

Kleinere Mitteilungen.

Die österreichische Expedition nach Südwestchina unter Führung von Dr. H. von Handel-Mazzetti.

Nach den letzten von der Expedition eingetroffenen Berichten ist dieselbe am 24. August 1915 von Tschungtien nach Westen aufgebrochen. Sie benützte den von Bacot eingeschlagenen Weg über den Niuschangpaß (4200 m) und Meti und konnte auf demselben feststellen, daß sich die Wässer von Tschungtien in einem abflußlosen See vereinigen, also nicht, wie bisher angenommen wurde, dem Yangtsekiang zufließen. Eine Ausnahme davon macht nur der Fluß von Pai-niu-pa (Pino), der gegen Sian-Tschungtien strömt. Das Gebirge besteht aus Urgestein, doch im Yangtsetale (bei Tschitsung) und am Wege nach Katakang steht Kalk an. Dieser Ort wurde nach fünftägigem Marsche, nachdem am 4. Tagmarsch der in 3100 m Höhe gelegene Paß überschritten worden war, in steilem Abstiege an zahlreichen Chinesendörfern vorbei erreicht. Die Wasserscheide verläuft also viel südwestlicher, als in den Karten dargetan ist. Die Wanderung ging nun über den Mekong aufwärts (Wegaufnahmen) bis Tsedschrong, wo er auf der Seilbrücke überschritten wurde. Die meist senkrechten N—S streichenden Glimmerschiefer und Sandsteine sowie Kalke erst von NNW nach SSO schneidend, durchbricht sie dann der Fluß, ohne seine Richtung wesentlich zu ändern, in steilen Engtälern, so daß der Unterlauf mancher Seitentäler gerade gegenläufige Richtung zum Haupttale zeigt. Ursprünglich hatten die Wasser des Flusses die Schuttkegel der Seitenbäche umflossen, so in ihrem Laufe große Bogen beschreibend, später aber haben sie sich gleich dem betreffenden Seitenbach tief in das anstehende Gestein eingenaht, was zu interessanten Beobachtungen Anlaß gibt. Die Besteigung des aus Granit und Schiefer aufgebauten Dokerla (1600 m) sollte der Ergänzung der Forrestschen Arbeit dienen. Hierauf überschritt die Expedition die Mekong-Salween-Kette am Fuße des Kalkberges Maja. Es ist dies dieselbe Route, welche von dem Prinzen von Orléans begangen worden war. Das Gebirge steigt am Ursprung des Tales von Pehalo über 5000 m und nördlich des Dokerla im Kagerpu bis 6000 m an, während die gegenüberliegende Salween-Irrawadi-Kette fast in allen Gipfeln 5000 m erreicht. Der Berg Pu-la westnordwestlich von Tschamutung (3 Gletscher) erhebt sich bis 6000 m. Von Pehalo aus wurde die Umgebung und das Talsystem von Tschamutung trianguliert. Der Rückweg zur großen Route nach Weihsi wurde über einen niedrigen Gebirgsrücken und den Paß Si-la (4400 m), dessen um-

gebende Gipfel aus Schiefergestein aufgebaut ebenfalls bis 5000 m ansteigen, und über Tseku nach Tschedschrong angetreten. Von dort ging es entgegen der Darstellung auf Davies Karte direkt gegen Osten über den Paß Liptin (3600 m) nach Lutien („Li-tien“ der Karte) und zum Yangtsekiang, welcher ebenfalls aufgenommen wurde. Der vom Plateauübergang nach Norden fließende Bach gehört nach den Angaben der einheimischen Bewohner zu dem Talsystem, das die Expedition von Tschitsung nach Kakatang verfolgt hatte, welche Erkenntnis eine Richtigstellung der kartographischen Aufzeichnungen bedingte. Am 8. November wurde auf dem Wege über Schiku und Tali Jünnanfu erreicht.

Die Eisenbahnen der Erde (Ende 1913).

Das Eisenbahnnetz der Erde würde sich nach den zur Verfügung gestandenen Daten¹⁾ bis 31. Dezember 1913 auf 1,104.217 km belaufen, sich also gegenüber dem Vorjahre um rund 24.200 km vermehrt haben.²⁾ Den Rekord, die meisten neuen Eisenbahnen gebaut zu haben, stellt wieder Amerika mit rund 16.000 km, während das europäische Eisenbahnnetz nur um 3600 km angewachsen ist, das asiatische um 900 km, das afrikanische um 1600 m, das australische um 600 km vergrößert wurde. Das deutsche Kolonialgebiet in Afrika weist allein 309 km Zunahme des Eisenbahnnetzes aus. Wenn als Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes 1,104.217 km angegeben werden, so ist dies etwa einer Summe von 294 Millionen Kronen Anlagekosten gleichzustellen. Durch den verschiedenen Zuwachs des Eisenbahnbesitzes ist aber im wesentlichen die Reihenfolge (der Weltteile und der einzelnen Länder) kaum berührt worden. An der Spitze steht Amerika mit einer Trassenlänge von 570.108 km, wovon allein 410.918 km auf die Vereinigten Staaten entfallen, also weit mehr als jene Ziffer, welche das europäische Eisenbahnnetz (346.235 km) ergibt. Die übrigen Weltteile stehen mit ihren Ziffern hinter den beiden genannten weit zurück, besitzt doch Asien bloß 108.147 km, Afrika 44.309 km, Australien bloß 35.418 km Eisenbahnen. Wenn

¹⁾ Bei der überwiegenden Mehrzahl der Eisenbahnen der Erde reichen die Zusammenstellungen bis 31. Dezember 1913, vgl. Archiv für Eisenbahwesen, Berlin 1915 (Verlag Julius Springer), S. 509. Eine Anzahl amtlicher Veröffentlichungen über die Entwicklung der Eisenbahnen im Jahre 1913 ist infolge der durch den Krieg bedingten Störungen im Verkehr ausgeblieben und ist daher anderen Quellen entnommen, deren Nachprüfung und eventuelle Berichtigung erst in späteren Zusammenstellungen Raum finden muß. Fehlten auch nicht-amtliche Daten, so mußten die Zahlen von 1912 für 1913 herübergenommen werden.

²⁾ Die Länge der im russisch-asiatischen Gebiete gelegenen Bahnen ist, nach neueren Ermittlungen, im verflossenen Jahre um etwa 1480 km zu hoch angegeben worden, welche von der Gesamtsumme der Länge des Eisenbahnnetzes (1912) von 1,081.488 km in Abzug zu bringen sind. Diese Ziffer mit der von 1913 verglichen, gibt dann die Differenz von 24.200 km.

wir nun jene Staaten, welche über 10.000 km Eisenbahnen besitzen, in Betracht ziehen, ergibt sich folgende Reihung: Deutsches Reich 63.730 km, Rußland (europäisches) 62.198 km, Britisch-Ostindien 55.761 km, Frankreich 51.188 km, Kanada 47.150 km, Österreich-Ungarn 46.195 km, Großbritannien 37.717 km, Argentinien 33.215 km, Mexiko 25.492 km, Brasilien 24.985 km, Italien 17.634 km, Spanien 15.350 km, Schweden 14.491 km, Japan 10.986 km.

Im Verhältnis der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes zum Areal des Staates steht Belgien an der Spitze, wo 29.9 km Eisenbahnen auf 100 km² kommen. Hierauf folgen Sachsen mit 21.2 km, Luxemburg mit 20.2 km, Baden mit 15.9 km, Elsaß-Lothringen mit 14.5 km, Großbritannien mit 12 km, das Deutsche Reich mit 11.8 km, die Schweiz mit 11.7 km, Bayern mit 11.3 km, Württemberg mit 11.2 km und Preußen mit 10.9 km Eisenbahnen, während die anderen Staaten eine noch geringere Dichte des Netzes ausweisen. In den Vereinigten Staaten entfallen auf 100 km² bloß 4.4 km Eisenbahnen.

Wenn wir die Länge des Eisenbahnnetzes mit der Bevölkerungsziffer in Verbindung bringen, gestaltet sich dieses Verhältnis um so günstiger, je geringer die Bevölkerungsdichte ist, wie z. B. in Australien, wo in der Kolonie West-Australien 11.7 km auf 1000 Einwohner kommen. Ähnlich ist es auch im übrigen Australien; in Kanada kommen 6.1 km, in den Vereinigten Staaten 4.2 km auf 1000 Bewohner. In Europa hat Schweden mit 2.65 km pro 1000 Köpfe die führende Rolle; Frankreich hat 1.9 km, Belgien 1.2 km, Deutschland 0.95 km, Großbritannien 0.83 pro 1000 Einwohner.

1913 waren von den 1,104.217 km Bahnen 361.143 km Staats- und 743.074 km Privatbahnen.

Legt man der Berechnung des Anlagekapitals sämtlicher bestehenden Eisenbahnen folgende Durchschnittskosten für Europa (wo sich der Bau wegen der besseren Ausrüstung der Bahnlinien, der höheren Grund- und Baukosten etc. weit höher stellt als in den anderen Erdteilen) und die übrigen Erdteile zugrunde, das ist für Europa 394.000 Kronen, in den übrigen Erdteilen 221.000 Kronen pro Kilometer, so ergibt sich für die europäischen Bahnen ein Wert von 136.278,096.000 Kronen, für die übrigen Erdteile von 167.362,425.600 Kronen, somit insgesamt von 303.640,521.600 Kronen, das sind rund 304 Milliarden Kronen. Eine weitere Übersicht gibt das Verhältnis der Staatsbahnen zu den Privatbahnen, doch sind nur solche als Staatsbahnen ausgewiesen, die Eigentum des Staates sind, unabhängig davon, ob sie vom Staate selbst oder von einem Privatunternehmen betrieben werden.

l.

Projekte für die Herstellung einer kürzesten Verbindung zwischen dem Kaukasus und Mittelrußland.

Die „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ in Berlin berichtet in einer ihrer letzten Nummern über die zur Zeit wieder lebhafter hervortretenden Baupläne betreffend eine direkte

Verbindung zwischen dem Kaukasus und Mittelrußland, welche schon seit langen Jahren Gegenstand von Beratungen war. Schwierigkeiten der Geldbeschaffung für das gewaltige Unternehmen und solche, wie sie die Größe der zu lösenden Aufgabe mit sich bringen muß, waren es, welche die Inangriffnahme immer wieder hinausschoben, obwohl die Schaffung dieser Eisenbahn Rußland große Vorteile bringen mußte. Bisher kann Tiflis nur auf dem Umwege über Baladshary (Station vor Baku) oder über Nowo-Rossisk—Batum erreicht werden, das heißt letzterer Weg wird erst dann möglich sein, bis die Schwarze-Meerbahn vollendet ist. Dies ergibt einen Umweg von 960 km. 1913 und 1914 trat deshalb die Forderung nach dem notwendigen Tunnelbau sehr laut hervor, so daß auch die Staatsregierung der Lösung der Aufgabe ihre Aufmerksamkeit zuwandte und die vorgelegten Pläne eingehend geprüft wurden, bis das Eintreten des großen weltgeschichtlichen Ereignisses, des gewaltigen Völkerringens, durch Inanspruchnahme aller Kräfte dem Plane neuerdings ein Ende bereitete. Und gerade die kriegesischen Ereignisse in Rußlands Kampf gegen die Türkei sollten nun dartun, welche riesige strategische Bedeutung diesem kurzen fehlenden Stück Eisenbahn von Wladikawkas nach Tiflis zukäme, weshalb sich die öffentliche Meinung neuerdings mit dem Plane beschäftigt und zur Ausführung drängt. Als Ausgangspunkt der neu zu erbauenden Strecke sind in den bisher vorliegenden Projekten Koslow, Tambow oder Zarizyn in Aussicht genommen. Die Zusammenstellung des Journals des Ministeriums der Verkehrsanstalten gibt von den Plänen folgendes Bild:

	künftige Länge in Kilometer	jetzige
Koslow — Rostow — Baladshary (bei Baku)	—	3065 km
Koslow — Rostow — Tuapse.	—	2398 „
Bataisk — Kajala — Jekaterinodar — Tuapse — Kwaloni	—	2270 „
Koslow — Prochladnaja — Wladikawkas — Tiflis	1252	1969 „
Kostenanschlag 229 $\frac{1}{4}$ Millionen Kronen		
Koslow — Sljepzowskaja — Tiflis	1335·5	1962·7 „
Kostenanschlag 326 Millionen Kronen		
Koslow — Grjäsi — Woroponowo — Sljepzowskaja — Tiflis	643·2	1920·0 „
Kostenanschlag 104 Millionen Kronen		
Tambow — Torgowaja — Tiflis nebst zwei Zweigbahnen.	1309·0	— „
Kostenanschlag 337 $\frac{1}{2}$ Millionen Kronen		

Sollten diese Pläne wirklich zur Ausführung kommen, natürlich nach Beendigung des Krieges, so fände die Bautätigkeit hier für lange Zeit reichliche Beschäftigung und das Privatkapital, die Privat-

unternehmung bei der als Folge des Krieges auftretenden starken Belastung des russischen Geldmarktes ein weites Betätigungsfeld und reichen Gewinn.

Ein neuer Ausfuhrweg Westsibiriens.

Die amtlichen Zeitungen des russischen Ministeriums der Finanzen und Verkehrsanstalten berichten über eine Reihe von Eisenbahnbauplänen, die in letzter Zeit einer eingehenden Prüfung von Seite des Staates unterzogen worden sind. Es handelt sich hier in der Hauptsache um eine Reihe großangelegter Pläne, die besonders dem asiatischen Besitz Rußlands zugute kommen sollen. Wenn man die Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte Nordasiens, bedingt durch die sibirische Bahn, in Betracht zieht, läßt sich leicht ein Urteil über die günstigen Aussichten bilden, welche vermehrte Anschlüsse an dieselbe nach sich ziehen müssen. Dabei kommt insbesondere den östlichen Teilen Asiens hohe Bedeutung zu, hat ja Wladiwostok infolge der europäischen Kriegswirren im russischen Außenhandel eine Stellung erobert, wie sonst kaum eine andere Hafenstadt Ostasiens. Durch das neue Freundschaftsbündnis mit den einstigen Gegnern hat für die Handelsverbindungen des Amur- und Ussurgebietes mit Japan und dem japanischen Verkehrssystem der Südmandschurei eine neue Ära begonnen.

Neben diesen auf solche Weise mehr und mehr in den Vordergrund des allgemeinen Interesses gerückten Gebieten kommt aber besonders auch jenes in Betracht, das wohl an das sibirische wie auch an das europäische Eisenbahnsystem angegliedert werden könnte, dessen extrem kontinentale Lage aber bei der Längenerstreckung des asiatischen wie auch des europäischen Rußland daraus dem Lande keinen Nutzen erwachsen ließe. Es ist dies Cis-Baikalien mit seinem Massengut, dem Getreide, dessen Frachtttragungsfähigkeit beschränkt ist. Aber auch andere Erzeugnisse des Landes kämen hier noch in Betracht, für welche die nicht bedeutungslose Auswertung der Zufuhrlinien zu den Häfen des Baltischen und des Schwarzen Meeres, wie sie seit längerer Zeit schon für das Eisenbahnsystem Europäisch-Rußlands geplant ist, keinen günstigen Abflußweg eröffnet. Die Bahnfracht betrüge auch dann noch rund 3200 km, somit eine Länge, welche Massengut nicht tragen kann.

Es kämen daher für den Abtransport nur die riesigen Flußsysteme Nordasiens in Frage, besonders das des Ob und das des Jenissej. Wie erinnerlich, hat die „Sibirische Gesellschaft“ mit dem Sitze in Krassnojarsk, dem Brückenpunkt, der sibirischen Bahn, im Herbst 1913 die Erforschung der Eisverhältnisse im Karischen Meer aufgenommen, an der sich auch Nansen (Reisebuch „Sibirien, ein Zukunftsland“) beteiligte. Die Eisverhältnisse im Karischen Meere sind aber dem Plane, über den Jenissej eine Großhandelsstraße für den europäisch-asiatischen Warenaustausch zu schaffen, nicht günstig, denn selbst in der besten Schiffsfahrtszeit für das Eismeer, im August

und September wird die östlich von Nowaja-Semlja, westlich der Samojedenhalbinsel befindliche Karische See nicht frei von Packeis, was die Durchfahrtsdauer vervierfacht. So käme noch der Ob in Betracht, der ebenfalls östlich der Samojedenhalbinsel mündet. Auch von Obdorsk, dem wichtigsten Platz am unteren Ob, ginge der Wasserweg nach Westen durch das Karische Meer. Hier ergibt sich aber, durch den Lauf des Flusses bedingt, noch eine andere Möglichkeit. Bei Obdorsk nähert sich der Fluß der jenseits (d. i. westlich) des Karischen Meeres gelegenen Barents-See bis auf etwa 500 km. Diese aber setzt der Durchfahrt in der günstigen Schifffahrtszeit kein Hindernis entgegen. An diese Feststellung knüpft sich nun der Plan, einen kombinierten Ausfuhrweg, Flußweg bis Obdorsk, Kleinbahn an die Barentssee (Samojedenküste) zu schaffen, wo ein Hafen zu errichten wäre, um so den Dampferverkehr mit dem Westen zu ermöglichen. Von diesem Hafen, etwa der Insel Warandej gegenüber, käme dann ein geringerer Frachtsatz für die Überseeverschiffung in Anwendung, wie der zwischen Archangelsk und den westeuropäischen Häfen, ungefähr K 100.— für die Tonne (etwa auf der Strecke London—Archangelsk). Der wasserreiche, breite Strom bietet der Schifffahrt kein Hindernis. Obwohl er im Oberlaufe etwa 200 Tage, im Unterlaufe 180 Tage (Mai—November) eisfrei ist, war bisher der Dampferverkehr doch fast nur im Mittellaufe und am Irtisch entwickelt und diente sowohl dem Waren- als auch dem Personenverkehr. Omsk (100.000 Einw.) und Tomsk (115.000 Einw.) sind wohl durch die Bahn, aber nicht direkt verbunden; der Verkehr zwischen Omsk und Tobolsk (40.000 Einw.) vollzieht sich den Irtisch aufwärts, der von Tomsk nach Barnaul (50.000 Einw.) und Bijsk (40.000 Einw.) den Ob aufwärts auf hochbordigen Flußfahrzeugen, welche auch Lasten befördern, doch nur solche, die einen hohen Frachtsatz vertragen. Frachtkähne und Schleppdampfer sind noch wenig in Verwendung, doch, geht der erwähnte Plan seiner Ausführung entgegen, so müssen sowohl in den bereits genannten Hauptverkehrszentren, zu welchen noch Nowo-Nikolajewsk (70.000 Einw.), Surgut und Berjosow zuzuzählen sind, als auch in den kleinen Ladestellen wie Bystroistok, Berdsk, Kriwoschtschokow, Ustj-Tscharysk u. a. genügend Lastboote zur Verfügung stehen. l.

Neukaledonien und die Loyalitätsinseln.¹⁾

Verhältnismäßig neu für die geographische Wissenschaft ist die im wesentlichen der heutigen Welt nur als Verbrecherinsel bekannte französische Kolonie: sie wurde erst 1774 von Cook entdeckt.

Neukaledonien steht der Größe nach zwischen Württemberg und Baden und ist gänzlich von einem Barrierenriff umgürtet, das namentlich an der Ostseite einige schmale Durchlässe hat, die zu guten

¹⁾ Nach einem Vortrage Fritz Sarasins in der Münchener Geographischen Gesellschaft.

Häfen führen. Die Inseln sind außerordentlich gebirgig; längs der ganzen Ostküste erheben sich die Berge als steile Mauer, die nur durch einen schmalen Streifen flachen Landes vom Meere getrennt ist, der wie man annehmen kann, alluvialen Charakters ist. Ganz anders ist die Westküste gestaltet: vielfach findet sich hier eine breite, hügelige Zone, die nach dem Strande hin meist flach ausläuft. Dieses Gebiet ist für die europäische Ansiedelung am günstigsten und hier sind auch die Eingeborenen fast völlig verdrängt. Diese finden sich reichlich in den unwegsamen Gebirgen des Ostrandes, während naturgemäß dort wieder die Kolonisten nur dünn verteilt auftreten. Diesen ziemlich stark bevölkerten Gebieten steht ein fast menschenleerer Süden gegenüber.

Welcher Art die Ansiedler sind, wurde oben schon angedeutet: das Zuchthaus wurde zum Fluch dieser Kolonie, die sich sonst unter den überaus günstigen klimatischen Verhältnissen einer blühenden Gegenwart erfreuen könnte, ist doch das Klima gemäßigt subtropisch und sehr gesund. Eine tückische Seuche, die unserem Süden nicht fehlt und, wie neuerdings einwandfrei nachgewiesen, auch in den sumpfigen Teilen des Wiener Stadtgebietes endemisch ist, die Malaria, fehlt ganz. Allein durch die Ansiedelung von entlassenen Sträflingen wurden die besseren und tüchtigen Elemente, die sich den Kolonien zuwenden, abgehalten, und die Eingeborenen machten mit der weißen Zufuhr so schlechte Erfahrungen, daß sie vor der weißen Rasse jede Achtung verloren haben. Das schlechte Beispiel hat entsprechend auf ihre Qualitäten eingewirkt.

Eigentümlich berührt es den Europäer, in den Bergwäldern der Inseln keinen fröhlichen Vogelschlag zu hören; nur die Goliathtaube und der neukaledonische Rabe unterbrechen dann und wann die feierliche Stille, dann und wann eine kreischende Schar von Papageien, und wiederum folgt eine eigene, unseren Wäldern fremde Ruhe.

In größtem landschaftlichen Gegensatze zu Neukaledonien stehen die benachbarten, 1864 von Frankreich annektierten Loyalitätsinseln. Dort hatten wir hohes Gebirgsland, hier nur niedrige Kalkschollen, die nirgends eine Höhe von hundert Metern wesentlich übersteigen. Der Boden ist zwar trocken, aber dennoch erfreut uns die Vegetation durch eine gewisse Üppigkeit, so daß die drei Inselchen vom Meere aus in liebliches Grün getaucht erscheinen. In geologischer Beziehung nimmt der Vortragende an, daß es die Reste eines alten Plateaulandes sind, das teils nach Neukaledonien reichte, teils sich weit nach Osten gegen die Neuen-Hebriden erstreckte. Neukaledonien, dessen geologische Verhältnisse sich mit der fortschreitenden Erforschung übrigens immer mehr kompliziert erweisen, hat in sehr alter Zeit mit Australien und Neuseeland einen Kontinent gebildet, der aber schon vor der Tertiärzeit in Brüche ging.

Auf den Loyalitätsinseln ist die Kolonisation durch Europäer verboten, was von segensreichem Einfluß auf die Eingeborenen war.

Deutsch-Neuguinea.

Das kaiserliche Gouvernement von Deutsch-Guinea hatte im Herbst 1913 eine Expedition ausgeschiedt, welche das Gebiet zwischen dem Gogolfluß, der, von WNW kommend, in die Astrolabebai fällt, und den Ramu in landwirtschaftlicher Hinsicht erkunden sollte. Die aus dem Regierungstierarzt Braun, Oberförster Deininger, Dr. Gehrmann und Regierungslandmesser Lauer bestehende Expedition ging von Friedrich-Wilhelms-Hafen aus und erreichte nach 14 tägigem Marsch, zuerst westlich, dann südwestlich ziehend, den Ramu in einer Luftlinienentfernung von 80 km westsüdwestlich von Friedrich-Wilhelms-Hafen. Nachdem ein Versuch, den Ramu von hier auf Flößen hinabzufahren, fehlgeschlagen hatte, wurde der Marsch zu Fuß das Ramutal abwärts 4 Wochen lang fortgesetzt bis zu dem etwa 90 km (Luftlinie) nordwestlich liegenden Punkte, an dem der Lauf des Ramu sich gegen N wendet; von dort wurde der Unterlauf (zirka 90 km Luftlinie) in 8 tägiger Einbaumfahrt zurückgelegt. Der Bericht, der hauptsächlich die Vegetationsverhältnisse schildert, enthält außer den durch Routenskizzen (1:400.000) unterstützten topographischen Ergebnissen ethnographische Beobachtungen. Von Interesse ist die Feststellung, daß die Alangformation und der Sekundärwald gegenüber der heutigen Bevölkerung eine so außerordentliche Ausdehnung zeigen, daß man für frühere Zeiten eine viel dichtere Besiedelung annehmen muß. Die Ursache des Aussterbens der Eingeborenen, die ja mit der europäischen Kultur größtenteils überhaupt noch nicht direkt in Berührung getreten sind, ist völlig unbekannt. Daß aber die Zeit der dichteren Bevölkerung nicht sehr weit zurückliegt, geht daraus hervor, daß sich der Sekundärwald seither nicht wieder zu tropischem Regenurwald ausgebildet hat.

L. Bouchal.

Shackletons Südpolexpedition.

Ein vom 31. Mai datiertes Kabeltelegramm von Sir Ernest Shackleton aus Port Stanley bringt nunmehr Nachricht von dem vollständigen Scheitern der englischen Südpolexpedition, die mit dem Plane ausgezogen war, das Südpolarland in der Richtung vom Weddelmeer über den Südpol zum Rossmeer hin zu durchqueren, zu welchem Zwecke zwei Schiffe, die „Endurance“ und die „Aurora“, ausgerüstet worden waren. Über das Schicksal der „Aurora“ wurde bereits berichtet. Die „Endurance“, welche bald nach Kriegsausbruch England verlassen hatte, begab sich nach Süd-Georgien und setzte um Mitte Dezember die Fahrt nach dem Weddelmeere fort. Schon nach kurzer Zeit im Kampfe mit mächtigen Packeismassen, gelang es dem Fahrzeuge doch, in das Weddelmeer vorzudringen, und es sichtete Coatsland, den für die Landung in Aussicht genommenen Küstenstrich, von welchem die Schlittenreise ihren Ausgang nehmen sollte. Ein neuentdeckter, etwa 300 km langer Küstenstrich, von dem große

Gletscher in das Meer herabsteigen, der also ein weites Landgebiet zur Voraussetzung hat, dürfte ebenso wie Coatsland oder das Prinzregent Luitpold-Land auf dieser Seite der Antarktis ein Ausläufer des Festlandes sein. Ehe noch eine Landung möglich war, wurde die „Endurance“ vom Eise eingeschlossen, trieb mit diesem nordwärts durch das Weddelmeer und erlag schließlich am 20. November 1915 der Pressung der sich auftürmenden Eismassen, es ging unter. Versuche, mit Booten und Schlitten eine der Inseln zwischen dem Weddelmeer und dem Feuerland zu erreichen, mußten der großen Gefahren wegen aufgegeben werden, und so richtete man sich auf einer mächtigen Eisscholle ein, auf die man auch Lebensmittel und Ausrüstungsstücke gerettet hatte. Auf diesem unfreiwilligen Fahrzeuge wurden Mitte April die Elefanteninseln erreicht (Süd-Shetlandsgruppe). Da der antarktische Winter nahte und die Vorräte nur für fünf Wochen reichten, unternahm Shackleton mit fünf Gefährten auf einem Boote die fast 1000 km weite Fahrt nach Süd-Georgien um Hilfe, während die anderen in einer Eishöhle auf der Elefanteninsel zurückblieben. Ein Versuch, von Süd-Georgien aus sofort mit einem kleinen Dampfer zu der Elefanteninsel vorzudringen, um die Zurückgebliebenen zu holen, mißlang und dürften weitere Versuche zu deren Rettung vor November nicht leicht möglich sein. So endet die englische Südpolexpedition trotz ihrer glänzenden Ausrüstung und der Tüchtigkeit ihres Führers infolge der Ungunst der Witterung mit einem vollständigen Mißerfolge. Nachdem bereits ein argentinischer Dampfer zur Rettung der Schiffbrüchigen der Shackletonschen Südpolarexpedition abgegangen ist, rüstet nun auch (auf Grund von Nachrichten aus Christiania) der norwegische Kapitän Larsen, der bekannte Schiffsführer der „Antartic“, zu einem Hilfsunternehmen, um von Punta Arenas (Feuerland) aus die Süd-Shetlandsinseln und die Elefanteninsel zu erreichen, was er trotz der jetzt in der Antarktis herrschenden ungünstigen Jahreszeit erhofft. Er ist einer der besten Kenner der Antarktis, nachdem er schon in den neunziger Jahren auf seiner Fahrt mit dem „Jason“ Grahamland entdeckte und 1901—1904 als Kapitän der „Antarctic“ die schwedische Südpolarexpedition führte, die ebenfalls in den Gebieten bei Grahamland wirkte. Sein Schiff, die „Antarctic“, ging damals im Eise verloren und dieser Verlust nötigte ihn, im Polargebiete zu überwintern.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1915

Band/Volume: [59](#)

Autor(en)/Author(s): Handel-Mazzetti Heinrich Freiherr von

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen. Die österreichische Expedition nach Südwestchina unter Führung von Dr. H. von Handel-Mazzetti. 462-470](#)