerfen (Kap. XII Lavawüsten).

Daselbst wie in den Kapiteln über Explosionskrater, Stratovulkane und Spalteneruptionen liegt ein bemerkenswerter Ansatz zu einer umfassenden Morphologie der vulkanischen Formen vor. Daran schließt sich organisch ein Kapitel über die Arten des abgeschwächten senilen Vulkanismus, die Thermen und Solfataren, die in streng wissenschaftlicher Gliederung durch Belegbeispiele erläutert werden.

Interessieren den Verfasser hier vor allem die Formengruppen als Entwicklungsreihen, so greift er bei der Gegenüberstellung von Explosions- und Stratovulkanen sowie bei der Behandlung der Reihenvulkane und Spalteneruptionen eine Reihe hochwichtiger Streitfragen heraus.

So weist er den Stratovulkan an der Hand der isländischen und sonstiger Beispiele aus der bisher herrschenden Rolle des Vulkantypus schlechthin in die ihm gebührende Stelle als Endglied der Entwicklungsreihe relativ schwach wirkender vulkanischer Kräfte im Gegensatz zu den großen Massenergüssen. (Vgl. p. 158 ff.) Die Frage der Spalteneruptionen und Lavavulkane gibt ferner dem Autor Gelegenheit, sich über die Leistungsfähigkeit des Vulkanismus zu äußern: einerseits was die Magmaförderung anbelangt (vgl. p. 179 das Beispiel der Dyngjnfjöll-Sveinagja) und andererseits bezüglich der Spaltenfrage und gebirgsbildenden Kraft des Vulkanismus. An dem Beispiel der Herdubreid im Nordostland konnte der Verfasser einen Einblick in das basale Grundgebirge eines riesigen Vulkanbaues gewinnen und eine längst gehegte wissenschaftliche Anschauung (vgl. p. 143/44) konnte er beweisen, daß ein Vulkan ohne Hilfe einer Spalte mindestens die oberste Erdkruste in 300—400 m Stärke aus eigener Kraft durchbrechen, beziehungsweise durchschmelzen kann.

Bemerkenswert sind auch die Versuche, die der Autor unternimmt, gestützt auf ausgezeichnete Aquarellwiedergaben und photographische Reproduktionen am Schlusse des Werkes, die Landesnatur, besonders in ihrem Farbenreichtum und Stimmungsgehalt, zu zeichnen. Hervorzuheben wären da vorzüglich die Darstellung des prächtigen Stratovulkans Snaefellsjökull an der Faxabucht (p. 160 f.), die Beschreibung des Heklaaufstieges und -ausblickes (p. 162 f.) oder das interessante Bild der Lakispalte (p. 177 f.), die Besteigung der Schildvulkane Skjalabreid (p. 182 ff. nach Knebel's Tagebuch) und der Herdubreid (p. 189). Den Höhepunkt der Darstel-

lung bedeutet (mit Recht) das Kapitel XI, das dem Ende der Knebel'schen Expedition in dem größten irländischen Vulkanmassiv, dem Dyngjafjöll gewidmet ist. Die endlose Einsamkeit der Lavawüste Odáaktaun findet hier einen tragischen Widerhall in einem Forscherschicksal.

Über die Formen des erlöschenden Vulkanismus (Solfatarenstadium), dem in Island vor allem der große Geysir, zahlreiche diesem verwandte Erscheinungen buntfärbiger Schlammvulkane (p.134), heiße Quellen mit Schwefelabsatz und Sinterbildung sowie zahllose Kohlen-säureexhalationen angehören, gelangen wir nun in den beiden Schlußkapiteln zu der nicht minder großartigen Kontrasterscheinung der Gletscherwelt; sie ist das auffallendste Naturphänomen Islands, welches dem Fremden zuerst entgegentritt und den Namen der Insel rechtfertigt. Kein Wunder daher, wenn hier schon frühzeitig, lange vor der Existenz einer festländischen Gletscherkunde, ein Mann wie Sveinn Pálson am Ende des 18. Jahrhunderts die irländischen Gletscher- und Firnfelder, die heute noch $\frac{1}{10}$ des Gesamtareals bedecken, der wissenschaftlichen Forschung erschloß.

Der Autor des vorliegenden Werkes wendet sich nach kurzer Besprechung der allgemeinen Vergletscherungsbedingungen und -formen (alpiner und Inlandvergletscherungstypus) zuerst der Lage der klimatischen Schneegrenze zu. Diese bewegt sich in Island zwischen den Werten 700 (SW.) und 1660 m (Herdulreid NO.). Der herrschende Gletschertyp ist der der Inlandeisfelder (mit Vorlandvergletscherung) und Plateaugletscher auf Tafelberghorsten. Nirgends erreichen die Gletscher das Meer, enden aber im SO. der Insel knapp an dessen Rand.

In anschaulicher Form wird nun die Wasser- und Schuttführung der Gletscherflüsse und deren Bedeutung für Flachküstenbildung, Grundwasserspiegel und Verkehr dargestellt. Eine ganz eigenartige, bisher nur in Island bekannte Erscheinung kommt hierauf zur Besprechung: die Gletschervulkane und Gletscherläufe. Die beiden Kräftegruppen der Eis- und Feuerwelt treten hier in unmittelbarem Kampf miteinander. Das großartige Beispiel der Kalla (p. 249 f.) bietet hierfür einen guten Beleg. Dem eigenartigen Vorgang entsprechen besondere, leicht erkennbare Sedimente, die sich vom Grundmoränenmaterial und gewöhnlichen Flußsedimenten deutlich unterscheiden. Den Schluß dieser Formenreihe bilden die weiten südisländischen Sandflächen mit ihren zahlreichen trichterförmigen Senken und Söllen, die als Schmelzlöcher großer Eisblöcke gedeutet werden, welche durch Gletscherläufe vom nahen Eisrande verschleppt wurden. Der Verfasser tritt damit der älteren Ausstrudelungshypothese entgegen.

Das vulkanische Moment spielt aber auch stark hinein in die letzte Frage, die angeschnitten wird, in das Problem der periodischen Schwankungen der großen Eisfelder. Gestützt auf die Forschungen Ch. Rabots ergibt sich nun für die Nordabdachung Islands eine rhythmische Bewegung der Gletscher in großen Zügen, während unter

dem Einflusse des Vulkanismus die Südlandgletscher ohne jene in fortwährender Unruhe sind.

Die allgemeinen Mittelwerte der Gletscherbeobachtungen zeigen ein allgemeines Wachstum der isländischen Gletscher seit der Kolonisation, besonders aber seit dem Beginn des 18. Jahrhunderts; dann kam seit Mitte dieses Jahrhunderts eine Abnahme, der eine Zunahme in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts folgte. Seit der zweiten Hälfte jedoch macht sich wieder ein stärkerer allgemeiner Rückgang bemerkbar.

Diese kleinen Schwankungen führen zu den großen Veränderungen der Eiswelt seit der Eiszeit. Die Beweise einer allgemeinen Vereisung der Insel in früherer Zeit sind durch die weiten Diluvialwüsten des Hochlandes mit ihrer durch die Subaerilien allerdings stark aufgearbeiteten Grundmoräne, ihren Rundlingen und geschrammten Höckern und den stark verschotterten Fjordtälern des Nordens und Ostens gegeben. Trotzdem sind die großen Landschaftszüge, namentlich die vergletscherten Tafelhorste, das Werk postglazialer Technik, denn die Bruchstufenbegrenzung der letzteren hat keine Umänderung durch glaziale Kräfte mehr erfahren.

Unerledigt ist bis jetzt die Frage nach der Gliederung der Eiszeitperiode geblieben; es stehen da einander zwei bisher unausgeglichene Anschauungen gegenüber: die übereinandergelagerten Profile *Pjeturs* und die nebeneinandergelagerten *Knebls* (s. Island-Geysir und Faxatal); erstere ergeben das Vorhandensein wenigstens zweier, letztere die Möglichkeit dreier Eiszeiten mit entsprechenden Interglazialphasen. Die Richtigkeit der *Kneblschen* Profile ist jedoch bis jetzt nicht verbürgt. Junge tektonische Bewegungen — rhythmische Senkung und Hebung der Küste, namentlich im Westen und Süden, Verkleinerung des Areals durch Randbrüche und Hebung von Tafelhorsten im Innern — haben die älteren glazialen Abtragungsflächen so umgestaltet, daß es nicht immer leicht ist, die Werte der glazialen Erosions- und Denudationstätigkeit richtig einzuschätzen.

Gerade auf die jungen Störungen wie auch ferner auf die jungvulkanische Akkumulation ist der Formenreichtum Islands zurückzuführen.

In diesen Gedanken klingt die Darstellung der isländischen Landesnatur aus. Der Leser beendet die Lektüre des besprochenen Buches mit dem Gefühle, Einblick in alle treibenden und gestaltenden Kräfte der Insel, seien sie rein physikalischer oder menschlicher Art, betreffen sie Gegenwart oder Vergangenheit, in verständnisvoller und leicht faßlicher Form gewonnen zu haben.

Nicht zuletzt tragen dazu die vorzüglichen geographischen Typenbilder auf 28 Tafeln, darunter drei schöne Aquarellwiedergaben der Solfataren in Reykjanes und Krisuvik und vom Großen Geysir bei. Von ungenügender Art ist dagegen die in bloßem Schwarzdruck gehaltene Karte von Island, die nur das Flußnetz sowie die Umrisse der Hochplateaus mit ihren Firnfeldern enthält; hier sind die im Text genannten Lokalitäten nicht immer eingezeichnet. *Dr. A. Meißner.*

Statistik des österreichischen Post- und Telegraphenwesens im Jahre 1912. Zusammen- gestellt im k. k. Handelsministerium. Geschenk des Mini- steriums.

Wir haben den Bericht über die Bewegung auf postalischem Gebiete in den früheren Jahren öfters eingehend gewürdigt und können uns daher diesmal bloß auf die Mitteilung der Hauptzusammenstellungen beschränken. Die Summe der Postanstalten belief sich im Jahre 1912 auf 9859 (gegen 9692 im Jahre 1911). Hiervon bestanden auf österreichischem Staatsgebiete 9823 und auf fremdem Staatsgebiete 36, und zwar in Liechtenstein 5 und in der europäischen und asiatischen Türkei 31, welch letztere teils der Direktion in Triest, teils dem Botschaftspostamte in Konstantinopel unterstellt sind. Die Postämter in Konstantinopel, Beirut, Caifa, Jaffa, Salonich, Skutari (Albanien) und Smyrna waren mit Staatsbeamten dauernd besetzt, während die Postämter in Janina, Jerusalem und Rhodus durch vertragsmäßig angestellte Bedienstete verwaltet wurden. — Das Personal der österreichischen Postanstalten belief sich im Gegenstandsjahre auf 66.780, jener des Poststalldienstes auf 7927 Personen. Über die Leistungen im Beförderungsdienste erfahren wir, daß die Gesamtzahl der beförderten Briefsendungen 1.968,136.720, ferner die Gesamtzahl der beförderten Briefe mit Wertangaben und Paketsendungen 91,957.530, die Gesamtzahl der eingezahlten Postanweisungen 38,468.248 (im Gesamtbetrage von 1.945,208.408 K) und die Gesamtzahl der ausgezahlten Postanweisungen 40,705.892 Stück (im Gesamtbetrage von 2.083,376.187 K), endlich die Gesamtzahl der beförderten Telegramme 23,866.058 betrug. Die Gesamteinnahmen im Jahre 1912 beliefen sich auf 204,059.785 K gegen 189,909.538 K im Jahre 1911, die Gesamtausgaben auf 206,596.723 K gegen 184,033.680 K im Jahre 1911. Während daher das Jahr 1911 mit einem Überschusse von 5,875.858 K abschloß, erforderte das Jahr 1912 einen Zuschuß von 2,536.938 K. Aus der diesem Buche beigegebenen statistischen Übersicht über den Postverkehr in den europäischen Staaten sei erwähnt, daß das Deutsche Reich die größte Anzahl von Postanstalten (41.192) und von Postangestellten (239.168 Personen) besaß und aus der postalischen Verwaltung einen Überschuß von 138,000.017 K erzielte. Nach Deutschland folgt Großbritannien mit 24.244 Postanstalten, 233.811 Angestellten und einem Überschuß von 133,037.100 K.

Dr. E. G.

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1912. Bearbeitet im k. k. Eisenbahnministerium. Geschenk des Ministeriums.

I. Teil: Haupt- und Lokalbahnen.

Wir müssen uns darauf beschränken, bloß die hauptsächlichsten Daten dieses voluminösen Operates mitzuteilen. Am meisten

Interesse beansprucht die Ausgestaltung des österreichischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1912. Die Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen betrug mit Schluß 1912 22.901 km gegen 22.772 km mit Ende 1911. Es wurden daher im Jahre 1912 neue Linien im Ausmaße von 129 km dem Betriebe übergeben. Die längste und wichtigste Strecke ist die am 28. Oktober 1912 eröffnete, elektrisch betriebene Mittenwaldbahn, welche von Innsbruck bis zur Reichsgrenze bei Scharnitz in einer Länge von 38.160 km führt und dort an die bayrische Staatsbahn anschließt und so eine neue Verbindung zwischen München und Innsbruck herstellt. Von den sonstigen neu eröffneten Strecken sei erwähnt die Bahn von Drohobycz nach Bad Truskawice in der Länge von rund 11 km und die elektrisch betriebenen Lokalbahnen von Linz über Eferding nach Weizenkirchen in der Länge von 42.381 km und von Gmunden nach Vorchdorf in der Länge von 14.760 km. — Der Verkehr auf den österreichischen Eisenbahnen, und zwar sowohl der Personen- als der Güterverkehr erfuhr im Jahre 1912 eine bedeutende Steigerung. Im ganzen wurden über 290 Millionen Personen und nahezu 160 Millionen Tonnen befördert. Die gesamten im Laufe des Jahres 1912 erzielten Betriebseinnahmen beliefen sich auf 1.134,842.861 K, wovon 896,352.517 K auf die Bahnen im Staatsbetriebe und 238,490.344 K auf jene im Privatbetriebe entfielen. Die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 846,883.445 K. So erfreulich es auch ist, bei einzelnen Kapiteln des Eisenbahnbetriebes gegenüber dem Jahre 1911 eine Steigerung konstatieren zu können, so betrübend ist es aber andererseits, zu entnehmen, daß auch das ominöse Kapitel der Eisenbahnunfälle eine bedeutende Erhöhung erfahren hat. Im Jahre 1912 ereigneten sich 386 Entgleisungen, 265 Zusammenstöße und 2581 sonstige Unfälle, in Summa daher 3232 Unfälle. Fürwahr, eine erschreckende Anzahl! Im Vergleiche zum Vorjahre ereigneten sich 281 Unfälle mehr, und zwar bei den Staatsbahnen 187 und bei den Privatbahnen 94. Bei diesen Unfällen wurden getötet: Reisende 22, Bahnbedienstete 144 und fremde Personen 142, in Summa daher 308 Personen, während verletzt wurden: Reisende 566, Bahnbedienstete 2071 und fremde Personen 291, in Summa daher 2928. Die Gesamtzahl der durch Unfall betroffenen Personen betrug demnach 3236, darunter unverschuldet 1257 Personen und durch eigenes Verschulden 1979 Personen. Von den verunglückten Personen erhielten 884 von den Bahnverwaltungen fortlaufende Zahlungen und 1373 einmalige Abfertigungen.

II. Teil: Kleinbahnen.

Die Baulänge derselben betrug mit Schluß des Jahres 1912 rund 759 km, und zwar Bahnen mit elektrischem Betriebe 663 km, mit Dampf 90 km; Drahtseilbahnen 3 km, Seilschwebbahnen (Lana-Vigiljoch) 2 km und Pferdebahnen 1 km. — Die Anzahl der beförderten Personen betrug 490,173.379 und die beförderten Güter 591.312 Tonnen; die Einnahmen beliefen sich auf 76,508.814 K, die Ausgaben auf 53,368.918 K. — Auch auf den Kleinbahnen kamen Unfälle vor,

und zwar 107 Entgleisungen und 1395 Zusammenstöße. Hierbei getötet 16 und verletzt 495 Personen.

Dr. E. G.

Forst- und Jagdstatistik für das Jahr 1911. Zusammengestellt im k. k. Ackerbauministerium. Geschenk des Ministeriums.

Wald und Wild bilden zwei wichtige Bestände des Nationalreichtums und verdienen die vollste Beachtung der Staatsverwaltung. Wirtschaftliche Gebahrung auf forstlichem Gebiete, Schonung der Bestände, rationelle Aufforstung insbesondere in den Karstgegenden, Anlage von Pflanzgärten, Schonung und Hege des nützlichen und Vertilgung des schädlichen Wildes, alles das bilden die Aufgaben der Forst- und Jagdorgane. Das vorliegende Operat gibt uns ein anschauliches Bild über die Bewegung auf diesen Gebieten im Laufe des Jahres 1911. Tabelle I enthält den Ausweis über den Abfall, beziehungsweise Zuwachs an Waldflächen. Wir entnehmen daraus, daß der Abfall an Waldland hauptsächlich durch behördlich genehmigte Kulturmumwandlung 4120 ha, der Zuwachs, insbesondere durch Aufforstung, 5278 ha beträgt. — Tabelle II enthält den Ausweis über die Preise des Holzes loco der Hauptversandtplätze. Es werden die Wald- und die Marktpreise für Nutzholz, für Brennholz, dann die Preise der Rinde und des Harzes angegeben. Die Höchstpreise für den Festmeter starken Nutzholzes notierten in Südtirol, im Bezirke Cavalese und in Dalmatien in den Bezirken Cattaro und Imotski, in welchen Bezirken der Waldpreis 32 K, beziehungsweise 30 K, der Marktpreis aber 33 K, beziehungsweise 40—50 K per Festmeter betrug, während die niedrigsten Preise in Galizien und in der Bukowina vorkommen, wo man im Bezirke Dolina per Festmeter starkes Nutzholz einen Waldpreis von 7 K und einen Marktpreis von 13·5 K und im Bezirke Sereth 7·5 K, beziehungsweise 12 K notierte. — Tabelle III liefert den Ausweis über die Waldbeschädigungen. Durch Windbruch und Schneedruck wurden beschädigt im ganzen rund 97.900 ha, während die aufgearbeitete Holzmasse rund 1.596.000 fm betrug. Durch Insektenfraß wurden Waldflächen beschädigt im Ausmaße von 28.687 ha, deren aufgearbeitete Holzmasse 61.622 fm betrug. Endlich wurden durch Brände 950 ha Kulturen und 2535 ha ältere Bestände beschädigt. Der verursachte Schaden belief sich auf 1.227.500 K. — Nach Tabelle IV wurden im Jahre 1911 in Schonung gelegt Waldflächen beim Hochwaldbetriebe 9219 ha, beim Mittelwaldbetriebe 1380 ha und beim Niederwaldbetriebe 5788 ha. — Tabelle V liefert den Ausweis über die erteilten Bewilligungen zur Verteilung, beziehungsweise zum Verkaufe von Gemeindewaldungen und Tabelle VI über die aus öffentlichen Mitteln erhaltenen und subventionierten Pflanzgärten. Wir erfahren, daß es im Gegenstandsjahre 353 aus öffentlichen Mitteln erhaltene und 345 aus Staats- oder Landesmitteln subventionierte Pflanzengärten gab, deren Area rund 180 ha betrug. — Tabelle VIII bringt den Ausweis über die Karstauf-

forstungen, beziehungsweise im Gebiete der oberen Bečwa ausgeführten Aufforstungen. Neu aufgeforstet wurden 610 ha und nachgebessert 950 ha. Bezüglich des Kapitels „Wild“ sei bemerkt, daß laut Tabelle IX im Gegenstandsjahre in 12.957 Fällen Wildschäden vergütet wurden, und zwar durch behördliche Entscheidungen im Betrage von 51.134 K und durch schiedsgerichtlichen Zuspruch 164.506 K. Welch großen Reichtum an Wild Österreich besitzt, geht aus der Tabelle X hervor, welche den Ausweis über das im Jahre 1911 erlegte nützliche und schädliche Wild enthält. Um nur einige besonders markante Ziffern hervorzuheben, sei bemerkt, daß 105.785 Rehe, 10.574 Gamsen, 1,754.292 Hasen, 366.980 Fasanen und 1,696.664 Rebhühner zum Abschusse gelangten. Aber auch der Nachweis über das erlegte schädliche Wild liefert interessante Daten. Wir entnehmen, daß im Gegenstandsjahre 18 Bären erlegt wurden, und zwar 2 in Krain, 8 in Tirol, 4 in Galizien, 1 in der Bukowina und 3 in Dalmatien, ferner 246 Wölfe (darunter 207 Rohrwölfe), 41.877 Füchse, 5800 Dachse und 210 Adler.

Dr. E. G.

An Spenden für die Bibliothek sind von Reisebüchern eingelangt:

I. von Hendschels „Luginsland“: Heft 35. Berlin—Leipzig—Plauen—Bad Elster von Josef August Lux.

Dasselbe führt uns von Berlin aus über Wittenberg, Bitterfeld nach dem immer mehr als Großstadt sich ausbreitenden, gegenwärtig den größten Hauptbahnhof in Deutschland besitzenden Leipzig, dann weiter über Altenburg, Plauen nach dem ehemals bloß als Frauenbad bekannten, heute aber bereits zu einem Weltkurorte emporstrebenden Bad Elster, das durch seinen Reichtum an heilkräftigen Quellen, durch seine ausgezeichneten Einrichtungen und durch seine landschaftlichen Reize von Jahr zu Jahr eine größere Anzahl von Kurgästen erzielt. (Im Jahre 1880 zählte man 5000, im Jahre 1912 über 17.000 Besucher.)

Heft 36. Über das Stilsferjoch—Landeck—Prutz—Hochfinstermünz.

Vogels Karte des Deutschen Reichs und der Alpenländer im Maßstab 1:500.000, ausgeführt in Justus Perthes' Geographischer Anstalt in Gotha. Neu bearbeitet und erweitert unter Leitung von Prof. Paul Langhans. 33 Blätter in Kupferstich. Lieferungen 3 und 4: enthaltend die Blätter Posen—Straßburg, Hannover—Genf. Preis je M. 3.—. Einzelne Lieferungen sind nicht erhältlich. Einzelne Blätter kosten M. 2.—.

Von den neuerschienenen vier Blättern stellen Straßburg und Posen zwei der für die Verteidigung des Deutschen Reiches nach

außen wichtigsten Gebiete dar: Straßburg zeigt das Aufmarschgelände der deutschen Armeen zwischen Trier und Straßburg mit den Rhein-, Saar- und Moselabschnitten, Posen das weite Vorgelände der Feste Posen nach Russisch-Polen bis nach Lodz und bis an die Weichsel. Das Blatt Straßburg begreift das Gebiet zwischen Luxemburg—Toul und Mannheim—Lahr und wird beherrscht vom Wasgenwald, Pfälzerwald und Schwarzwald; das Blatt Posen umfaßt den südöstlichen Teil der Provinz Posen und das russische Gouvernement Kalisch. — Das neue Blatt Hannover zeigt den westlichen Harz und das niedersächsisch-westfälische Bergland und reicht von Kassel bis zu den Petroleumgruben der Lüneburger Heide, von der neuen Hemertalsperre im Westen bis zur Goldenen Aue im Osten. Das neue Blatt Genf endlich umfaßt die höchsten Gruppen der Alpen von Genf im Westen bis zur Gotthardbahn im Osten, vom Neuenburger und Urner See im Norden bis zum Langen See und den Grajischen Alpen im Süden. So vereinigen die beiden neuen Lieferungen alle Arten des Geländes in ihrem Rahmen, vom plastischen Hochgebirge der Walliser Alpen bis zu den runden Formen des deutschen Mittelgebirges und den sanften Wellen des Wartheftlandes. Alle Blätter aber wirken trotz der Verschiedenartigkeit und Fülle ihres Inhaltes gleich formen- und farbenschön.

Junks Naturführer: Die Riviera von A. Voigt.
Berlin 1914. Verlag von W. Junk. 466 S. Bädker-Format.
Preis M. 6.—.

Über die Flora der französischen Riviera besaßen wir bisher mehrere gediegene Werke in verschiedenen Sprachen. Nicht so über die Vegetation, denn bis auf die meisterhaften „Streifzüge“ Strasburgers war sonst in dieser Beziehung gar nichts vorhanden.

Man muß daher den Herausgebern dieses Führers sehr dankbar sein, da sie dem Besucher der Riviera Gelegenheit bieten, auf leichte Art und Weise über die Vegetation sowie über die übrigen Naturereignisse an dieser Küste orientiert zu werden. Dieser Führer bietet eine Fülle von allem, was in anderen Führern umsonst gesucht wird, und füllt daher eine recht fühlbare Lücke aus.

Der größte Teil des Buches ist der Pflanzenwelt (Seite 1—424) gewidmet, was bei der Wichtigkeit und Eigenartigkeit dieser Vegetation wohl gerechtfertigt erscheint.

Verfasser teilt die Pflanzenwelt in Formationen und bespricht der Reihe nach die Formation der Flachküste, der Strandklippen, der feuchten Niederungen, die Flora des Meeres, ferner die Macchien, die Wälder, die Felstriften (Garrigues), die Mauern und steilen Felshänge, die sonnigen Lehnen, die schattigen Täler, die Wegränder, die Schuttstellen, die Hecken, die Kulturterrassen und die Gärten. Einen beträchtlichen Teil des Buches widmete Verfasser dem berühmten Hanbury-Garten in La Mortola und macht uns mit einer Menge tropischer und subtropischer Pflanzen, die daselbst kultiviert

werden, bekannt. Die einzelnen Pflanzen werden gut geschildert und mit bemerkenswerten biologischen Notizen versehen.

Die übrigen Kapitel behandeln in knapper Form die geologische Übersicht (S. 425—438), die Höhlen von Mentone (S. 439—452) und die Tierwelt der Riviera (S. 453—460).

Dem Werke ist ein Plan des Hanburyschen Garten beigegeben.

L. A.

Luftschiffahrt und Landkarte. Ein Umblick in der Frage der Luftschifferkarte von Dr. Karl Peucker, Wien. Aus dem „Buche des Fluges“, p. 343—360.

Der Verfasser gibt im 1. Teile seines Aufsatzes einen Überblick über die Entwicklung und den derzeitigen Stand der Luftschifferkarte. Der Gedanke ist natürlich sehr jung. 1888 wird er das erstmal von Hermann Moedebeck geäußert, in das Stadium der Verwirklichung tritt er seit 1906/7. Zwei Richtungen begegnen bei der Schaffung der mittlerweile zur Notwendigkeit gewordenen aeronautischen Karte: der genannte Kartograph ergänzt die bestehenden Karten gewünschten Maßstabes durch aeronautische Zeichengebung (Situationsplan). Graf Zeppelin regt dagegen seit 1907 eine selbständig entworfene aeronautische Höhenschichtenkarte an.

Die Leidensgeschichte dieses Problems steht nun im Mittelpunkt der folgenden Erörterungen. Hier setzt auch die (p. 347 f.) Darlegung der eigenen Mitarbeit des Verfassers an der von Grafen Zeppelin und den Luftschiffvereinigungen gestellten Aufgabe ein. Den Höhenskalen von Gasser, Narenstein, Moedebeck und Desmond, die einseitig gewählt sind, stellt Peucker den Gedanken der gesetzmäßigen Farbenabstufung (spektral-adaptierte Farbenplastik) entgegen, wie sie probeweise am Wiener Militärgeographischen Institut auf einem Ausschnitte der österreichischen Generalkarte 1:200.000, Blatt Trient, angewendet wurde.

Zweck und Wesen der Luftschifferkarte werden im zweiten Teil des Aufsatzes eingehend erörtert. Terrestrische Navigation, ferner leichtes und gesichertes Erkennen geeigneter Landungsplätze ist ihre Hauptaufgabe. Der Luftschiffer hat zum Landungsgebiet eine Flächenkarte. Daher muß die entsprechende Karte „raumtreu“ sein und dieser Eigenschaft wird nur die Farbenplastik gerecht. Die Trennung von Sonnen- und Schattenseite durch leichten Schattierungsaufdruck führt diesem Ziel noch näher. Wird dann die Karte noch mit den Moedebeck'schen Luftschifferzeichen versehen (vgl. die beigegebene Tafel nach p. 344), so sieht der geübte Luftschiffer ein raumtreues Geländebild vor sich.

Der Verfasser redet am Schlusse noch einer internationalen Vereinigung der Kartographen das Wort, die durch Verbindung von Ballonphotographie und farbenplastischer Darstellung das Ziel einer raumtreuen Photokarte, wie sie Theodor Scheimpflug anstrebt, und damit die Verwirklichung des Gedankens einer geographischen Einheitskarte der Erde erreichen könnte.

Dr. A. Meißner.

Porto Pi in der Bucht von Palma de Mallorca.
 Prag 1914. Druck und Verlag von Heinrich Mercy Sohn.
 Geschenk des Verfassers, des durchlauchtigen Herrn Erz-
 herzogs Ludwig Salvator.

Der hohe Autor, der auf Palma de Mallorca einen prachtvoll gelegenen Herrnsitz sein eigen nennt und einen Teil des Jahres daselbst zuzubringen pflegt, ist ein gewiegter Kenner und treuer Freund Mallorcas. Abgesehen von seinem großen, mustergültigen Werke über die Balearen, hat er noch manch anderes wertvolle Buch hierüber veröffentlicht. Bald waren es Märchen aus Mallorca, die er uns erzählt, bald reizende, tiefempfundene, vom feinsten Verständnis zeugende Stimmungsbilder, die er uns vermittelte, dann schildert er in einem stattlichen Bande die Burgen und Felsenfesten Mallorcas, kurz es drängt den hohen Herrn förmlich dazu, die Kenntnis über Land und Leute der Balearen zu verbreiten.

So saß er denn wieder einmal an dem sonnigen Gestade seiner Lieblingsinsel sinnend und träumend und blickte hinaus auf den alten Turm von Pelagres, der „wie ein riesiger, goldener Meilenzeiger in der Geschichte der Menschheit emporragte: als älteste Quarantäneanstalt noch aus der Zeit der aragonischen Könige“. Da faßte er den Plan, alles, was sich auf diesen alten Turm und auf die benachbarten kleinen Häfen von Porto Pi bezog, zusammenzusuchen und zu einer Schilderung zu vereinigen. Drei einheimische Fachmänner unterstützten den durchlauchtigsten Autor bei seiner Arbeit, durchsuchten alte Archive und sammelten reiches Material, das derselbe dann zu einem stattlichen Werke verarbeitete. — Der hohe Kenner der Balearen führt uns bis in das ferne Altertum zurück, erzählt uns von den Schicksalen Porto Pis unter den Römern, unter den Arabern und zur Zeit der Eroberung; dann schildert er Mallorcas Blütezeit und die Entwicklung des Seehandels, der Industrie und Agrikultur unter den ersten europäischen Königen. Insbesondere der Seehandel nahm solche Dimensionen an, daß sich die Notwendigkeit eines zweiten Hafens bei der Stadt herausstellte. Dieser große Aufschwung Mallorcas ist, wie der Verfasser bemerkt, teilweise dem Umstande zuzuschreiben, daß unter den Arabern die Stadt sehr groß und die Kultur ihrer Bewohner weit vorgeschritten war. „Der agrikole Reichtum verband sich mit dem industriellen und anderseits mit der hochentwickelten Schifffahrt die regen Handelsbeziehungen.“ Mallorcas Handel dehnte sich damals von Gibraltar bis zu den innersten Einbuchtungen des Schwarzen Meeres aus, von den afrikanischen Ufern bis zu den flämischen Gestaden. Die Mallorquina hatten Konsuln und Handelshäuser, die in den wichtigeren Städten der afrikanischen Küste etabliert waren. Doch jede Medaille hat zwei Seiten. Das Aufblühen Mallorcas zog die Blicke anderer seefahrender Nationen auf sich, welche auf die Schiffe in der Nähe der Balearen eifrig Jagd machten und die Ladungen wegnahmen. Ja selbst am Lande waren die Bewohner infolge der Überfälle der Seeräuber in steter Angst und Unruhe. — Hiezu kamen

die Schrecken der über das ganze Mittelmeer sich verbreitenden Pestseuche. Nachdem viele Provinzen der Levante durch die Pest infiziert wurden, verbreitete sich diese entsetzliche Krankheit nach Italien und Sardinien und kam im Jahre 1348 nach Mallorca, wo sie gleich wie in Valencia und Barcelona große Verheerungen anrichtete. Bei der isolierten Lage Mallorcas entwickelte sich dort die Idee der Quarantäne, welche da zum ersten Male in der Welt zur Ausführung kam. Das Kapitel III berichtet ausführlich über die diesfalls unternommenen Schritte, sowie über die günstigen Erfolge derselben. Die wohltätigen Wirkungen der getroffenen Maßnahmen dehnten sich von Spanien sukzessive auf das ganze Mittelmeer, ja später auf ganz Europa aus. Mit Recht bemerkt daher der durchlauchtige Verfasser: „In diesem Momente wird die Geschichte Mallorcas nicht mehr die Geschichte einer kleinen, wenig bekannten Insel, sondern die Geschichte der Welt. Bis auf unsere Tage haben wir die Wohltaten eines Systems genossen, welches, wenn auch häufig durch die Habsucht einzelner Menschen bekämpft, der Gesamtheit unleugbare Dienste leistete.“ — Im nächsten Kapitel erzählt uns der Verfasser von den unterschiedlichen Schicksalen des schon im Jahre 1249 bestandenem Oratoriums von San Nicolas, während er im Kapitel V die allmähliche Vernachlässigung Porto Pis bespricht. Das letzte Kapitel führt uns in die Gegenwart, schildert Porto Pi als Sommer- und Badestation und erzählt von den Besuchen gekrönter Häupter, von denen uns besonders jene am meisten interessieren, welche unsere unvergeßliche Kaiserin Elisabeth zweimal nach Mallorca führten. Zum Schlusse folgt eine Unzahl von Dokumenten, welche sich auf Porto Pi beziehen und auf welche im Texte hingewiesen wird. — Daß der vorliegende, wie alle Werke Seiner kaiserlichen Hoheit vornehm ausgestattete Band nicht bloß lokales Interesse besitzt, sondern auch weitere Kreise interessieren und anregen wird, ist dem Umstände zu danken, daß uns der hohe Autor eine Fülle von historischen Daten bietet und einen weiten Horizont eröffnet, der über die Bucht von Palma de Mallorca hinaus in die Ferne führt und ein buntes Mosaik aus altvergangenen Zeiten bis zur Gegenwart bietet.

Dr. E. G.

Karl Ritter von Sax. Nachtrag zur Geschichte des Machtverfalles der Türkei. Aus der zweiten, bis zum Konstantinopler Frieden ergänzten Auflage. Wien 1913. Manzschsche Hofverlags- und Universitätsbuchhandlung. Geschenk des Verfassers.

Unsere Leser dürften sich vielleicht noch erinnern, daß vor einiger Zeit in den „Mitteilungen“ (Heft 11, 12 vom Jahre 1908) ein Buch unseres hochgeschätzten Ausschußmitgliedes, des Herrn Sektionschefs Karl Ritter v. Sax besprochen wurde, das die Geschichte des Machtverfalles der Türkei bis zum Ende des 19. Jahrhunderts und die Phasen der „orientalischen Frage“ bis auf die Gegenwart behandelt hat und als eine gründliche, gediegene Arbeit bezeichnet wurde, zu

welcher die verlässlichsten Quellen benutzt wurden. Der Autor, als ein ausgezeichneter Kenner der Verhältnisse des osmanischen Reiches bekannt, hat nun eine zweite Auflage erscheinen lassen, welche als Nachtrag die Entwicklung der Kretafrage, die Kämpfe in Makedonien (1902—1908) und die jungtürkische Revolution von 1908 enthält, anderseits aber auch die Fortsetzung der Geschichte von 1908 bis Oktober 1912 sowie eine Skizze des ersten Balkankrieges und schließlich die das Türkische Reich betreffenden Hauptereignisse bis zum Konstantinopler Frieden vom 29. September 1913 schildert. Es handelt sich also um die jüngsten Ereignisse, die sich am Balkan vor den Augen Europas abgespielt haben, um die Gründung des Balkanbundes, um die Einleitung und den Verlauf des Krieges gegen die Türkei und die Streitigkeiten der Verbündeten unter sich wegen Verteilung der Beute; alles das wird von dem geschätzten Verfasser in klarer, objektiver Weise geschildert und der Besorgnis Ausdruck gegeben, daß das durch die Befreiung von der Türkenherrschaft und durch die Verträge des Jahres 1913 entstandene Chaos gewiß nicht so bald geklärt werden wird. Ruhe und Ordnung — meint der Verfasser — wird auf der Balkanhalbinsel selbst im Falle einer vernünftigen Korrektur der Landesgrenzen überhaupt nicht eher eintreten, als bis der blinde Nationalfanatismus, diese moderne Geißel der Menschheit, durch Vernunft, Kultur und Humanitätssinn überwunden sein wird.

Dr. E. G.

Kapitän Scott: Letzte Fahrt. Verlag F. A. Brockhaus, Leipzig (2 Bände, geb. M. 20.—).

Dieses Tagebuch Scotts ist ein menschliches Dokument, wie die geographische Forschung nur wenige aufzuweisen hat. Es berichtet von siegesgewissem Auszug und hochfliegenden Plänen, von unermüdlichem Kampf mit unerwarteten Schwierigkeiten, die sich allseits auftürmten, von der Erreichung des Südpols — aber der Enttäuschung, dort Amundsens norwegische Flagge vorzufinden — und dann von dem unheilvollen Bund, den Sturm und Schnee, Hunger und Kälte und eine Reihe unseliger Zufälle schlossen, um den Siegern den wohlverdienten Preis zu entwinden. Nur einen einzigen Tagesmarsch vor dem rettenden Depot, wo sie Lebensmittel und Brennmaterial gefunden hätten, brachen sie mit erfrorenen Gliedmaßen zusammen und erwarteten den Tod mit antikem Heldenmut!

Scott selbst schildert uns seinen Untergang bis zu dem Augenblicke, wo die Feder seiner erfrorenen Hand entfällt; die erschütternde Tragik, die hierin liegt, übt eine tiefere Wirkung auf den Leser als alles Raffinement schriftstellerischer Kunst. Seine oft epigrammatisch kurzen Tagebuchskizzen zeichnen Bilder, die für immer in der Phantasie des Lesers haften bleiben. Das Ende ist der verzweifelte Kampf ums nackte Leben, die Tragödie des Menschen, die jedem Leser ans Herz greift und zu Augenblicken ernststen Nachdenkens führt.

Scotts Tagebuch, das auch wissenschaftlich durch die sorgsame Arbeit des Verfassers von größter Bedeutung ist, füllt den ersten Band des Werkes. Im zweiten kommen die Gefährten zu Wort, die von zahlreichen Abenteuern und Gefahren, aber auch von glücklicher Heimkehr zu erzählen wissen! Unter diesen Männern, die im Auftrage Scotts zahlreiche Nebenexpeditionen mit Erfolg ausführten, begegnen uns prächtige Gestalten, die als Erzähler ihrer Abenteuer Anschaulichkeit der Schilderung mit einem wohlthuenden Humor zu verbinden wissen. Zuletzt aber übermannt die Sorge um den verschollenen Anführer die im Winterquartier Zurückgebliebenen. Der äußerste Zeitpunkt seiner möglichen Rückkehr ist vorüber, eine Hilfs-expedition eilt südwärts — sie kommt zu spät, sie kann nichts mehr tun, als dem toten Kapitän und seinen letzten Getreuen ein Grab im ewigen Eise zu bereiten. —

Einer von denen, die neben Scott ihren Forschermut mit dem Leben bezahlten, Dr. Wilson, war ein hervorragender Maler. Alles, was er an Skizzen und Bildern von dieser unglücklichen Expedition aufgenommen hat, ist erhalten, und eine Reihe prächtiger Aquarelle von seiner Hand zieren die Bände. Außerdem stand Scott ein Photograph zur Seite, dessen Ausbeute an Bildern zu dem ästhetisch und wissenschaftlich Großartigsten gehört, was je von einer Forschungsreise mit heimgebracht wurde! Über 200 ein- und mehrfarbige Illustrationen, 5 Karten und ein Faksimile der letzten Blätter des Tagebuches von Scott erschließen das eigenartige Milieu dieser Polarfahrt in ungewöhnlich reizvoller Art.

Kapitän Scotts „Letzte Fahrt“ ist ein Buch von sensationellem Interesse, das an Popularität in kurzem mit Nansens berühmtem „In Nacht und Eis“ wetteifern wird. Auf seinen wissenschaftlichen Gehalt kommen wir später zurück.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1913

Band/Volume: [57](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Literaturbericht. 276-289](#)