

während der Bearbeitung der Instructionen für die Expedition sich in Europa befand, wo er sich noch gegenwärtig aufhält;

Secção Astronomica e Geographica bearbeitete der Professor der Mathematik Herr Candido Baptista de Oliveira, welcher aber selbst nicht Theilnehmer der Expedition sein wird. Herr Gaballi, gegenwärtig von seiner Regierung nach Europa gesendet ²⁾, ist zum Chef dieser Section ernannt.

Diese Instructionen berechtigen zu der Annahme, dafs man die grofsartige Untersuchung Brasiliens, welche man zunächst mit einigen minder bekannten (nördlich von Rio de Janeiro gelegenen) Provinzen beginnen, aber ohne Zweifel später über den gesammten Kaiserstaat ausdehnen wird, mit Kraft und Eifer, mit einem von allen Vorurtheilen freien wissenschaftlichen Sinne angreifen will.

Wird diese Riesenaufgabe so durchgeführt, wie man es sich vorgenommen hat, so mufs Grofses für die Wissenschaft und den Staat selbst geleistet werden, denn diese Expedition beabsichtigt, die berührten Länderstecken nicht nach Touristen-Art zu durchfliegen, sondern wirklich zu erforschen, eingehend selbst auf wissenschaftliche Specialitäten.

Da der Kaiser das regste Interesse sowohl für das Wohl seines Landes, als auch für die Wissenschaft selbst hat und den gewaltigen Einflufs erkennt, den die Wissenschaften auf das geistige und materielle Wohl eines Volkes auszuüben vermögen, so werden voraussichtlich keine Opfer gescheut werden, das begonnene Reisewerk glänzend durchzuführen. J.

Neuere Literatur.

J. Roth, Der Vesuv und die Umgegend von Neapel. Eine Monographie. Mit Tafeln und Holzschnitten. Berlin (W. Hertz) 1857. XLIV n. 540 S. gr. 8. (4 $\frac{1}{3}$ Thlr.)

Ueberblicken wir die Literatur der Reisewerke über Italien, welche den Federn Hunderter von Touristen entflossen, einem Lavastrome gleich, den Büchermarkt überschwemmt haben, so wird sich in dieser mit glühenden Farben gemalten Masse, ist dieselbe einmal vor der ruhigen und vorurtheilslosen Kritik erkaltet, ein verhältnismäfsig nur geringes, für eine wissenschaftliche Ausbeute nutzbares Material vorfinden. Jene Werke enthalten meistens in steter Wiederholung die mächtigen Eindrücke, welche Italiens Natur und Kunstschatze auf jeden Reisenden machen, nur hier und da, je nach der gröfseren oder geringeren Bildung des Beschauers, mit selbstständigen Urtheilen untermischt. Freilich giebt es eine Anzahl

²⁾ Aufser den beiden genannten Herren A. Gonsalvez Dias und Gaballi hielten sich und halten sich resp. noch jetzt zwei brasilianische Gelehrte in Europa auf: der brasilianische Deputirte Herr Dr. J. Gomes de Souza, ein bedeutender Mathematiker und Naturphilosoph, und der als gelehrter Jurist bekannte Herr Dr. Ernesti Ferreira França, welcher im verflossenen Winter in Dresden einen Cyclus eben so interessanter als gelehrter Vorlesungen über sein Vaterland hielt.

Werke, welche jener großen Masse nicht angehören, sondern durch eine auf eigene Anschauung basirte gründliche Untersuchung den Anspruch machen, eine wesentliche Lücke in der Wissenschaft auszufüllen. Diesen rühmlichen Ausnahmen schließt sich ohne Zweifel das vorliegende Werk über den zwar vielbeschriebenen, aber meistentheils falsch und unvollkommen beschriebenen Vesuv an. Man betrachte nur die Literatur über die Geschichte der Ausbrüche vom Jahre 1631 bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, sowie zu Ende des Werkes die über die Ausbrüche vom Jahre 1750 bis zum Jahre 1856, welche die Grundlage für die ganze Arbeit bildet und durch deren Zusammenstellung der Verf. neben seinen Verdiensten um die Geognosie sich auch das Lob als fleißiger Bibliograph erworben hat, so wird man die Schwierigkeiten anerkennen müssen, welche dem Verf. bei der Kritik der Literatur älterer und neuerer Zeit entgegengetreten sind, wo mangelhafte, oft nur dilettantische Beobachtungen Wahres mit Falschem untermischt hervorgebracht haben. Durch diese möglichst vollständige Zusammenstellung der Gesamtbibliographie über den Vesuv, welcher die Vorarbeiten des Professors A. Scacchi zum großen Theil zu Grunde gelegt sind, war es allein möglich, eine Chronik der Ausbrüche des Vulkans, sowie eine Anschauung der während dieser Ausbrüche jedesmal veränderten Gestaltung des Kraters zu erlangen. Nächstem bibliographischen Verdienst des Verf. möchten wir aber auch das compilatorische Geschick desselben hervorheben, mit welchem er aus der großen Masse des in der Neuzeit über den Vesuv Geschriebenen nur dasjenige ausgewählt hat, was dem wissenschaftlichen Standpunkte seines Werkes vollkommen entsprechen konnte. Zu einer geschickten Compilation gehören jedenfalls umfassendere Studien, und diese hat Herr Roth überall bei der Sichtung der umfangreichen Literatur documentirt. Namentlich ausführlich sind die Berichte über den Zustand des Vesuvs aus den Jahren 1832 bis 1834, 1839, 1850 und 1855, welche den Arbeiten Pilla's, Scacchi's, Palmieri's und Guarini's entnommen sind. Nach diesen Beschreibungen und den dabei angestellten Beobachtungen läßt der Verf. eine Geschichte des Kraters vom Jahre 1749 bis 1839 folgen, dann eine Untersuchung über die Flammen des Vulkans, eine Analyse der im Vesuv vorkommenden Lava und Mineralien, Beobachtungen über die bisweilen durch Sublimation entstehenden Silikate der Somma und des Vesuvs, sowie über die fossile Fauna des Berges, theils den Arbeiten Pilla's, Scacchi's und Guiscardi's entlehnt, theils auf eigene Anschauung begründet. Den Schluß des Werkes bilden die Berichte über das mit dem Gebirgssystem des Vesuvs so eng zusammenhängende Phlegräische Gebiet, theils nach den Aufzeichnungen der obengedachten italienischen und deutschen Geognosten, theils nach des Verf. eigenen Beobachtungen zusammengestellt. Namentlich aber müssen wir dem Verf. für die mühsame Zusammenstellung der verschiedenen Höhenmessungen des Vesuvs und des Phlegräischen Gebiets dankbar sein. Sehr instructiv sind die beigelegten Abbildungen, welche auf Tafel I die Veränderungen der Gestalt des Vesuvs in der Zeit von 1631 bis 1737, dann auf Taf. II die Darstellung des Kraters aus der Zeit von 1756 bis 1828, auf Taf. III und IV das Bild des Kraters im Juni und Juli des Jahres 1805 und im Jahre 1833, auf Taf. V die Darstellung der Seitenausbrüche im Februar 1850 und im Mai 1855, auf Taf. VI den Krater im Anfang des Augusts 1856 geben. Die Tafeln VII — IX enthalten die Uebersichtskarte der bedeutendsten dem Krater

entflossenen Lavaströme, eine Karte der Phleggräischen Felder und eine Karte der Insel Ischia. Jedenfalls tritt dieses Werk, von dem der Verf. in der Vorrede sagt, dafs es an Ort und Stelle als geognostisches Handbuch, überhaupt als Einleitung in das Studium der Erscheinungen der Vulkane dienen und dem Geologen, der über einzelne Phänomene oder einzelne Ausbrüche sich unterrichten will, zum Nachschlagen dienen möge, würdig dem grofsen Werke von Sartorius von Waltershausen über den Aetna zur Seite.

— r.

The North Pacific Surveying and Exploring Expedition; or, My Last Cruise. Where We Went and What We Saw. Being an Account of Visits to the Malay and Loo-Choo Islands, the Coasts of China, Formosa, Japan, Kantschatka, Siberia and the Mouth of the Amoor River. By A. W. Habersham, Lieut. U. S. N. Philadelphia 1857.

Die wissenschaftliche Expedition, an die sich die vorliegenden Reiseskizzen anlehnen, bestand aus fünf Fahrzeugen, die sich, wie es bei der amerikanischen Marine gewöhnlich ist, in einem sehr kläglichen Zustande befanden und schon bei ihrer Ankunft am Cap bedeutender Reparaturen bedurften; eines derselben, die Kriegsbrigg Porpoise, ist in der chinesischen See spurlos untergegangen. Die Expedition wurde anfangs von Commander Ringgold, dann von Rodgers befehligt und stach am 21. Jnni 1853 in See. Erst im November konnte sie die Capstadt verlassen; zwei Schiffe wandten sich nach Australien, um sich von hier nach Hongkong zu begeben; die drei andern gingen nach Batavia, wo sie gegen Ende des Decembers eintrafen und sofort ihre hydrographischen Arbeiten angingen. Sie verwendeten die vier ersten Monate des Jahres 1854 darauf, die Gaspar-Strafse aufzunehmen und die zahlreichen Irrthümer zu berichtigen, die sich nach Habersham's Versicherung auf den bisherigen Karten dieses Gewässers vorfinden, ankerten an dem 4 Miles langen und 1 Mile breiten Selio Island, das zwar unbewohnt ist und nur von Zeit zu Zeit von malayischen Fischern besucht wird, aber durch seinen Reichthum an Flüssen, Bächen und fischreichen Binnenseen, wie durch seine von Hirschen, wilden Schweinen und zahlreichem Geflügel belebten Waldungen den Schiffern erwünschte Vorräthe zu liefern vernag, besuchten Singapore und die Insel Banca. Nach Beendigung der Arbeiten in diesen Gewässern segelten die Schiffe nach Hongkong, dem Vereinigungspunkte des ganzen Geschwaders, wo man wieder umfassende Reparaturen vornehmen mußte und Ringgold seiner angegriffenen Gesundheit wegen das Commando niederlegte. Habersham wurde dem Schraubendampfer Hancock zuertheilt und beschränkt sich seitdem darauf, über die Unternehmungen dieses Schiffes zu berichten. Erst im September war das Geschwader so weit, wieder in See gehen zu können; zwei Fahrzeuge, — das Flaggenschiff Vincennes und die Brigg Porpoise — sollten die Gewässer um die Bonin-, Lutschu- und kleineren japanesischen Inseln erforschen, während der Hancock und der Schooner Cooper in Verbindung mit dem unsern Lesern bereits bekannten Flaggenschiff des Commodore Perry, Powhatan, und dem englischen Schraubendampfer Rattler sich nach dem Golf von Petschili be-

geben sollten, um über die Möglichkeit, in die Mündung des Peiho einzudringen und sich der chinesischen Hauptstadt zu nähern, Gewisheit zu erlangen.

Nach einer stürmischen Fahrt zur Zeit des Herbst-Aequinoctiums landeten die Schiffe in Futschau fu und ankerten bei der Pagode Loah sing tah, am Flusse Min, dem gewöhnlichen Ankerplatz der Kauffahrteischiffe, 25 Miles von der See, 9 Miles von Futschau fu entfernt. Große Boote bringen zur Zeit der Ebbe hierher die für die fremden Schiffe bestimmten Theeladungen und kehren mit der Fluth wieder stromaufwärts zur Hauptstadt zurück; der Fluß hat an der großen Granitbrücke von Futschau fu eine Breite von 2000 Fufs und wird durch eine nicht weit von dem südlichen Ufer gelegene kleine Insel in zwei Arme getheilt; nur auf dieser Insel und auf einem beschränkten Gebiete am linken Flußufer dürfen europäische Kaufleute sich ansiedeln. Der Export der Stadt, in welchem der Thee die Hauptrolle spielt, hatte sich in den letzten 6 Jahren von Jahr zu Jahr beinahe verdoppelt. Die Stadt selbst, deren Einwohnerzahl Habersham beiläufig auf 800,000 veranschlagt, ist wie die anderen chinesischen Städte eng und winkelig gebaut. Von hier ging die Fahrt, mit einem kurzen Aufenthalt in Shanghai, nach dem Golf von Petschili. Das niedrige Land an der Mündung des Peiho erblickte man erst, als die Meerestiefe bereits bis auf 4 Faden abgenommen hatte; der Hancock, der mit voller Kohlenladung 13 Fufs tief gieng, konnte bis zu Barre vordringen; der Schooner Cooper blieb ungeachtet eines geringeren Tiefganges auf der Barre sitzen und konnte nur mit großer Mühe hinübergeschafft werden. Während der Verhandlungen mit den chinesischen Behörden veranstaltete die Expedition eine genaue Aufnahme dieser Gewässer; der Cooper und eine von dem englischen Kriegsschiff gemietete flachgehende Lorcha gingen stromaufwärts und sandten ihre Boote so weit vor, bis sie durch eine geschlossene Reihe von Dschunken an der Weiterfahrt behindert wurden, während der Hancock an der Außenseite der Barre und an der benachbarten Küste Sondirungen ausführte. Die Barre hat zur Zeit der Fluth 10 Fufs Wasser; innerhalb derselben vertieft sich der Strom aber auf 12—14 Faden, und es scheint nicht zweifelhaft, daß flachgehende Dampfer weit stromaufwärts fahren können. Nach Untersuchung der Gewässer bis zu dem Küstenpunkt, wo die große Mauer beginnt, kehrte die Escadre wieder nach Shanghai zurück, wo man abermals zwei Monate auf die Reparatur des Hancock verwenden mußte. Im Januar 1855 begab sich dieses Fahrzeug nach dem kleinen Hafen Keilung auf dem Nordende von Formosa, umsegelte die Ostküste dieser Insel und gieng dann nach Hongkong, wo das ganze Geschwader wieder zusammentreffen sollte. Hier erfuhr man die traurige Kunde, daß die Brigg Porpoise ihren Bestimmungsort, die Bonin-Inseln, nicht mehr erreicht hatte; während eines furchtbaren Orkans war sie von dem Flaggenschiff getrennt worden, und alle Bemühungen, sich über ihr Schicksal zu vergewissern, blieben fruchtlos.

Im Frühjahr trennten sich die Schiffe wieder, um sich auf verschiedenen Wegen nach den Lutschu-Inseln zu begeben. Das Flaggenschiff sollte wieder die Bonin-Inseln anlaufen, Cooper einige Inseln im Norden und Osten von Formosa besuchen, und Hancock im Formosa-Canal kreuzen, um wo möglich die verlorene Brigg wieder aufzufinden, und demnächst die südwestliche und östliche Küste von Formosa genauer erforschen. Die dürftigen Resultate der letzteren

Expedition haben wir oben unter den Miscellen zusammengestellt. Am 9. April traf der Hancock im Hafen von Napa auf Groß-Lutschu ein, versah sich hier mit Brennholz, und begab sich dann nach der Anakirima-Gruppe, etwa 20 Miles ostwärts von Napa, um diese Inseln aufzunehmen. Die Gruppe besteht aus etwa einem Dutzend Felseneilanden vulkanischen Ursprungs, von denen die größte nicht über 3 Miles lang und 1 Mile breit ist. Die entweder steilen und nackten, oder dicht bewaldeten Gehänge sind zum Anbau nicht sehr geeignet; nur in den Thälern gedeiht der Reis gut, und auf den Hügeln süße Kartoffeln; auf den Bergen finden sich wilde Ziegen und Antilopen, die von China eingeführt sind, um sich hier fortzupflanzen; die feuchten Gründe sind voll von Schlangen. Nur eine spärliche Bevölkerung von Lutschuanen hat sich hier angesiedelt; sie wohnt in Grotten am Seeufer oder einsam in düstern Schluchten und waldigen Thälern. Nach einem kurzen Aufenthalt in Napa, der zu Ausflügen durch die Straßen der Stadt und nach der Hauptstadt Sheudi Gelegenheit gab und bei dem sich zeigte, daß die große Masse des Volks die Scheu vor den Fremden, die bei Commodore Perry's Anwesenheit in so auffälliger Weise hervorgetreten war, noch immer nicht abgelegt hatte, begab sich das Geschwader nach Japan, und zwar der Cooper nach der Westküste von Nipon, Hancock und das Flaggenschiff Vincennes auf einer östlicheren Route zunächst nach Simoda. Auf der Fahrt dorthin wurde die im vorigen Jahre von dem Vincennes begonnene Aufnahme von Oosima vollendet. Diese Insel ist theils von Lutschuanen, theils von Japanesen bewohnt, und hat ebenso wie Formosa auf der Ostküste keinen Hafen, während sich auf der Westküste mehrere Häfen finden, darunter ein sehr sicherer am Nordwestende der Insel, unter $28^{\circ} 30' N. Br.$, $129^{\circ} 32' O. L.$, der sich zur Anlage eines Kohlendepôts eignen dürfte. In der Nähe desselben wachsen Himbeeren von vorzüglicher Größe und Schönheit; der hier eingesammelte Vorrath schirmte die Mannschaft auf Monate vor dem Scorbut.

Eine neue Aufnahme des Hafens von Simoda ergab, daß sich die Gestalt und Tiefe desselben durch das große Erdbeben vom Jahre 1855 nicht wesentlich verändert hatte; und Habersham stimmt mit Andern darin überein, daß der Hafen das ihm von Commodore Perry gespendete Lob nicht verdient. Viel sicherer und vorzüglicher erscheint ihm der etwa 40 Miles davon entfernte Hafen von Heyda, den Rodgers ungeachtet des Widerstrebens der japanesischen Behörden besuchte, da er aus der Vertragsbestimmung, daß amerikanische Schiffe in Seegefahr jeden japanesischen Hafen anlaufen dürften, für sich das Recht herleitete, Karten von den verschiedenen Häfen anzufertigen, damit jene Vergünstigung eine praktische Bedeutung erlange. Im Verkehr mit den Japanesen stieß man wieder auf Argwohn, Widerstreben, Ränke und Winkelzüge von Seiten der Behörden, während bei dem Volke die ihm von den Beamten eingeprägte Scheu vor den Fremden sehr bald dem Vertrauen und der den Japanesen eigenen Wißbegier Platz machte. Von Lebensmitteln erhielten die Schiffe eigentlich nur Reis, Soya (eine wohlschmeckende Fisch-Sauce) und den unter dem Namen Saki bekannten, aus Reis bereiteten Liqueur in reichlicher Fülle; sehr schwer war es dagegen, Hühner, Eier und Schlachtvieh von den Behörden zu erpressen.

In Simoda rüstete Rodgers ein Boot aus, welches von diesem Hafen ab bis zum Nordostende der Insel die Küste von Nipon erforschen sollte und diese Auf-

gabe in 21 Tagen löste. Es vereinigte sich mit den anderen Schiffen im Hafen von Hakodadi, der auch nach Habersham's Urtheil zu den geräumigsten und schönsten der Welt gezählt zu werden verdient. Von diesem Punkte aus wurde eine Aufnahme der T'Sugar-Straße veranstaltet; die Schreibart Sangar erklärt der Verf. für irrig. Nach Vollendung derselben setzte der Hancock die hydrographischen Arbeiten längs der Westküste von Jesso fort, an dem schön gelegenen Matsmai vorbei, landete an mehreren Punkten, wie in der Stroganow-Bai, namentlich um Holz einzunehmen, das mit Thee, Zucker, Reis bezahlt wurde, und umschiffte das Cap Romanzow, das nordwestliche Vorgebirge der Insel, von dem sich ein großes, auf den Karten noch nicht verzeichnetes Riff in nordnordwestlicher Richtung anderthalb Miles weit in die See erstreckt. Auch ostwärts von diesem Vorgebirge, nach dem Cap Soya zu fand man in Riffen und Klippen viel verborgene Gefahren, und ankerte endlich an dem letzteren, der nördlichsten Spitze der Insel, nicht weit von der Stadt Tomari, die wie alle japanesische Ansiedelungen auf Jesso, hauptsächlich der ergiebigen Fischerei ihren Ursprung verdankt. „Wo man an der Küste irgend eine kleine Bucht bemerkt,“ sagt Habersham, „da kann man sicher sein, auch einige Fischerdörfer zu finden; ich glaube, wir haben auf unserer Fahrt mehrere hundert bemerkt. Und diese starke Bevölkerung an der Seeküste spricht für die Angabe Golownin's, dafs das Innere der Insel, als ein für den Anbau ungeeignetes Terrain, menschenarm ist.“ Das Volk lebt hier, wenn man Reis und süße Kartoffeln ausnimmt, ausschließlich von den Producten des Meeres, von Fischen, Schalthieren, verschiedenen Arten Seegras, von denen einige, gekocht, sehr wohlschmeckend und gesund sind. Tomari selbst ist ein kleiner Ort mit einer kurilischen Bevölkerung von 6—800 Seelen, unter denen einige 50 Japanesen leben. Nachdem der Hancock noch die Küste bis zum Cap Shaef untersucht hatte, trat er am 15. Juli die Fahrt nach Kamtschatka an, und legte sie, nur mit Hilfe der Segel, in 8 Tagen zurück, indem er regelmäßige Sondirungen anstellte und Meeresgrund aus beträchtlichen Tiefen emporhob. An einer Stelle fand das Senkblei in 1200 Faden Tiefe keinen Grund.

Man erreichte die Westküste Kamtschatka's etwa 100 Miles nördlich vom Cap Lopatka, wo sie aus einem flachen Strande besteht, und folgte ihr nordwärts, alle 10 Minuten Sondirungen anstellend. Erst einige hundert Miles weiter nördlich tritt das Gebirge an die Küste und sendet steile, zerrissene Vorgebirge in die See hinaus. Die Karten von diesem Küstenstriche fand man sehr incorrect; im Allgemeinen war er zu weit westlich gerückt; so zog sich die Küste, als man sich unter 58° 40' N. Br., 158° 43' O. L. befand, in einer Entfernung von 5 Miles von NO. nach SW.; ein anderes Mal befand sich das Schiff an einer Stelle, an welcher auf den Karten Land und ein erloschener Vulcan verzeichnet war, der nach Habersham über 60 Miles von der See entfernt ist. Auffallend war die Gleichmäßigkeit der Meerestiefe, die auch da, wo das Ufer hoch und felsig war, keine erhebliche Veränderung erlitt. Auch die Vorgebirge, die in Abständen von einigen Miles in die See vorsprangen, gewährten einen sehr übereinstimmenden Anblick; ihre mit Pflanzenerde bedeckten Seiten sind bewaldet, während ihre Front, wenn man sich in gleicher Höhe mit ihnen befindet, aus einem kahlen Felsabsturze besteht. Zwischen ihnen dehnt sich ein schilfiges oder sandiges Ufer aus, von dem sich die bewaldete Niederung weiter landein-

wärts zu einer Hügellandschaft erhebt; fern im Innern zeigt sich das blanc Gebirge mit seinen theils regelmässigen, theils abgestumpften Kegeln. An dieser Küste fand man unter $61^{\circ} 15'$ N. Br., $161^{\circ} 31'$ O. L. ein Kohlenlager, über dessen Existenz man von einem Walfischfahrer eine unbestimmte Nachricht erhalten hatte. Die Kohle ist hart und glänzend, wie der beste Anthracit, bituminös, brennt mit heller blauer Flamme, verbreitet wenig oder gar keinen Schwefelgeruch, für eine bituminöse Kohle auch wenig Rauch, und läßt geringen Rückstand zurück. Aber diese Vorzüge zeigte die Kohle nur, wenn sie in freier Luft und loderndem Feuer verbrannt wurde; in den Oefen des Dampfschiffes mit ihren engen Röhren verbreitete sie Rauch und einen lästigen Schwefelgeruch und füllte die Röhren so schnell mit Ruß, daß sie alle 6 Stunden gereinigt werden mußten. Dampfschiffe werden sie also nur im Nothfalle verwenden mögen; außerdem ist es schwierig, sie auf die Schiffe zu bringen, da diese sich nur zur Fluthzeit der Küste einigermassen nähern können; zur Zeit der Ebbe sinkt das Wasser in dieser Bucht um 6 Faden.

In den Golf von Penschinsk drang der Hancock nur bis $61^{\circ} 20'$ N. Br. vor, fuhr dann hinüber nach der ostsibirischen Küste und erreichte nach einer schwierigen Fahrt gegen starke Strömungen den Ankerplatz bei Ola. Die Bewohner dieses Orts halten sich nur während des Sommers hier auf, des Lachsanges wegen; bei Annäherung der schlechten Jahreszeit kehren sie mit reichen Vorräthen an getrockneten und geräucherten Fischen zu ihren mehr geschützten Wohnungen im Innern zurück. An ihrem Sommeraufenthalte, zu dem sie auch ihre Pferde und Kühe mitführen, pflanzen sie auch zuweilen Rüben, die sich während des sechswöchentlichen Sommers schnell entwickeln; ihre Hauptnahrung besteht aber in Milch und Fischen, von denen sie den hier anlegenden Schiffen große Vorräthe abtreten können. Der Lachs steigt in großen Zügen mit der Fluth stromaufwärts; sobald das Wasser fällt, spannen die Eingeborenen über den Fluß, der hier etwa 30 Fufs breit und bei hohem Wasserstande 3 bis 4 Fufs tief ist, ein starkes, aus den Selmen des Rennthieres oder anderer Thiere geflochtenes Netz mit großen Maschen, durch die nur die kleineren Fische hindurchkönnen, während sich die grösseren an dieser Barriere massenhaft ansammeln; dann gehen einige Männer in's Wasser und werfen die Fische auf's Land, wo sie von den Weibern und Kindern zum Trocknen und Räuchern zerschnitten werden. Im Winter werden, wenn der Heuvorrath verbraucht ist, zuweilen auch Pferde und Kühe mit getrockneten Fischen gefüttert. Der Fischereiertrag ist so ergiebig, daß sich nach Habersham's Meinung ein einträglicher Handel darauf begründen ließe. Wie Ola durch seinen Fischreichthum, ist das etwas südlicher gelegene Armen, eine auch im Winter bewohnte Ortschaft, durch Schaaren wilder Enten, die von den Bewohnern gefangen und geräuchert werden, für die Walfischfänger auf der Ochotskischen See von Bedeutung. Die grössere Ortschaft an der Küste ist in dieser Breite Tausk; sie hat etwa 200 Einwohner, die Häuser sind solid aus Holz gebaut, mit Fußböden von Brettern, Tischen, Stühlen und Fenstern versehen. Die russische Bevölkerung scheint stark mit jakutischem Blute gemischt. Ueber Aian lauten Habersham's Angaben nicht ganz so kläglich, wie die Whittingham's; ihm zufolge zählt der Ort 30 — 40, oder, wie er an einer anderen Stelle sagt, 50 — 60 festgebaute Häuser von Fichtenbalken, von denen einige,

z. B. das Haus des Gouverneurs mit seinen 23 Zimmern, sehr umfangreich sind; alle Häuser hatten rothangestrichene Dächer, doppelte Fenster und in jedem Zimmer einen Feuerplatz. Die Zahl der Einwohner giebt der Verf. auf 3—400 an; beiläufig bemerkt er, dafs Briefe aus Petersburg gewöhnlich in 60 Tagen zu Aian anlangen.

Von Aian begab sich die Expedition nach den Schantar-Inseln in der Ud-Bai. Diese Inseln sind hügelig, unbewohnt, dicht mit Pechtannen und Birken bewaldet und durch Canäle von einander getrennt, in denen die Schifffahrt durch Bänke, Riffe, isolirte Felsen und sehr starke Strömungen überaus erschwert wird. Die Waldungen sind zur Zeit noch unbenutzt, obgleich die hohen und durchweg grade gewachsenen Pechtannen ein vorzügliches Material zu Sparren und Segelstangen gewähren. An den Abhängen der Hügel wächst auch viel wilder Rhabarber, der von den Walfischfahrern als ein nicht unangenehm schmeckendes, antiscorbutisches Gemüse fleissig gesammelt wird. Nach einem viertägigen Aufenthalte versuchte man, von Norden her in die Amur-Mündung zu gelangen, hörte aber bald von einem russischen Offizier, der Jahre lang als Pilot in diesen Gewässern fungirt hatte, dafs die Strafsen zwischen Saghalin und dem Festlande durch Sandbänke versperrt sei, die fortwährend ihre Stellung wechselten, so dafs man sich auf Karten gar nicht verlassen könne; von den beiden Passagen, die durch diese Strafsen führten, sei die nördliche, sobald ein Nordoststurm einsetze, sehr gefährlich und überdies nicht tief; die südliche habe anfangs 12 Faden Tiefe, werde aber dann durch Sandbänke mit nur 10 Fufs Wasser versperrt. In der That lag hier ein amerikanisches Schiff, welches den Russen am Amur Proviant zuführte, schon 6 Wochen vor Anker, ohne dafs es möglich gewesen wäre, dasselbe der Flufsmündung zu nähern; russische Boote von dem Geschwader, welches im Amur lag, holten die Ladung ab. Der Hancock ankerte in der Nähe dieses Schiffes, und als er vier Tage auf Sondirungen verwendet hatte, ohne ein hinlänglich tiefes Fahrwasser zu entdecken, und die russischen Offiziere des damaligen Krieges wegen diese hydrographischen Explorationen mit ungünstigen Augen ansahen, gaben die Amerikaner den Versuch auf und traten um das Nordcap von Saghalin den Rückweg nach der Heimath an. Am 19. October erreichte der Hancock glücklich San Francisco. Die Schiffe Vincennes und Cooper waren schon eine Woche früher hier eingetroffen. Das erstere hatte sich von Hakodadi, dem letzten Vereinigungspunkte des Geschwaders, nach der Behrings-Strafsen begeben, hier auf der asiatischen Seite unter den Tschuktschen Lieut. Brooke mit einigen Lenten zu astronomischen und magnetischen Beobachtungen zurückgelassen, und war selbst in das arktische Meer bis 72° 05' N. Br. vorgedrungen, wo es sich durch Eismassen behindert sah; Wrangell's Land existirt nicht an der auf den Karten angegebenen Stelle. Nachdem die Theile des arktischen Meeres, die von den Walfischfängern besucht zu werden pflegen, erforscht und aufgenommen waren, kehrte der Vincennes wieder nach dem Stillen Meere zurück und begab sich auf den Heimweg. Der Cooper war inzwischen in der Nähe der Aleuten beschäftigt gewesen.

Nach Habersham's Bericht zu schliessen, war die Expedition sehr thätig, und es scheint, dafs wir der Publication ihrer wissenschaftlichen Resultate mit Spannung entgegensehen dürfen. Sein eigenes Werk ist in dieser Beziehung aufser-

ordentlich dürftig, nicht blofs an geographisch Neuem, sondern überhaupt an geographischem Inhalt, der sparsam unter leeres Geschwätz und die widerwärtig breite Erzählung von Reiseabenteuern, Seegefahren, Jagdgeschichten verstreut ist. Abgesehen von einigen ausführlicheren Bemerkungen über Japan und sein Volk, die mit demjenigen, was wir aus früheren Berichten wissen, übereinstimmen, und einigen Notizen über die Aino's, die wir später in Kürze mittheilen werden, haben wir die geographischen Angaben über die von der Expedition besuchten Küsten in diesem Referat zusammengestellt, — in der That eine geringe Ausbeute aus einem Bande von 507 Seiten, der über so wenig bekannte und in dem gegenwärtigen Stadium der Handelsentwicklung so wichtige Gegenden handelt. Das Verdienst des Buches liegt ausschliesslich darin, dafs es uns ungefähr erkennen läfst, was wir von einer Publication der wissenschaftlichen Resultate der Expedition zu erwarten haben. — n.

Bermuda a Colony, a Fortress and a Prison; or eighteen Months in the Somers Island. (With Map and Illustrations.) By a Field Officer. London (Longman) 1857. XII u. 287 S. 8.

Die Felseneilande, welche, unter dem Namen Bermuden oder Somer-Inseln bekannt, als Militäirstation und Detentionsort für Verbrecher von einiger Wichtigkeit für England sind, haben sich unseres Wissens bis jetzt nur weniger Beschreibungen zu erfreuen gehabt. Wir besitzen aufser einer trefflichen naturhistorischen Schilderung der Inselgruppe von Michaux (*Notice sur les Bermudes* in den *Annal. du Muséum d'hist. natur. VIII, 1806*) und den in dem *United Service Journal* (1832, III, p. 267) abgedruckten hydrographischen Notizen, eine lebendige Schilderung der Verhältnisse der Insel aus der Feder der Miß Susette Harriet Lloyd (*Sketches of Bermuda. London 1835*). Gründlicher als dieses Buch, wenn auch nicht gerade von grosser wissenschaftlicher Bedeutung, ist vorliegendes Werk. Der ungenannte Verfasser hat während seines 18monatlichen Aufenthalts eine Reihe interessanter Notizen über die Bermuden gesammelt, welche in einer geschickten Form zusammengestellt und durch eine Reihe höchst sauberer Ansichten in Farbdruck und eine genaue Karte illustriert dem Buche einen gewissen Reiz verleihen. Versuchen wir einige dieser Bemerkungen hier wiederzugeben.

Die Bermuda-Inseln bilden mit Einschluss einer grossen Anzahl zum Theil submariner, zum Theil unbewohnter Felsenriffe eine Gruppe von 365 Inseln, von denen jedoch nur die 6 gröfseren, nämlich die Inseln St. George, Hamilton, Somerset, Watford, Boaz und Irland, welche sich in Gestalt eines Schäferstabes von NO. nach SW. und dann mit einer Krümmung nach Norden ziehen, bewohnt sind. Schmale Meerengen trennen die einzelnen Inseln von einander, deren Gesamtlänge 24 Miles beträgt und deren Breite zwischen $1\frac{1}{2}$ Miles und 300 Yards variirt. Der Spanier Juan Bermudez war der erste Entdecker der Inselgruppe und nach ihm führt dieselbe ihren Namen. Der erste Engländer, welcher die Inseln betrat, war Henry May, welcher im Jahre 1593 mit einem französischen Schiffe an dem Nordende der Inseln Schiffbruch litt und fünf Monate sich dasselbst anhielt. Im Jahre 1609 wurde eine aus neun Schiffen bestehende Escadre,

welche unter dem Commando des Gouverneurs von Virginien Sir Thomas Gates und des Admirals Sir George Somer stand, auf dem Wege nach Virginien durch einen heftigen Sturm zerstreut und dasjenige dieser Schiffe, auf welchem sich Sir George Somer befand, strandete mit einer Besatzung von 150 Mann an den Bermuden. Nach George Somer, welcher dort starb, erhielt später die Inselgruppe den Namen Somer Islands, sowie auch der an der Stelle, wo Somer gestorben, erbaute Ort den Namen St. George zu seinem Andenken trägt. Der Name Summer Islands, welchen in früheren Jahrhunderten einige der westindischen Inseln, namentlich Barbados, wegen ihrer im Vergleich zu Nord-Amerika milden Winter führten, wurde durch Corruption des Namens Somer in Summer auch auf die Bermuden-Gruppe übertragen, welche trotz ihres im Allgemeinen milden Klima's doch keineswegs eine solche Bezeichnung rechtfertigen. Jene erste Ansiedlung wurde durch eine Schaar von etwa 150 neuer Colonisten vermehrt, welche von jener Gesellschaft Abenteurer ausgesandt wurde, der Jacob I. im Jahre 1612 den Besitz der neu zu entdeckenden Inseln garantierte. An ihrer Spitze standen Männer aus altenglischen Geschlechtern, wie der Marquis von Hamilton, Sir John Smith, die Earl von Devonshire, Pembroke, Warwick und Southampton, Lord Paget und Sir Edwin Sards, und nach ihnen führen heut zu Tage die neun Parochien, in welche die Inselgruppe zerfällt, ihre Namen. Eine regelrechte Vertheilung des Grund und Bodens unter die Colonisten fand erst im Jahre 1618 statt, als die Zahl derselben schon bis auf 1500 Seelen angewachsen war. In neuester Zeit hat namentlich durch die segensreiche Wirksamkeit des Gouverneurs Reid, seit dem Jahre 1839, eine starke Vermehrung der Bevölkerung stattgefunden, welche nach dem Census von 1841 11,092 Seelen und gegenwärtig etwa 12,000 Seelen, mit Ausschluss der Militärbesatzung und der Sträflinge, zählt. Zwei Drittheile der Bevölkerung bilden Farbige. Der Boden ist im Ganzen fruchtbar und erzeugt Arrowroot, Hafer, indisches Korn, irische Kartoffeln, Zwiebeln, Runkelrüben, Melonen, Orangen etc. Westindische Früchte scheinen in Bermuda nicht gut fortzukommen, doch gedeiht Zuckerrohr und Kaffee, freilich in zu geringer Menge, um als Ausfuhrartikel benutzt werden zu können. Die Hauptausfuhrartikel sind der Arrowroot, der eine Zeit lang als der beste der Welt galt, ferner Kartoffeln, Zwiebeln und Tomatoes. An Arrowroot wurden im J. 1843 1,110,502, im J. 1851 854,329 Bushels gewonnen; ausgeführt wurden im J. 1855 147,636 Lbs. Arrowroot, im J. 1852 sogar 233,145 Lbs. An irischen Kartoffeln wurden im J. 1843 13,435, im J. 1851 24,946 Bushels erzeugt, und fast eine gleiche Menge von süßen Kartoffeln; die Ausfuhr an irischen Kartoffeln betrug im Jahre 1855 23,830 Lbs., an Zwiebeln 812,830 Lbs. und an Tomatoes 7715 Kisten. Der Gesamt-Import betrug im J. 1838 124,834 L., im J. 1844 137,849 L. und im J. 1855 162,556 L., der Gesamt-Export im J. 1838 19,941 L., im J. 1844 22,653 L. und im J. 1855 41,420 L. Die Gesamt-Revenuen der Inseln haben sich seit dem Jahre 1838 nur unbedeutend vermehrt, da dieselben im J. 1838 f5,747 L., im J. 1844 16,463 L. und im J. 1855 16,000 L. ausmachten. Was das Klima betrifft, so ist der Juni namentlich angenehm. Während der Monate Juli bis October herrscht eine drückende Hitze, vorzüglich im August und September, trotzdem sind Krankheiten während der heißen Jahreszeit, gesehweige denn im Winter, äußerst selten, und die dort stationirten englischen Truppen er-

freuen sich einer besseren Gesundheit als im Vaterlande, wozu namentlich die milden Seewinde viel beitragen. Freilich hat das gelbe Fieber auch dort, wie auf dem amerikanischen Festlande, seine verheerenden Wirkungen ausgeübt, und namentlich in den Jahren 1818—19, 1843 und 1853 wurde die Bevölkerung stark durch diese Krankheit decimirt, worüber der Verf. zu Ende des Buches einen besonderen Abschnitt bringt. Die Cholera hat sich nie auf den Bermuden gezeigt. Während des Verfassers Aufenthalt zu Hamilton im Jahre 1855 schwankte das Thermometer in den Monaten August und September zwischen 80—90°. Der Sommer des Jahres 1856 dagegen war nicht so schwül, ja der Mai glich sogar dem Londoner November. Während des Winters 1855—56 zeigte das Thermometer 48—65°. Schnee fällt mitunter, doch bleibt er nie längere Zeit liegen; seltener ist Hagel. Von jenen Hurricanen, wie sie auf den westindischen Inseln wüthen, werden die Bermuden niemals heimgesucht, wenigstens sind die dort wehenden Hurricane niemals so verheerender Natur. Schließlich geben wir eine Uebersicht über den Regenfall auf Bermuda während der Jahre 1852—56, nach den auf dem Königl. Schiffswerft daselbst angestellten Beobachtungen und in ihrer Totalsumme mit den auf dem Greenwich Observatory angestellten verglichen; vielleicht bilden diese einen kleinen Nachtrag zu Dove's Arbeit über die Vertheilung des Regens in der heißen Zone (Zeitschr. f. allgem. Erdkunde. Neue Folge. II, S. 16).

Regenfall auf den Bermuda-Inseln (engl. Zoll).

	1852	1853	1854	1855	1856
Januar	7.23	3.95	5.69	5.50	2.70
Februar	3.31	2.61	4.55	9.94	5.18
März	3.92	5.30	1.73	3.14	5.40
April	3.62	5.48	4.60	2.90	3.15
Mai	3.17	2.80	1.38	7.53	6.59
Juni	4.01	1.11	5.10	0.63	2.61
Juli	2.67	6.98	2.19	0.78	2.16
August	7.00	3.51	1.24	3.34	3.75
September	5.27	6.38	2.94	2.34	5.85
October	4.26	6.69	11.20	8.28	4.27
November	2.40	11.63	4.20	3.83	1.61
December	2.98	11.34	2.27	2.89	—
Jahr	49.84	67.78	47.09	50.10	—
Greenwich Observat.	34.2	30.0	19.0	21.1	— —r.

Sitzung der geographischen Gesellschaft zu Berlin vom 8. August 1857.

Die Versammlung wurde von Seiten des Vorsitzenden, Herrn Prof. Dove, mit der Anzeige eröffnet, dafs zu dem am 31. August in Wien stattfindenden statistischen Congress sowie zu der Versammlung der deutschen Naturforscher in

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1857

Band/Volume: [NS_3](#)

Autor(en)/Author(s): Redaktion

Artikel/Article: [Neuere Literatur 165-175](#)