

Yarkand verführt werden; von diesem Orte erhalten die Bewohner Kho-tan's Leder, kupferne Geräthschaften und andere Waaren.

Das ist der wesentliche Inhalt der älteren Nachrichten über das merkwürdige Culturland, die in Ritter's Erdkunde (Thl. VII, Band V, S. 343—389) ausführlich mitgetheilt sind. Das kühne Vordringen der Gebrüder Schlagintweit über den Kuenluen wird uns über denjenigen Theil des Landes, der sich an den Nordabhang dieses Gebirges lehnt, genauere Aufschlüsse geben und uns namentlich mit der wichtigen Strafse bekannt machen, welche die indischen Culturländer mit dem ostturkestanischen Plateau verknüpft und aus den ersteren Religion, Literatur, Sprache und Schrift tief nach Central-Asien so früh hinüberführte, dafs sich hier in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung inmitten türkischer Stämme eine Cultur-Oase eigenthümlicher Art erhob, mit einer Civilisation, der selbst die Chinesen ihre Anerkennung nicht versagen konnten und deren Spuren in dem buddhistischen Glauben und in den buddhistischen Heiligthümern sich bis auf unsere Tage erhalten haben.

Miscellen.

Ueber das Erdbeben in Egypten am 12. October 1856.

(Herrn Al. v. Humboldt mitgetheilt durch die Güte des Kgl. Preuss. General-Consuls für Egypten Herrn König aus Alexandrien vom 13. November 1856.)

Rapport des Berg-Ingenieur E. Mayer, Geognosten der Expedition zur Aufsuchung der Nilquellen, über das am 12. October 1856 Morgens stattgehabte Erdbeben in Cairo und Bulak.

Bulak im Palais des Mehemet Ali Pascha.

Das heutige Erdbeben bestand aus drei Stöfsen, sämmtlich in der Richtung von OSO. nach WNW. Der erste Stofs, von einem unterirdischen Rollen begleitet, erfolgte um 3 Uhr 15 Minuten, hatte eine schwache wellenförmige Bewegung und dauerte c. 1 Minute. Vier Minuten später (3 Uhr 19 M.) erfolgte der zweite Stofs, dem ersten ähnlich, nur noch schwächer, und kaum 30 Secunden dauernd. Während dieser beiden bewegten sich die Bilder an den Wänden, die sich von O. nach W. erstrecken, aber kein Gebäude wurde beschädigt. Nach einer kurzen Pause und kaum vom zweiten Stofse getrennt, erfolgte um 3 Uhr 20 Minuten der dritte heftigste Stofs, der 2 Minuten lang anhielt. Dieser bestand in einem so heftigen kurzen Vibriren, dafs man keine Richtung fühlen konnte; jedoch die während desselben eingestürzten Minarets und Häuser beweisen, dafs auch hier dieselbe Richtung von OSO. nach WNW. stattgefunden hat.

Vorzüglich in unserer Wohnung, wo die vielen Fenster, die eisernen Bettstellen u. s. w. durch ihr Klirren den Lärmen vermehrten, — doch auch anderwärts überall, war dieser Stofs von einem Geräusch begleitet, wie wenn ein hef-

tiger Hagelsturm auf ein Blechdach niederführt, während sehr Viele auch bei diesem Stofse ein schwächeres dumpfes Rollen im Innern der Erde gehört haben wollen. Dabei war der Himmel heiter, heller Mondschein, vollkommene Windstille. Nach den sorgfältigen Beobachtungen des Herrn Baron v. Neimans (dem ich auch die Zeitangaben verdanke) zeigte das Barometer 28".04 Par., das Thermometer $+25^{\circ}$ Cels. Zwanzig Minuten später war das Thermometer auf $+23^{\circ}$ gefallen. Am Mittag vorher hatte ich um 2 Uhr die Barometerhöhe 0^m.7634 gefunden.

Einige Mauern sind bei dieser Gelegenheit eingestürzt, jedoch nur solche, die in der Richtung von N. nach S. gebaut sind, während die von O. nach W. gebanten Mauern vielfältig gespalten sind. Dieses zeigt sich u. A. recht deutlich bei einer eingestürzten Moschee, Djemma el Mehkemeh. Wie der Sturz beinahe überall nach Westen stattgefunden hat, während einige hohe Minaretspitzen durch den Rückschlag nach Osten, keine aber nach Norden oder Süden gefallen sind, — so findet man auch die Trümmer des Minarets obiger Moschee auf der WNW.-Seite, während der übrig gebliebene Theil sich nach OSO. neigt. Die innere Mauer rechts von der südlichen Eingangsthür ist in's Innere der Moschee gefallen, also nach WNW.; die querstehenden Mauern sind auf mehreren Stellen gespalten. Bei einer anderen Moschee ist das Minaret gegen OSO. in die Strafe gefallen, wo es ein Haus zerstört und ein Stück von der Moschee selbst mit fortgerissen hat. — Die Consequenz, mit welcher alle Trümmer, die ich gesehen und wovon ich gehört habe, dieselben Wirkungen in denselben Richtungen zeigen, beweist, dafs der letzte Stofs in derselben Richtung erfolgt ist, wie die beiden ersten. — In den Hôtels in Cairo (den einzigen Orten in Cairo, wo sich Glocken befinden) haben alle Glocken geläutet, die Pendulen jedoch sind meistens stehen geblieben. Uebrigens aber sind in dem grofsen Cairo, nur eine halbe Stunde in östlicher Richtung von hier entfernt, viel weniger Einstürze erfolgt, als in dem viel kleineren Orte Bulak, so dafs es in der That allen Anschein hat, als ob der Stofs bei uns heftiger gewirkt habe als dort.

In der Nacht heulten während des Ereignisses, aber auch schon zwei Stunden vorher, die zahlreichen Hunde aufs Jämmerlichste; gegenwärtig zeigen sie sich ruhig. Die zahlreichen Sperlinge in unserem Palais jedoch waren während des Morgens noch sehr unruhig und haben dasselbe später ganz verlassen. Von dem Verhalten der gröfseren Vierfüfser habe ich keine authentische Nachricht bekommen können; während des Tages sind sie ganz ruhig geblieben. — Noch ist es sehr schwül; das Thermometer zeigt jetzt, 8 Uhr Abends, $+26^{\circ}$ Cels.

Herr Linant Bey, Ingenieur, will seit 18 Jahren sechs Mal Erdstöße in Egypten wahrgenommen haben, über die er jedoch keine näheren Mittheilungen zu machen im Stande ist, als dafs der bedeutendste derselben, beinahe so heftig wie der hentige, vor 8 bis 9 Jahren in der Mittagsstunde eines Julitages stattgefunden habe, und dafs keiner derselben sich im Laufe des Tages wiederholte, sondern alle sich nur auf einen oder einige Stöße von mehrerer oder minderer Heftigkeit beschränkt haben. Das oben erwähnte im Jahre 1847 oder 1848 stattgehabte Erdbeben hatte jedoch eine andere Richtung, als das hentige, nämlich von Norden nach Süden. Nach der Aussage einiger Inländer jedoch soll dasselbe im Monat Rhamadan stattgefunden haben, der damals in den October gefallen ist.

14. October Morgens. Gestern war Alles ruhig, nur etwas schwül. Die

Sperlinge kehrten in den Palast zurück. — Diese Nacht haben wir von 10 bis 11 $\frac{1}{2}$ Uhr noch drei schwache Stöße verspürt, begleitet von einem Geräusch wie von einem fernen Sturmwinde. Die Hunde bellten und heulten, die Esel und die Katzen schriegen ungewöhnlich, und die Vögel verließen unruhig ihre Nester und flogen schreiend umher. Das Barometer zeigte 0^m.7629, das Thermometer +23° Celsius. Wir blieben während der Mondfinsternis im Hofe. Nach dieser ist die Atmosphäre ruhig geworden und die Schwüle hat nachgelassen. Augenblicklich ist Alles ruhig.

P.S. den 14. Mittags. Diese Nacht ist im Viertel Seyda Zeineb das Minaret der Moschee Daud Pascha, noch ein Minaret und einige schon bei dem ersten Erdbeben beschädigte Häuser eingestürzt. S. II. der Vieckönig und dessen Umgebung, die sich während des Erdbebens auf einer Barke (Dahabieh) auf dem Nil befanden, haben nichts davon wahrgenommen. —

(Schon der scharfsinnige Hellenist Letronne hat in seiner kleinen Schrift: *Statues vocales de Memnon*, 1833, p. 23—27 und 255 bewiesen, dafs Egypten von Erdstößen weit öfter gelitten hat, als man gewöhnlich glaubt. Der eine Memnon-Colofs wurde 27 Jahre vor unserer Zeitrechnung durch ein heftiges Erdbeben schädlich erschüttert. Al. v. Humboldt.)

Ueber einige wichtige im Fortschritt begriffene russische geographische Arbeiten.

(Hierzu zwei Karten Taf. VIII und IX.)

- 1) Aus einem Schreiben des Herrn Staatsraths Otto v. Struve an Prof. C. Ritter. Pulkowa, 27. Oct. 1856.

... Anbei erfolgt ein Verzeichniß geographischer Positionen, von denen diejenigen, die sich auf Ost-Sibirien und Da'urien beziehen, durch den Astronomen L. Schwarz in den Jahren 1849—53, die den unteren Lauf des Syr Darja betreffenden vom Flotten-Capitain Butakoff im vergangenen Jahre bestimmt sind. Damit diese Bestimmungen ihren vollen Werth erhalten, ist freilich ihre Verbindung mit den gleichzeitig aufgenommenen Marschrouen nothwendig, aber eine bedeutende Anzahl Punkte ist auch ohne diese zu benutzen und ich hoffe, dafs diese Mittheilung Ihnen von einigem Interesse sein und auch Herrn Dr. Kiepert für seine kartographischen Arbeiten werthvoll erscheinen dürfte.

Vor Kurzem habe ich auch noch mehrere andere sehr werthvolle geographische Materialien zur Durchsicht und Berichterstattung erhalten. Ich führe hier nur an die Arbeiten des Flotten-Capitains Paul v. Krusenstern, im Petschora- und Mesengebiet in den Jahren 1849—52 ausgeführt, welche als Fortsetzung seiner früheren, in Gesellschaft des Grafen Keyserlingk ausgeführten Arbeiten über den Lauf des Petschora anzusehen sind, sich aber dabei einer erheblich höheren Genauigkeit in allen ihren Bestimmungen erfreuen; ferner die von Schwarz im vergangenen Jahre in Trans-Baikalien angestellten Ortsbestimmungen; endlich die auf der Reise des Grafen Putjatin den Amur hinauf durch einen der ihn begleitenden Offiziere, Midshipman Peschtschuroff, zur Festsetzung

des Laufes dieses Flusses angestellten Beobachtungen ¹⁾. Alle diese Materialien sind noch nicht vollständig reif für fernere Mittheilung; sobald sie aber in dieses Stadium eintreten, werde ich mit Vergnügen mich beeilen, Ihnen die wesentlichen Resultate zu melden, indem ich nicht daran zweifle, daß dieselben auch für Sie von großem Interesse sein werden.

Unsere Altai- und Ural-Expeditionen haben in diesem Jahre von schlechtem Wetter, unaufhörlichem Regen und dadurch hervorgegangenen Ueberschwemmungen zu leiden gehabt, indessen scheint es doch, als ob im August einige günstigere Bedingungen eingetreten sind. Die Expedition zur Aufnahme des kaspischen Meeres ist jedenfalls viel mehr vom Wetter begünstigt gewesen und wir rechnen von dort auf günstige Berichte, und das um so mehr, da an der Spitze der Arbeit zwei besonders ausgezeichnete und thätige Flottenoffiziere, der Capitain Iwaschtschinow und der Lieutenant v. Koskull stehen, die überdies zu ihrer Arbeit durch den Großfürsten Constantin mit sehr reichen Hilfsmitteln ausgestattet sind. . . .

Die Rückkehr von Leop. Schrenck aus Daurien sowie des Herrn v. Dittmar aus Kamtschatka über Daurien wird noch im laufenden Herbst erwartet; so viel bekannt, bringen sie beide reiche Ernten mit. Zwei andere in diesem Sommer vom Amur zurückgekehrte junge Gelehrte, Gerstfeld und Mauek, haben gleichfalls viel gesammelt und beschäftigen sich gegenwärtig hier in Petersburg mit Bearbeitung des von ihnen heimgebrachten Materials. Fügen wir nun noch die in denselben Gegenden Seitens der geographischen Gesellschaft unternommenen, die Kartographie und physische Geographie betreffenden Arbeiten hinzu, so ergibt sich, das wir in wenigen Jahren ein recht vollständiges Material zur Beschreibung jenes bis vor Kurzem kaum dem Namen nach gekannten Landstrichs haben werden.

Anmerkung. Indem wir unserem hochgeehrten Freunde den verbindlichsten Dank aussprechen für diese lehrreichen Mittheilungen, welche von der großartigen Thätigkeit des k. k. russischen Gouvernements zur Erforschung der weiten, so inhaltreichen asiatischen Ländereien ein rühmliches Zeugniß abgeben, fügen wir die Tabelle der gütigst mitgetheilten neuen astronomischen Ortsbestimmungen und eine Kartenskizze derselben bei, welche wir der Theilnahme unseres Freundes, des Herrn Dr. Kiepert, verdanken.

Der Unterzeichnete ergreift zugleich die Gelegenheit, zu bemerken, daß ihm der erste Band der russischen Uebersetzung seiner „allgemeinen vergleichenden Erdkunde“, das asiatische Rußland und dessen Nebeländer betreffend, zugegangen ist, welchen die kais. russ. geographische Gesellschaft mit vielen neuen Berichten ausgestattet hat, über die wir bald einige Auskunft zu geben im Stande sein werden. Ueber die Expedition zur Aufnahme des kaspischen Meeres dürfen

¹⁾ Hinsichtlich der Beobachtungen Peschtschuroffs ist noch die östliche Länge der Ust-Streletschnaja Staniza genauer festzustellen, nach deren Meridian er die Länge der einzelnen Punkte am Amur bestimmt hat. Nach Herrn v. Struve werden wir bald über die Lage jenes Ortes correcte Beobachtungen und damit auch für die Benutzung der Angaben Peschtschuroffs ein sicheres Fundament erhalten. Diese letzteren sind also auf unserer Karte noch nicht berücksichtigt worden. Dagegen hat sie Herr A. Petermann der dem letzten Hefte der „Mittheilungen“ beigegebenen zum Grunde gelegt.

wir aus einem Schreiben des berühmten Petersburger Akademikers Dr. v. Baer an Herrn Al. v. Humboldt vom 24. Juni 1856 einige lehrreiche Nachrichten hier hinzufügen, wodurch die in obigem Berichte enthaltenen Angaben über die Verdienste der Russen um die Fortschritte der wissenschaftlichen Erdkunde eine weitere Bestätigung erhalten.

2) Aus dem Briefe des Herrn v. Baer. Astrachan, 24. Juni 1856.

... Zunächst habe ich das Manytsch-Thal im Gedächtniß, da ich kürzlich aus demselben zurückgekehrt bin; es ist mir, glaube ich, gelungen, die widersprechendsten Angaben, die ich in Astrachan über dasselbe erhielt, zu vereinigen und aufzufinden, wodurch diese mehr scheinbaren als wirklichen Widersprüche entstanden sind ¹⁾.

Leider bin ich mit einigen allgemeinen Fragen in Beziehung auf das kaspische Meer noch nicht so weit. So geht es mir z. B. mit dem Urtheil über die noch fortgehenden Niveauveränderungen des Meeres. Es ist eines Theils erweisbar, daß die Niveauveränderungen auf wirklicher Zunahme oder Abnahme der Wassermenge beruhen, indem in jedem Jahre das Niveau im Juni und Juli steigt, nachdem das Hochwasser der Flüsse sich in das Meer ergossen hat, und während des Winters sinkt. Allein dieser Unterschied ist nicht sehr groß. Er machte im Jahre 1853, in welchem die Wolga und andere Flüsse sehr hohes Wasser hatten, 10 Zoll und einige Linien aus. Es könnte auch sein, daß die größere oder geringere Wasserfülle, die man eine ganze Reihe von Jahren hindurch anhaltend bemerkt, darauf beruht, daß mehrere gleich regenreiche oder gleich heitere Jahre auf einander folgten. Leider aber hat man über dieses anhaltende höhere oder tiefere Niveau keine sichere Angabe. Die Beobachtungen bei Baku sind für diesen Zweck nicht tauglich, weil der Boden, auf dem Baku steht, ohne Zweifel seit einem halben Jahrhundert in die Höhe geht. Dasselbe scheint mir von der Gegend von Surjut zu gelten, für welche aber jegliches Maß fehlt.

Sr. Kais. Hoheit der Großfürst Constantin hat jetzt befohlen, im ganzen Umfange des kaspischen Meeres Marken einzuhauen oder Pegel zu setzen. Wenn diese eine Reihe von Jahren hindurch werden beobachtet sein, wird man erst entscheiden können, ob die Harmonie zwischen der mittleren Verdunstung und der mittleren Ausdehnung des Meeres hergestellt ist, und ob die Hebungen und Senkungen ganz local sind, oder auf eine allgemeine Runzelung der Erdoberfläche sich reduciren lassen.

Aus der Fortsetzung des Schreibens ist zu ersehen, daß Herr von Baer im Auftrage der Regierung mit den Untersuchungen über die Fischereien des kaspischen Meeres beschäftigt gewesen ist und darüber ein offizielles Werk in zwei Bänden herausgeben wird, von welchen der erstere die Naturgeschichte des kaspischen Meeres, der zweite die Fischerei in ihm und seinen Zuflüssen mit den Fangapparaten, den Fangweisen und Zubereitungen enthalten wird. Aufser dieser Arbeit werden von demselben Beobachter noch anderweitige Fragmente unter

¹⁾ Die mitgegebene Beilage: „Resultate einer kleinen Expedition an den Manytsch“ vom 27. Juli wird in dem nächsten Hefte der Zeitschrift mitgetheilt werden.

dem Titel „Kaspische Studien“ erscheinen, deren demnächstige Veröffentlichung für die Wissenschaft von großem Interesse sein wird. C. Ritter.

Verzeichniß der in Ost-Sibirien während der Jahre 1849 bis 1853 von Herrn L. Schwarz bestimmten Oerter.

Benennung des Orts:	Breite:			Länge östlich von Ferro:		
1) Tomsk	56°	29'	10"	—°	—'	—"
2) Irkutsk	52	17	3	122	1	22,5
3) Poststation Moti	52	4	51	121	40	43,5
4) Dorf Kultuk	51	43	21	121	29	48,0
5) Festung Tunka	51	44	41	120	18	19,5
6) Turanskische Mineralquellen	51	41	29	119	26	36,0
Küsten des Baikal-Sees. (Siehe Taf. VIII.)						
7) Landungsplatz der Dampfschiffe am Baikal	51	50	4	122	36	46,5
8) Dorf Goloustnoje	52	1	1	123	8	9,0
9) Mündung der Buguldeika	52	31	16	123	45	55,5
10) Mündung der Sarma	53	5	42	124	29	25,5
11) Fl. Onguren	53	38	12	125	14	22,5
12) Vorgebirge Jelochin	54	32	1	126	20	30,0
13) Dorf Goreniki	55	21	17	126	59	0,0
14) Dorf Duschkatschan	55	50	20	127	27	43,5
15) Landungsplatz Dagarri	55	42	25	127	39	34,5
16) Mündung des Tompuda	55	7	0	127	31	49,5
17) - - Tschiwirkui	53	49	19	127	1	52,5
18) - - Bargusin	53	25	39	126	48	48,0
19) Stadt Bargusinsk	53	36	29	127	27	48,0
20) Turkinskische Mineralquellen	52	59	20	126	6	51,0
21) Poststation Grematschinskaja	52	50	24	126	24	52,5
22) Dorf Schigajewo	52	11	16	124	15	25,5
23) Winterlager an der nördl. Mündung d. Selenga	52	23	39	124	21	28,5
24) Poststation Possolskoje	52	1	3	123	53	52,5
25) - Chara-Murin	51	29	21	122	7	37,5
26) - Listwennitschnaja	—	—	—	122	35	7,5
27) Mündung der Perejemnaja	51	34	43	122	55	6,0
28) Fabrik Telminskaja	52	41	48	121	27	28,5
29) Poststation Schakscha	52	8	28	130	18	40,5
30) Stadt Tschita	52	1	44	131	10	0,0
31) Stadt Nertschinsk	51	58	26	134	14	30,0
32) Festung Gorbitza	53	5	54	136	49	55,5
33) An der Schilka nahe bei der Mündung der Tschafsownja	53	25	18	137	41	52,5
34) Punkt an dem Flusse Tschafsownja	—	—	—	137	53	37,5

Benennung des Orts:	Breite:			Länge östlich von Ferro:		
	°	'	"	°	'	"
35) Punkt an einem Nebenflusse des Amasar	53	42	57"	137	51	52,5"
36) Punkt am Flusse Mogotscha	54	4	54	137	58	7,5
37) Goldwäscherei bei der Buchta	54	14	6	138	2	37,5
38) Punkt am Flusse Nukta	54	49	15	140	27	52,5
39) - - - alten Aldan	56	18	23	141	5	52,5
40) - - - Jurman	56	38	23	140	53	37,5
41) - - - Aldan	56	50	15	140	46	22,5
42) Mündung des Tschoktschai	57	38	15	139	44	7,5
43) Stadt Olekminsk	60	22	21	138	18	52,5
44) Mündung der Olekma	60	22	10	138	35	45,0
45) Stadt Jakutsk	62	1	28	—	—	—
46) Flecken Amginsk	60	53	41	149	38	31,5
47) Landungsplatz in Ust-Maisk (Mündung der Maja)	60	24	43	152	8	54,0
48) Mündung des Aim	58	46	21	151	44	39,0
49) Nelkan (Waldgebirge)	57	39	23	153	51	22,5

Der östlichste russisch-chinesische Grenzbezirk. (S. Taf. IX.)

50) Hafen Ajan	56	27	47	155	53	7,5
51) Udskoi Ostrog	54	30	32	152	6	30,0
52) Mündung des Udjungun	54	6	22	149	42	22,5
53) Mündung der Kupura	54	44	22	148	22	52,5
54) Dscharban am Ud	54	16	29	151	11	33,0
55) Wachthaus zu Inkansk	52	51	17	149	37	3,0
56) - zu Bureinsk	50	50	14	150	31	0,0
57) - zu Burukansk	53	5	42	153	47	48,0
58) Zusammenfluß der Zuflüsse der Bureja	51	38	55	151	57	7,5
59) Mündung des Tugur	53	46	36	154	31	22,5
60) Punkt am Udjungun	54	8	23	149	27	37,5
61) Punkt an einem Nebenflusse der Arga	54	30	26	148	47	37,5
62) - unweit der Mündung des Toek	54	41	7	146	35	3,0
63) Jurte Titepa am Flusse Dschi	54	31	9	147	39	22,5
64) Punkt am Munnichakan	54	38	15	145	51	1,5
65) Mündung der Munmieha	54	38	7	145	35	7,5
66) Mündung des Itugei in die Brianta	54	31	41	145	6	22,5
67) Punkt am Flusse Unacha	54	33	3	144	47	7,5
68) - am Nebenflusse des Gilui	54	40	3	144	10	0,0
69) - - - Dios	55	24	55	143	40	12,0
70) Punkt am Könam	55	59	50	144	18	52,5
71) - - -	56	50	12	—	—	—
72) Punkt an einem Nebenflusse der Lamama	57	15	39	—	—	—
73) Mündung des Flusses Utschur	58	46	59	—	—	—
74) - - - Belketschi	59	11	1	—	—	—

Geographische Ortsbestimmungen ausgeführt 1855 durch den
Capt. Butakoff zur Bestimmung des Laufes des Syr-Darja.

	Breite:			Länge östlich von Ferro:		
1) Fort No. I, Südost-Bastion	45°	45'	32"	79°	49'	51"
2) Südliche Spitze der Halbinsel Raim	46	4	19	79	27	11
3) Kofs-Aral, ehemaliges Fort	46	1	18	78	43	30
4) Ak-Dschar, kirgisisches Grabmal	45	35	57	80	54	32
5) Fort No. II (Karmaktsehi), nördl. Winkel	45	29	9	81	48	41
6) Zerstörte Festung Tschim Kurgan	45	1	53	82	27	30
7) Fort Kamysch Kurgan	44	52	1	82	34	5
8) Fort Perowski	44	50	46	83	11	41

Eine Vergleichung mit dem Kärtchen, auf welchem Herr Dr. A. Petermann die Aufnahmen des Capitain-Lieutenant Iwaschtschinzow dargestellt hat, zeigt, dafs die Resultate der letzteren mit den oben mitgetheilten neueren Angaben in Bezug auf die Breite fast ganz genau übereinstimmen; hinsichtlich der Länge kommt jedoch, den Beobachtungen Butakoffs zufolge, den meisten Orten eine etwas westlichere Lage zu. Bei den am unteren Laufe des Sir Darja gelegenen beträgt die Differenz nur wenige Minuten; bei Kamysch Kurgan dagegen fast 9, bei Fort Perowski fast 7 Minuten. Das oben erwähnte Fort No. I entspricht dem Fort Kasaly auf Petermann's Karte, welches auf derselben nach Butakoffs früherer, nur sehr unbedeutend abweichenden Angabe eingetragen ist.

Der Handel des westlichen Griechenlands.

Unter allen Naturerzeugnissen Griechenlands bilden die Korinthen den wichtigsten Verkehrsgegenstand. Sie werfen den verhältnißmäfsig grössten Ertrag ab, und da sie nur auf wenigen Punkten der Erde gedeihen, so sichern sie Griechenland und namentlich der Halbinsel Morea eine unversiegbare Einnahme, ohne dafs eine anderweitige bedeutende Concurrenz, aufser jener der Ionischen Inseln, deren Product jedoch qualitativ wie quantitativ hinter dem Griechenlands zurücksteht, möglich wäre. Seit dem Jahre 1852 hat die Traubenkrankheit grofse Verheerungen, namentlich in der für die Cultur der Korinthen günstigsten Gegend von Patras, angerichtet, und von den verschiedenartigen, gegen diese Krankheit angewandten Mitteln hat nur das Abhanen des Weinstockes sich als erfolgreich bewährt. Dieses hauptsächlich in der Gegend von Pyrgos angewandte Mittel brachte den dortigen Grundbesitzern im Jahre 1855 schon einen bedeutenden Früchtertrag und, bei den enormen Korinthenpreisen, einen grofsen Geldgewinn, während die Gegenden um Patras, Vostiza, Calamata, Missolonghi und Corinth auch in diesem Jahre von der Krankheit sehr heimgesucht waren. Die gesammte Korinthenernte auf Morea betrug im Jahre 1855 über 7 Millionen Pfund zur Ausfuhr geeigneter Korinthen, davon 5 Millionen von guter und über 2 Millionen von geringerer Qualität, welche mit der ersteren gemengt wird. Nach England wurden die meisten Korinthen der besseren Qualität, nach Oesterreich und Deutschland weniger und auch schlechtere Frucht versendet. Der Geldwerth der im Jahre

1855 ausgeführten Korinthen belief sich auf beinahe 2 Millionen Gulden, wovon die grössere Hälfte auf die Gegend von Pyrgos fällt, welche wie jene von Vostiza ihr Erzeugniß hauptsächlich auf dem Marke von Patras verhandelt. Calamata, welches nur eine geringere Sorte erzeugt, sandte im Jahre 1855 für etwa 60 — 70,000 Gulden Korinthen nach Triest. Obwohl die Ernte von 1855 kaum den fünften Theil der früheren gesegneten Lesen vor dem Jahre 1852 erreichte, war ihr Ertrag doch bedeutend, da die Preise sich sechs- bis achtfach höher stellten, als in den Jahren vor dem Ausbruche der Krankheit. Die verdorbenen Korinthen werden zum Branntweinbrennen verwendet, weshalb seit einiger Zeit gebrannte Wasser einen nicht unwichtigen Ausfuhrartikel Morea's und namentlich der Stadt Patras bilden, obschon auch im Lande selbst, eben in Folge der Traubenkrankheit, der Verbrauch von Branntwein grösser ist als früher. — Feigen liefert nur Messenien in grösserer Quantität für die Ausfuhr, im Jahre 1855 circa 6 Millionen Kränze (30,000 Wiener Centner), wovon beinahe $\frac{3}{4}$ nach Constantinopel und der Rest von Calamata aus grösstentheils nach Triest ausgeführt wurde. Einen vorzüglichen Handelsartikel bildet auch die Knopper (Valonea), welche am besten auf der Insel Zea, ausserdem auch bei Marathonisi, und in Akarnanien und Aetolien gedeiht. Die schlechteste Gattung liefert Achaia. Der Gesammttertrag an Knoppfern in ganz Morea und Livadien wird auf 6—7 Millionen Pfund geschätzt, von denen etwa $\frac{1}{6}$ in Griechenland selbst verbraucht, das Uebrige aber nach England, Italien, hauptsächlich nach Sicilien, und nach Triest versandt wird. — In dem österreichischen Consularbezirk von Westgriechenland bringen nur die Orte Calamata, Marathonisi und Salona Oel zur Ausfuhr. Das in Patras erzeugte Oel reicht für den eigenen Bedarf nicht aus, auch steht das Oel Westgriechenlands dem Luccheser, Proveneer, Sicilianischen und selbst dem von Corfu nach, wird jedoch dem Erzeugniß von Zante vorgezogen. — Von der Seide, welche hauptsächlich in Morea, Akarnanien und Aetolien gewonnen wird, verspinnt Griechenland etwa zwei Drittel selbst, verarbeitet davon aber sehr wenig im eigenen Lande. Grobe gesponnene Seide sendet man nach Tunis, theilweise nach Marseille. Die feinere, nach italienischer Weise gesponnene Seide steht wegen Mangelhaftigkeit der mechanischen Vorrichtungen im Allgemeinen der italienischen weit nach. Etwa ein Drittel der im Lande erzeugten Cocons geht nach Marseille und Ancona. Im Jahre 1855 betrug der Seidenertrag für das westliche Griechenland circa 320,000 Pfund Cocons, zu 281,000 Drachmen berechnet. Da Griechenland keine Schafe von edler Race besitzt, so eignet sich die dort gewonnene Wolle nur zur Verarbeitung für gröbere Stoffe. Die beste Wolle erzeugt Karavassera, Vostiza, Dragomesra und Etoliko. In Morea haben die Gegenden von Gastuni und Glarenza eine bedeutende Schafzucht. — Thierhäute, meistens Schaf- und Ziegenfelle, werden hauptsächlich in Griechenland selbst verarbeitet und nur ein kleiner Theil wird nach Triest, Ancona und der Türkei ausgeführt. Der Gesamtexport belief sich für das Jahr 1855 auf etwa 100,000 Drachmen. — Getreide führt Griechenland überhaupt selten aus; ja zuweilen ist der westliche Landestheil genöthigt, Getreide vom Auslande zu importiren.

Der innere Handel West-Griechenlands ist schon mit Rücksicht auf die geringe Anzahl Städte und deren Unbedeutendheit, mit Ausnahme von Patras, wel-

ches jetzt fast 20,000 Einwohner zählt, dann bei der Gleichheit oder doch der geringen Verschiedenheit der Producte und den so geringen Bedürfnissen der ländlichen Bevölkerung, endlich bei der Unzulänglichkeit der Verkehrsmittel an und für sich ohne Wichtigkeit. Nur insoweit erhält der innere Verkehr eine höhere Bedeutung, als es sich um Versendung der in Patras eingeführten Manufacturen und Fabricate an die Detailhändler der kleineren westgriechischen Städte handelt, welche alle ihren Waarenbedarf aus den Händen der Großhändler in Patras erhalten. Alle Handelsthätigkeit geht von Patras aus, und nur Calamata hat neben Patras einige Bedeutung als Handelsplatz. Pyrgos könnte, mit Rücksicht auf den Bodenreichtum von Elis, eine große Wichtigkeit erlangen, wenn nicht der dortige Hafen unsicher wäre und die Landung größerer Schiffe geradezu unmöglich machte. Der Gesamtwertb der Einfuhrartikel betrug im Jahre 1855 etwa 5 Millionen Drachmen, unter welchen Baumwollengarne und Tuche aus England, Deutschland und der Schweiz, sowie Musselinstoffe aus der Schweiz und Sachsen die Hauptstelle einnehmen. (Nach der „Austria“ 1856, S. 481.) — r.

Landstraßen und Eisenbahnen auf Cuba.

Alexander v. Humboldt hat in seiner Schrift über Cuba des Planes erwähnt, den Hafen von Havana an der Nordküste mit jenem von Batabanó an der Südküste zu verbinden. Die spanische Regierung wollte den Guines-Canal hauptsächlich deshalb graben lassen, um billigeres Schiffsbauholz für ihre Werfte in der Havana zu beziehen. Aber diese Wasserstrafse, welche zugleich von großer Wichtigkeit für die raschere und billigere Beförderung der Landesproducte aus dem Innern nach der Seekante gewesen wäre, ist niemals gebaut worden. Dagegen hat Cuba ein sehr ausgedehntes Netz von zum Theil allerdings sehr mangelhaften Landstraßen und die Anfänge zu einem Eisenbahnsystem. J. S. Traisher giebt in seiner englischen Uebersetzung des oben genannten Werkes, New-York 1856, darüber nähere Nachweise. Auf den Landstraßen, die in sehr roher Weise hergestellt worden sind, können Fuhrwerke während der nassen Jahreszeit nur mit großer Mühe vorwärts kommen, und auf der Hauptstrafse, die östlich von Havana durch die Insel läuft, wird die Post noch jetzt nur zu Pferde befördert. Die Hauptpunkte, welche diese Strafse berührt, sind: Matanzas 21 Leguas, von da nach Villa Clara 57, S. Espiritu 23, Puerto Principe 50, Las Tunas 31, Bayamo 14, S. Jago de Cuba 34, Santa Catalina 25 und Baracoa 44, Totallänge 299 Leguas. Westlich von Havana laufen zwei Straßen, die centrale und jene nach der Südküste, nach Pinar del Rio 45, von da nach Guano 15 und nach Mantua 6, Total 66 Leguas. Eine andere zieht gleichfalls westlich von Havana, aber an der Nordküste, nach Mariel 14, von da nach Cabañas 5, Bahia Honda 6 Leguas, und von dort nach Mantua. Die südliche Strafse geht von Havana nach Guines 12, von da nach Cienfuegos 57 und nach Trinidad 21, Totallänge 90 Leguas.

Außerdem zieht noch eine Landstrafse der Nordküste entlang, und die größeren Städte sind durch Wege mit einander in Verbindung gesetzt worden. So giebt es dergleichen von Matanzas nach Cienfuegos; von Sagua über Villa Clara

nach Cienfuegos; von Remedios gleichfalls über Villa Clara nach Trinidad; von Moron nach S. Espiritu und Saza; von Nuevitas über Puerto Principe nach Santa Cruz; von Gibara nach Holguin, Bayamo und Manzanilla. Im Allgemeinen gilt die Bemerkung, daß die Straßen im westlichen Departement sehr gut, im Central-Departement schlecht und im östlichen für Fuhrwerk unpraktikabel sind. Die gewöhnlichen Wege sind insgemein nichts anderes als mehr oder weniger breite Pfade, die man für den Verkehr freigelassen hat, ohne sie zu ebnen, gerade zu legen oder auszubessern. Wo sie über Hügelland, steinigem Boden oder durch gefährliche Strecken führen, sind sie hoch mit Alluvialboden bedeckt und nur in der trockenen Jahreszeit zu passiren. Das Reisen ist auf Cuba allezeit eine beschwerliche Sache, und weil eben deshalb die Zahl der Reisenden nur gering ist, so fehlt es auch an Gasthöfen; man sieht sich also auf die allerdings preiswürdige Gastfreundschaft der Bewohner angewiesen.

Man empfindet alle diese Mängel sehr wohl, und schon vor Jahren wurden Entwürfe zu eigentlichen Chausseen gemacht; es ist aber mit großen Kosten und Schwierigkeiten verbunden, auf der Insel Wege herzustellen, welche den starken tropischen Regengüssen Widerstand leisten können. In der Nähe von Havana hat man übrigens einige Kunststraßen gebaut, und weitere Strecken sind in Angriff genommen worden. Die bedeutendste läuft nach Westen bis Guanajay und hat eine Länge von 12 Leguas; eine südliche geht bis Santiago de las Vegas, 5 Leguas; die südöstliche ist auf einer Strecke von $7\frac{1}{2}$ Leguas vollendet; die östliche ist erst 5 Leguas lang. Sie alle sind von der Junta de Fomento auf Kosten der Regierung erbaut worden.

Den Anstofs zur Herstellung von Eisenbahnen gab Don Eduardo Fesser. Er wies nach, wie die Anlage von Schienenwegen verhältnißmäßig leicht und wohlfeil sei, weil man bei der Beschaffenheit des Geländes nicht nöthig habe, Durchstiche zu machen oder Tunnels zu graben, und daß auch kurze Strecken sich in einträglicher Weise verwerthen würden. Auch hätten die starken Regengüsse auf die Eisenbahnen bei Weitem nicht den nachtheiligen Einfluß wie auf die Landstraßen, und der Betrieb brauche in keiner Jahreszeit eingestellt zu werden. Mit diesen Ansichten drang er durch; aber die spanischen Behörden umgingen seine Mitwirkung und lohten ihm mit Undank. Sie machten in England eine Anleihe von dritthalb Millionen Dollars, die Junta de Fomento schloß jährlich 40,000 Dollars zu, die Regierung stellte Emancipados und Sträflinge als Arbeiter, und so kam die Bahn von Havana nach Guines zu Stande. Sie wurde 1835 begonnen, im November 1837 auf einer Strecke von 17 englischen Meilen eröffnet und im December 1839 bis Guines, $44\frac{1}{2}$ englische Meilen, vollendet. Den Angaben des spanischen Finanzministers Don Pio Pita Pizarro zufolge kostete jene Eisenbahn 3,909,625 Dollars 75 Cents oder 87,366 Dollars für die englische Meile, bei nur einem Geleise, und rechnet man das Betriebsmaterial hinzu, so stellen sich die Kosten auf 95,000 Dollars! Die Regierung behielt den Schienenweg drei Jahre und hatte folgende Einnahmen von

	Fahrgästen:	Frachten:	Total:
1839	171,791 Doll.	136,484 Doll.	308,275 Doll.
1840	172,611 -	173,509 -	346,120 -
1841	168,167 -	181,963 -	350,140 -

Ueber die Ausgaben hat sie nichts veröffentlicht, aber Pizarro bemerkt, daß dieselben jährlich 441,561 Dollars betragen. Die Verwaltung war schlecht, und die Regierung überließ die Bahn einer Privatgesellschaft, welche die oben erwähnte Anleihe übernahm und die Bahn $33\frac{1}{2}$ englische Meilen weiter führte, bis Union, wo sie mit jener von Matanzas zusammentrifft; auch sind Zweigbahnen bis Guanajay, 21 engl. Meilen, und Batabanó, 10 Meilen, gebauet worden.

Jene Strafe bildet den Stamm für das Eisenbahnsystem in Cuba; sie läuft von Havana aus in einer südlichen Richtung bis San Felipe, 26 Meilen, und biegt dort nach Osten ab, über Guines nach Union. Bei Rincon, 14 Meilen von Havana, läuft die Guanajay-Zweigbahn westwärts nach San Antonio, biegt dort nach Norden hin ab, und ist bei Guanajay nur 6 Miles von Mariel entfernt, das an der Nordküste liegt. Die Matanzasbahn verfolgt im Allgemeinen eine südliche Richtung bis Union, wo sie nach Osten zieht und durch Navajas nach Isabel, 25 Meilen, weiter geht. Die Cárdenasbahn geht nach Süden hin bis Bemba, 18 Meilen, biegt dann nach Südwesten ab, geht bis Navajas, 11 Meilen, und schließt dort an jene von Matanzas an. Sie hat eine Zweigbahn, die von Bemba in südöstlicher Richtung nach Agüica geht, $33\frac{1}{2}$ Meilen. Diese soll weiter nach Osten hin fortgeführt werden und zwar durch die Mitte der Insel bis nach Villa Clara. Die Bahn von Cienfuegos läuft nördlich bis Cruces, 18 Meilen, und soll weitere 18 Meilen bis Villa Clara gebaut werden und sich dort mit der Cárdenasbahn und mittelbar mit dem System von Havana verbinden. Die Coliseo-Bahn geht östlich von Matanzas bis auf wenige Stunden Entfernung von Cárdenas. Die Jucaro-Bahn läuft südöstlich bis in die ergiebigsten Zuckerdistricte von Cuba. Außerdem sind einige andere Eisenbahnen im Entwurfe, um das vorhandene Schienennetz sowohl nach Osten wie nach Westen auszu dehnen.

Die Eisenbahnen auf Cuba hatten zu Anfang des Jahres 1856 eine Länge von $360\frac{1}{2}$ engl. Meilen. Davon kommen auf jene von

Havana, mit zwei Zweigbahnen	108 $\frac{1}{2}$	Meilen,
Regla nach Guanabacoa	2 $\frac{1}{2}$	-
Matanzas	47	-
Coliseo	24	-
Cárdenas, mit einer Zweigbahn	62 $\frac{3}{4}$	-
Jucaro, mit einer Zweigbahn	34	-
Cienfuegos	18	-
Remedios	6	-
Trinidad nach Casilda	3	-
Puerto Principe nach Nuevitas	46	-
Cobre nach S. Jago	9	-

360 $\frac{1}{2}$ Meilen.

Die Privatgesellschaften haben viel wohlfeiler gebaut, als die Regierung; so kostete z. B. die Bahn von Cárdenas nach Navajas etwas weniger als 28,000 Dollars die engl. Meile, und die von Jucaro etwa 20,000 Dollars, ohne Betriebsmaterial.

Die Einnahmen dieser Bahnen betragen von:

Bahn:	Länge:	1850.		1851.	
		Passagieren:	Fracht:	Passagieren:	Fracht:
Havana	108 $\frac{1}{4}$ Meilen	293,300 D.	377,209 D.	336,076 D.	454,961 D.
Matanzas	47 -	75,876 -	228,266 -	87,239 -	288,782 -
Colisco	24 -	16,691 -	105,659 -	13,333 -	128,526 -
Cárdenas	62 $\frac{3}{4}$ -	32,070 -	158,374 -	61,695 -	258,378 -
Jucaro	34 -	14,088 -	291,641 -	9,103 -	261,544 -
Remedios, eröffnet im April 1851	16,905 -	22,877 -

A.

Eine neue Franklin-Expedition.

Es war zu erwarten, daß der Widerspruch der *Times* gegen den von dem Marine-Lieutenant Pim in der Londoner geographischen Gesellschaft vorgelegten Plan einer neuen Franklin-Expedition großen Anstoß erregen und den Eifer für eine solche Unternehmung noch mehr entflammen würde. Die hochsinnigen und unerschrockenen Männer, welche während einer Reihe von Jahren entweder selbst in den unwirthlichsten Regionen nach den Verlorenen gesucht oder die zu diesem Zwecke entsendeten Expeditionen mit warmem Eifer befürwortet und gefördert haben, werden am Wenigsten in dem Moment, wo die Entdeckung einer unzweideutigen Spur der lange Gesuchten über den Ort ihres Untergangs oder ihrer Rettung Aufschluß gegeben hat, zu überreden sein, daß sie jetzt die Hände in den Schoofs legen und an den aufgefundenen Reliquien ihr Herz trösten könnten; es mußte vielmehr selbst auf minder eifrige Naturen anspornend wirken, wenn die Ansicht, daß von den 135 Seelenten des Erebus und Terror kein Einziger mehr am Leben sei, nur durch solche Argumente Geltung zu gewinnen suchte, in denen kein Hauch der großen, edeln, durch die Humanität und die Rücksicht auf die Ehre des Landes eingegebenen Motive wehte, welche für die Entsendung der arktischen Expeditionen maßgebend gewesen sind. Wenn die *Times* sich über die Resultate der letzteren verächtlich äußern, wenn sie anführen, daß die nordwestliche Durchfahrt „für commercielle und andere praktische Zwecke unbrauchbar“ sei, wenn sie die glückliche Heimkehr der letzten Nordpolfahrer aus den schreckenerregenden Eisregionen lediglich einem „Wunder“ zuschreiben, als ob menschliche Umsicht, Thatkraft und Ausdauer gar keinen Antheil daran hätten, so ist es sehr begreiflich, daß Männer wie Ross, Belcher, Kellett, McClure und die anderen unerschrockenen Seefahrer, welche zur Erreichung des von ihnen erstrebten Zieles keine Gefahr gescheut haben, in solchen Argumenten nur den armseligen Calcul und den Kleinmuth eines Krämers erblicken und mit Energie gegen ein Raisonement auftreten, welches dem die britische Marine beseelenden Geiste so schnurstracks widerspricht.

Den *Times* gingen unmittelbar nach der Publication ihres Artikels von Lieut. Pim, R. Collinson und R. Murchison entschiedene Proteste zu, welche zunächst das Sachverhältniß constatirten, daß nämlich zwischen der jetzt beabsichtigten Expedition und den früheren insofern ein großer Unterschied existire, als die jetzige nicht mehr einen unbestimmten und unbekanntem Raum zu durchmessen,

sondern sich auf die Erforschung eines durch die Entdeckung einiger Reliquien von der Mannschaft des Erebus und Terror bestimmten, bereits bekannten und gar nicht ausgedehnten Terrains zu beschränken habe. Demnächst aber heben sie nochmals die großen leitenden Gesichtspunkte hervor, welche für alle Franklin-Expeditionen entscheidend waren. „Abgesehen von der Frage“, sagt R. Collinson, „ob von der Mannschaft der vermissten Schiffe noch Jemand lebt oder nicht, sind wir es dem Andenken dieser 135 Engländer, welche der Lösung eines großen geographischen Problems ihr Leben zum Opfer gebracht haben, und der Beruhigung ihrer Freunde und Angehörigen schuldig, daß das Geheimniß ihres Schicksals aufgeklärt wird. Wir sind es der nationalen Ehre schuldig, daß das, was wir begonnen haben, auch zu Ende geführt wird und daß wir diejenigen unserer Landsleute, die künftig in Gefahr gerathen, nicht der festen Zuversicht auf Hülfe berauben, die bis jetzt in Drangsalen das einigende Band gewesen ist. Sir, ich bin in der Ueberzeugung aufgewachsen, daß Beharrlichkeit bei einer guten und edeln Sache zu den angeborenen Eigenschaften des angelsächsischen Stammes gehört; gestatten wir es nicht, daß der Schandfleck, das Schicksal unserer vermissten Landsleute im Dunkeln gelassen zu haben, der Nachwelt überliefert werde, während wir es in Händen haben, ohne ernste Gefahr die Sache außer allen Zweifel zu stellen.“

Sir R. Murchison veröffentlicht bei dieser Gelegenheit zugleich ein von den hervorragendsten Männern unterzeichnetes und unter dem 5. Juni 1856 an Lord Palmerston gerichtetes Schreiben, welches die Motive zu einer neuen arktischen Expedition auseinandersetzt. Es lautet folgendermaßen:

„Durchdrungen von der Ansicht, daß Ihrer Majestät vermisste Schiffe, Erebus und Terror, oder die Trümmer derselben in nicht großer Entfernung von dem Orte, wo Dr. Rae einige Reliquien von Sir John Franklin und seiner Mannschaft fand, eingefroren sind, bitten wir Endesunterzeichnete, Männer der Wissenschaft oder andere, welche ein lebhaftes Interesse an arktischen Entdeckungen nehmen, oder Seefahrer, welche bei der Aufsuchung unserer verlorenen Landsleute mitgewirkt haben, Eurer Herrlichkeit ernstlich vorstellen zu dürfen, wie wünschenswerth die Aussendung einer Expedition ist, um die Ehre unseres Landes zu wahren und ein Geheimniß aufzuklären, welches die Theilnahme der civilisirten Welt erregt hat.

Dieses Gesuch wird von vielen Personen unterstützt, welche, mit arktischen Reisen wohl bekannt, im Hinblick darauf, daß die vorgeschlagene Expedition nur auf ein begrenztes Terrain gerichtet werden soll, die Ansicht hegen, daß der Zweck erreichbar ist, und zwar ohne große Gefahr.

Wir können kaum glauben, daß die britische Regierung, welche zu ihrem großen Ruhme nach verschiedenen Richtungen so viel Versuche gemacht hat, wenigstens den von Franklin eingeschlagenen Weg zu entdecken, jetzt die Nachforschungen einstellen sollte, wo der Ort deutlich bezeichnet ist, an welchem die Schiffe oder ihre Reste sich befinden müssen, hoffentlich mit Aufzeichnungen, die ein neues Licht auf die arktische Geographie werfen und das auf der Reise und dem Schicksal unserer Landsleute noch immer lastende Dunkel verscheuchen werden.

Obwol die meisten Personen zu der Ueberzeugung gekommen sind, daß von Franklin's Expedition Niemand mehr am Leben sein könne, giebt es doch in unserm eigenen Lande und in Amerika hervorragende Männer, welche eine ent-

gegengesetzte Ansicht legen. Dr. Kane z. B., der sich dadurch ausgezeichnet hat, daß er bei der Aufsuchung Franklin's weiter nordwärts vorgedrungen ist, als je ein Anderer, und dem die Königl. Geogr. Gesellschaft neuerdings ihres Gründers goldene Medaille zuerkannt hat, äußert sich in einem Briefe an den edlen Mr. Grinnell folgendermaßen: „Ich weiß sehr wohl, wie froh ich gewesen wäre, wenn meine Pflicht gegen Andere es mir gestattet hätte, bei den Eskimo's des Smith-Sundes oder der Etah-Bai Zuflucht zu suchen. Es mag Ihnen befremdlich scheinen: aber wir betrachteten das ärmliche Leben dieses Volkes mit neidischen Augen und zweifelten nicht daran, daß wir mit seinen Hilfsquellen bequem hätten auskommen können. Meine ganze moralische und physische Kraft war erforderlich, um meine Leute von einer Desertion zu den Walrofs-Ansiedelungen zurückzuhalten, und in letzter Instanz war ich entschlossen, zum Eskimo-Leben zu greifen, wenn die Vorsehung uns bei unserer gefahrvollen Rückkehr nicht zum Ziele geführt hätte.“

Wenden wir uns nun von solchen Betrachtungen ab und beschränken uns auf die Frage, die verlorenen Schiffe oder ihre Aufzeichnungen aufzufinden, so möchten wir bemerken, daß keine Land-Expedition den Back River abwärts, wie diejenige, welche neulich mit großer Noth nach Montreal Island gelangte, den Zweck, den wir im Auge haben, auf eine befriedigende Weise erreichen kann. Die gebrechlichen Boote aus Birkenrinde, auf denen Mr. Anderson seine Erforschung mit so großem Geschick ausführte, die Gefahren des Stromes, die wüste Beschaffenheit des Landstrichs an seiner Mündung und die unvermeidliche Erschöpfung der Vorräthe verhindern schon den Anfang einer solchen Exploration, die auf eine befriedigende und vollständige Weise nur von der Mannschaft eines Kriegsschiffes ausgeführt werden kann, — um nicht des moralischen Einflusses einer starken bewaffneten Schaar zu gedenken, die in der Nachbarschaft des Ortes verbleibt, bis das Vertrauen der Eingeborenen erworben ist.

Mehrere arktische Entdecker, die zur Zeit in dienstlichen Angelegenheiten abwesend sind, haben außer denen, deren Namen unten beigelegt sind, ihre Ueberzeugung ausgedrückt, daß es mehrere Routen giebt, auf denen ein Schraubenschiff sich dem betreffenden Terrain so weit nähern kann, um jeden Zweifel aufzuklären.

Hinsichtlich eines dieser Wege, durch die Behringsstraße längs der Küste Nord-Amerika's, wissen wir, daß ein einzelnes Segelschiff zur Cambridge-Bai drang, 150 Seemeilen von der Mündung des Back River, und unversehrt zurückkehrte, und daß sein Befehlshaber die Ueberzeugung aussprach, die betreffende Passage sei so ununterbrochen eisfrei, daß Schiffe dieselbe ohne Schwierigkeit in einer Saison befahren könnten. Andere Wege, entweder durch Regent Inlet, Peel Sound, oder quer durch von Repulse-Bay, erhalten den Vorzug von Offizieren, deren Erfahrung in arktischen Reisen jede Beachtung verdient, — wobei in Bezug auf zwei von diesen Straßen bemerkt werden muß, daß in ihrer Nähe große Massen von Vorräthen zurückgelassen sind.

Ohne uns eine Andeutung darüber zu gestatten, welcher von diesen Plänen angenommen werden könnte, bitten wir Ew. Herrlichkeit dringend, ohne Aufschub diejenige Expedition anzuordnen, die nach dem Urtheil einer Commission von arktischen Reisenden und Geographen für die zur Erreichung des Zweckes geeignetste gehalten wird.

Wir möchten Ew. Herrlichkeit bitten, den großen Unterschied zu erwägen

zwischen einer deutlich bezeichneten Reise nach einem engen und umgrenzten Terrain, innerhalb dessen die verlorenen Schiffe oder ihre Ueberbleibsel liegen müssen, und den früheren nothwendigerweise umhertappenden Erforschungsreisen nach verschiedenen Richtungen. Die häufigen Hinweisungen auf die Gefahr der letztern, in Regionen, die viel nördlicher liegen als das von der neuen Expedition zu besuchende Terrain, haben Personen, die mit den geographischen Verhältnissen unbekannt sind, zu der Voraussetzung geführt, dafs auch ein bestimmt bezeichneter und eng begrenzter Versuch, wie wir ihn vorschlagen, neue Gefahren mit sich führt und zu ferneren Aufsuchungsreisen Anlafs bieten könnte. Der Charakter der früheren Expeditionen setzte diese in der That Gefahren aus, da sie durch vollkommen unbekannte Gegenden dringen mußten, während die Fahrt, um die wir bitten, nach einem bestimmt bezeichneten Terrain gerichtet werden soll, dessen Grenze von einem der Schiffe Ihrer Majestät bereits ohne Schwierigkeit erreicht worden ist.

Ebenso wie Frankreich, sobald es, nach wiederholten fruchtlosen Bemühungen das Schicksal La Pérouse's zu erkunden, von der Entdeckung einiger Reliquien dieses ausgezeichneten Seemannes gehört hatte, sofort eine Expedition aussandte, um jedes Fragment, das zu seinen Schiffen gehörte, zu sammeln, so sind auch wir davon überzeugt, dafs diese arktischen Erforschungsreisen, die unserm Lande so viel Ruhm gebracht haben, nicht in dem Moment aufgegeben werden können, wo eine Aufhellung der Irrfahrten und des Schicksals unserer verlorenen Seefahrer dicht vor uns zu stehen scheint.

Schließlich bitten wir angelegentlichst, dafs es nicht den Anstrengungen von Privatpersonen einer andern und befreundeten Nation, die sich bei dieser Angelegenheit schon so sehr ausgezeichnet hat, auch nicht der edlen Wittve unseres unglücklichen Freundes überlassen werden möge, ein Unternehmen zu versuchen, welches durch das britische Gouvernement viel erfolgreicher ausgeführt werden kann.

Wir haben die Ehre zu sein u. s. w.

F. Beaufort. R. J. Murchison. F. W. Beechey. Wrottesley. E. Sabine. Egerton Ellesmere. W. Whewell. R. Collinson. W. H. Sykes. C. Daubeney. J. Fergus. P. E. de Stzrelecki. W. H. Smyth. A. Majendie. R. Fitzroy. E. G. Fishbourne. Robert Brown. C. Macartney. L. Horner. W. H. Filton. Lyon Playfair. T. Thorp. C. Wheatstone. W. J. Hooker. J. D. Hooker. J. Arrowsmith. P. La Trobe. W. A. B. Hamilton. R. Stephenson. J. E. Portlock. C. Piazza Smyth. C. W. Pasley. G. Rennie. J. P. Gassiot. G. B. Airey. John F. Bourgoyne.

Die folgenden Offiziere der königlichen Marine, die an Franklin-Expeditionen betheiligt waren und jetzt von London abwesend sind, haben sich schon früher zu Gunsten der oben empfohlenen Schlufs-Expedition erklärt: Commodore Kellett; Captains Sir James Ross, Sir E. Belcher, Austin, Bird, Ommaney, Sir Robert McClure, Sherard Osborn, Inglefield, Maguire, M'Clintock und Richards; Commanders Aldrich, Meham, Trollope und Cresswell; Lieutenants Hamilton und Pim.“

Es ist uns vergönnt mitzutheilen, dafs auch Herr Alex. v. Humboldt dem in dieser Denkschrift motivirten Antrage seine gewichtige Unterstützung gewährt hat. Bei dem eifrigen Zusammenwirken so hervorragender und sachkundiger Männer durfte man wohl hoffen, dafs die britische Regierung den Antrag derselben berücksichtigen würde, und in der That meldet schon jetzt die *United Service Ga-*

zette, dafs die Ausrüstung einer neuen Expedition nach den arktischen Gewässern kaum noch zweifelhaft sei. Diesem Blatte zufolge soll es in der Absicht liegen, zu gleicher Zeit auf dem Landwege und zur See, sowohl durch die Behrings- wie durch die Davis-Strafse nach Norden vorzudringen. Als Befehlshaber der Expedition durch die Behrings-Strafse nennt man Capt. Collinson oder Capt. Maguire; der Befehl über die Expedition durch die Davis-Strafse soll dem Capt. M'Clintock angeboten werden. —n.

Sitzung der geographischen Gesellschaft zu Berlin

vom 6. December 1856.

Der Vorsitzende, Herr Prof. Dove, eröffnete die Sitzung durch Ueberreichung folgender Geschenke: 1) Zeitschrift für allgemeine Erdkunde. Neue Folge. I, 5. 1856. 2) Mittheilungen über wichtige neue Erforschungen auf dem Gesammtgebiete der Geographie, von Dr. A. Petermann. 1856. X. 3) Die Monsune des Indischen Meeres. Von Dr. Liévin. Danzig 1856. 4) *Bulletin de la Société de Géographie, rédigé par M. Alfr. Maury et M. V. A. Malte-Brun.* 1856. *Août et Septembre.* 5) *Résumé historique de la grande exploration de l'Afrique Centrale faite de 1850 à 1855 par J. Richardson, H. Barth, A. Overweg. Par V. A. Malte-Brun.* Paris 1856. 6) *Catalogue de livres de fonds de la librairie Arthus Bertrand, libraire de la Société de Géographie.* Paris 1856.

Herr Prof. Dove legte das Modell eines Apparates zur Bestimmung der Tiefe des Meeres vor und zeigte, wie eine schwere eiserne Kugel, welche am untern Ende des Apparates befestigt ist, sich in dem Augenblick, wo sie auf den Boden aufstößt, ablösen mufs, so dafs die Spannung des Seiles, von dem die Kugel gehalten wird, natürlich sofort aufhört und die dabei beschäftigten Personen das gewünschte Zeichen erhalten.

Herr General Baeyer zeigte ein neues, in Frankreich erfundenes geodätisches Instrument vor, mit Hilfe dessep sich bei der Katastervermessung ein höherer Grad von Genauigkeit als nach dem bisher üblichen Verfahren mit Kette und Bussole erreichen läfst. Der Apparat, dessen Hauptbestandtheile ein auf einem Gestell befindliches Fernrohr nebst Magnetnadel, eine Distanz-Latte und ein Erdzirkel sind, kann zum Nivelliren, zum Messen horizontaler Winkel, zum Multipliciren derselben und zum Messen der Zenithdistanzen mit gleichem Erfolge gebraucht werden und ist schon in diesem Jahre bei den Küstenvermessungen der Jahde und Weser zur Anwendung gekommen.

Herr Prof. Ritter theilte mit, dafs durch Herrn A. v. Humboldt Briefe der Herren Schlagintweit, welche vornehmlich die tibetischen Seen betreffen, eingesandt worden seien, und dafs ein Brief des Herrn O. v. Struve über den Fortgang wichtiger geographischer Arbeiten in Rußland berichte, und trug ein Schreiben des Ingenieur Mayer über das Erdbeben in Kahira am 12. Octbr. 1856 vor. (Diese drei Berichte sind oben publicirt.) Demnächst machte der Vortragende auf die neuerdings unternommenen Reisen aufmerksam, und erwähnte besonders die demnächst von Triest abgehende Expedition unter Befehl des Erzherzogs Max

von Oesterreich, welche eine Umschiffung der Erde beabsichtigt, sowie eine Reise des Herrn v. Tschichatschef durch Klein-Asien, die sich von Adana aus über den Anti-Taurus bis an die Küste des schwarzen Meeres erstreckte und über die er in einem Briefe aus Paris Nachricht giebt.

Herr Dr. Pitschner machte eine Mittheilung aus einem Briefe Philipp Schönlein's, kurz vor dessen Tode geschrieben, über die Bildungsfähigkeit der Neger auf Cap Palmas und in Monrovia, und hielt dann über denselben Gegenstand einen Vortrag, in welchem er erwähnte, dafs er ein Verzeichnifs von 133 ausgezeichneten Negern zusammengestellt habe, die sich durch Gelehrsamkeit in Sprachen oder Wissenschaften, als Dichter, Redner und selbst als Schriftsteller hervorgethan hätten; 60 verschiedene Reisende bestätigten dies durch ihr Zeugnifs.

Herr A. Schultz hielt einen Vortrag über die Einwohnerverhältnisse Berlin's, den er durch drei Pläne erläuterte. Er wies nach, dafs in der über eine Fläche von 5488 Quadrat-Morgen (innerhalb der Ringmauern) sich ausdehnenden und aus 8659 Gebäuden mit 408,000 Civil-Einwohnern bestehenden Stadt auf jeden Einwohner im Durchschnitt ein Raum von 2,8 Quadratruthen käme, während in London auf einen jeden $7\frac{1}{2}$ Quadratruthen gerechnet werden müßten. Im siebenten Polizeibezirk kommen sogar nur 0,9 Quadratruthen auf einen Menschen, dagegen sind in einigen anderen einem jeden Einwohner 9—12 Quadratruthen gewährt. Die Zahl der auf ein einzelnes Haus kommenden Bewohner bezeichnete der Vortragende als sehr verschieden, indem am Molkenmarkt jedes Haus im Durchschnitt 31 bis 32, am Louisenthor dagegen durchschnittlich 75 Einwohner zählt.

Herr Director Odebrecht las einen Abschnitt aus dem Tagebuche des Dr. Bleek über seine Wanderungen und Forschungen im Gebiete der Zula-Kaffern vor. Die schon von anderen Reisenden beobachtete niedrige Temperatur auf den Hochländern des Innern wurde auch von Herrn Bleek wahrgenommen, welcher einmal, dem Gefühle nach, eine Temperatur von weniger als $+4^{\circ}$ R. erlebte. Bei Gelegenheit einiger ethnographischen Bemerkungen macht der Reisende den von ihm sprachlich näher begründeten Vorschlag, den großen südafrikanischen Völkerstamm mit dem Namen Bantu-Stamm zu belegen.

Herr Prof. Ritter theilte die Resultate der Untersuchungen des Herrn v. Baer im Gebiete des Manytsch mit. Der Vortrag wird im nächsten Hefte vollständig veröffentlicht werden.

Herr Prof. Dove sprach über die Extreme der Temperatur auf der Erde und erwähnte, dafs die niedrigste Temperatur (-48° R.) in Jakutsk beobachtet worden sei, obgleich man an demselben Orte bereits viermal eine Temperatur von $+28^{\circ}$ R. wahrgenommen habe. Wenn hiernach die Extreme der Lufttemperatur an einem und demselben Orte um 76° R. auseinandergehen, so sind die Unterschiede der Bodentemperatur an verschiedenen Stellen der Erde noch größer, indem an manchen Orten der Boden über 100 Grad wärmer ist als an anderen. Commander Kane hat am Smith-Sunde in 5 auf einander folgenden Monaten Lufttemperaturen unter dem Frostpunkt des Quecksilbers beobachtet.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Zeitschrift für allgemeine Erdkunde](#)

Jahr/Year: 1856

Band/Volume: [NS_1](#)

Autor(en)/Author(s): Diverse Autoren

Artikel/Article: [Miscellen 551-568](#)