Miscellen.

Census der tschudischen Bevölkerung in Norwegen.

In dem Bericht der *British Association for the Advancement of Science* zu Cheltenham für das Jahr 1856, der zu London 1857 erschienen ist, hat Louis Kr. Daa in Christiania eine Tabelle veröffentlicht, in welcher die Anzahl der tschudischen Bevölkerung in den einzelnen Kirchspielen Norwegens nach dem Census von 1845 und dem von 1855 zusammengestellt ist. Wir geben darnach die Hauptresultate.

Die Lappen sind südwärts nicht über das Dovre-Fjeld vorgedrungen. In den nördlich von Dovre-Fjeld gelegenen Aemtern vertheilen sie sich folgendermafsen:

	1845	1855
Söndre Trondhjem	75	76
Nordre Trondhjem	186	187
Nordland	7658	8226
Finnmarken	6545	7137
Summa	14464	15626

wobei zu bemerken ist, dafs für den Census von 1855 noch die Angaben von 3 Kirchspielen fehlen, die im Jahre 1845 eine lappische Bevölkerung von 338 Seelen zählten. Die Gesammtanzahl der Lappen in Norwegen wird sich also jetzt auf fast 16,000 Seelen belaufen; sie hat sich in zehn Jahren um anderthalb Tausend vermehrt, freilich nicht ausschliefslich durch den Ueberschufs der Geburten über die Todesfälle, sondern auch durch Einwanderung aus dem russischen Gebiet. Von diesen Lappen führten im Jahre 1845 noch 1235, im Jahre 1850 noch 1325 ein nomadisches Leben.

Von Finnen existirt seit drittehalb Jahrhunderten eine weit nach Süden vorgeschobene Colonie im Stift Christiania, im Thale des Glommen; aber sie hat sich mit den Norwegern bereits so vermischt, dafs es nicht mehr möglich ist, zu entscheiden, in welchen Individuen reines finnisches Blut fliefst; auch die finnische Sprache ist hier nur noch wenigen alten Leuten bekannt. Sieht man von dieser Colonie ab, so finden sich nur noch in den beiden nördlichsten Aemtern Finnen, und zwar in

	im J. 1845:	im J. 1855:
Nordland	995	1884
Finnmarken	1692	2527
im Ganzen	2687	4411.

Sie haben sich also während der letzten zehn Jahre noch beträchtlicher vermehrt, und die Gesammtbevölkerung rein tschudischen Blutes beläuft sich jetzt auf mehr als 20,000 Seelen.

Dazu kommt noch eine Anzahl von Mischlingen. Eine genaue Zählung derjenigen Individuen, in deren Adern überhaupt etwas tschudisches Blut fliefst, ist natürlich nicht möglich. Beschränkt man sich auf Mischlinge der ersten Generation, d. h. solche, die einen Lappen oder einen Finnen zum Vater oder zur Mutter hatten, so findet man 729 Norwego-Lappen und 593 Norwego-Finnen;

und 295 Individuen waren aus der Verbindung von Lappen und Finnen hervorgegangen.

Die ansäfsigen Lappen und Finnen sind theils Gutsbesitzer, theils Pachter, theils Käthner mit oder ohne Land; 238 hatten sich auf wüsten Ländereien angesiedelt und sie in Cultur genommen. Zu einem Handwerk hatten sich nur fünf entschlossen. —n.

Russische Expedition zur Erforschung von Khorasan und Herat.

(Aus Petersburg.)

„Es wird Sie interessiren, zu vernehmen, dafs unter der besonderen Befürwortung des Grofsfürsten Constantin abermals eine russische Erforschungs-Expedition beschlossen ist. Ihr Hauptgebiet wird Khorasan sein. An der Spitze steht Dr. Chanykow, bekannt durch seine Reise nach Buchara und Samarkand, welche er im Jahre 1841 in der Gesellschaft von A. Lehmann u. A. zurücklegte. In der jüngsten Zeit lebte er als russischer General-Consul in Tabris und unternahm Ausflüge durch Aderbeidshan, auf welchen er den Sawällan mehrere Male erstieg und den Urmia-See mit seinen Inseln gründlicher, als zuvor geschehen war, untersuchte. Die erwünschteste Frucht dieser Ausflüge ist eine Reihe sorgsam gefundener Höhenbestimmungen. So wird er denn auch auf der Reise nach Khorasan unter Mithilfe des Physikers Lenz, eines Sohnes des Akademikers, die Bestimmung der geographischen Lagen und Höhen übernehmen. Dazu fällt ihm, bei seinen ausgebreiteten ethnographischen und linguistischen Kenntnissen, vorzüglich die ethnographisch-politisch-statistische Erforschung der zu durchwandernden Gebiete zu. Es läfst sich, falls nicht besondere Gründe den Mund der Theilnehmer schliefsen, von dieser Seite mancher werthvolle Aufschlufs und hoffentlich recht sorgsam gesammeltes ethnographisches und linguistisches Material erwarten. Dafs aber auch nach anderer Seite die wissenschaftliche Bedeutung dieser Expedition gesichert ist, ergiebt sich aus der Betheiligung des Professors der Botanik zu Dorpat, A. Bunge, der als Systematiker in seinem Fache und nach den bekannten Reisen, welche ihn in früheren Jahren in den Altai und bis nach Peking führten, die glänzendste wissenschaftliche Garantie bietet. Als Gehilfe begleitet ihn ein junger Botaniker, Bienert. Die geognostischen Untersuchungen, namentlich auch die chemische Untersuchung der verschiedenen Quellen und des fliefsenden und stehenden Wüstenwassers übernimmt der bekannte, durch seine bisherigen Arbeiten hinlänglich empfohlene Chemiker Göbel. Für die Botaniker und Geognosten dürfte die Aussicht auf einen gründlichen Bericht über die Wüsten von Seistan und Kerman und die Salzfloren besonderes Interesse haben. Die Reise geht nämlich noch in diesem Jahre (November oder December 1857) nach Tiflis und von da im Frühling nach Baku, sodann über das kaspische Meer nach Astrabad, von Astrabad durch Khorasan nach Meschhed und Herat; von Herat nach Süden zum Hamun-See in Seistan, ferner den Flufs Hilmend aufwärts, wo möglich bis Kandahar. Dann erfolgt die Umkehr nach Ispahan entweder auf der directen Route über Jezd oder, wahrscheinlicher, über Kerman und Jezd. So wenigstens schreibt es der Entwurf vor. Natürlich wird

dabei viel von localen Einflüssen und nicht im Voraus zu berechnenden Verhältnissen abhängen; um so mehr, als grade der erste Theil der Reise, von Astrabad nach Meschhed, manche Berührung mit den Turkmanen, die jetzt eben in Khorasan herumstreifen, herbeiführen mufs. Jedenfalls freilich wird die Expedition von einer ausreichenden militärischen, wie zunächst verlautet, ausschliefslich persischen Escorte gedeckt sein. Zwischen Herat, dem Hilmend, Kerman und Jezd werden vielfach ganz unbekannte Landschaften durchzogen werden. Denn aufser der Route von Truillhier (1807) von Meschhed nach Jezd (*Bull. de la Soc. de Géogr. de Paris. IIme Sér. IX. X.* 1838), den Routen von Gibbons (1831) und neuerdings Abbott (1849) durch Kerman (*Journ. of the Geogr. Soc. of London XI,* 1841; *XXVI,* 1856), den Berichten von Conolly, Leech und Forbes (*Asiat. Soc. of Bengal X*, 1840; *XI,* 1841; *XIII,* 1844, und *Journ. of the Geogr. Soc. of London XIV*, 1844) über Seistan und den jüngsten Mittheilungen Ferrier's dürfte dieses östliche Persien seit 1838, dem Jahre, in welchem der siebente Band von Ritter's Erdkunde erschien, nur von wenigen Europäern bereist und beschrieben sein. Zwar ist der Orientalist Petermann bis Jezd gelangt, wie ein interessanter Brief in Ihrer Zeitschrift belegt, und der Botaniker Buhse hat selbst von Astrabad über Schahrud eine sonst unbekannte Wüstenreise in gerader Richtung nach Jezd ausgeführt, aber bisher fehlt es noch an ausführlicheren, zum Theil auch nur an vorläufigen Berichten über diese Touren. Jedenfalls ist es die erste, so vielseitig ausgerüstete wissenschaftliche Expedition, der man von ganzem Herzen eine glückliche und beutereiche Rückkehr vom Atrek, vom Herirud, vom Hilmend und von den persischen Salzwüsten wünschen mag."

Die Pratas-Klippen im chinesischen Meere.

Seit den letztverflossenen Jahren hat das gefährliche Korallenriff in den chinesischen Gewässern, *the Pratas Shoals.* wie die Engländer sagen, oder schlechthin die Pratas, wegen der wiederholt an demselben vorgekommenen Schiffbrüche die Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Aufser den aus älterer Zeit bekannten Schiffbrüchen, welche bei Horsburgh notirt sind, gedenken wir zunächst der nachfolgenden: der britischen Brig „Velocipede", am 19. Mai 1851, und des zur Rettung eines Theils ihrer Mannschaft, der auf der Klippe zurückbleiben mufste, ausgesandten englischen Dampfers „Reynard" am 31. Mai desselben Jahres; der von Madras nach Canton bestimmten „Charlotte", mit 850 Tons Gehalt, am 17. September 1852; der von Schanghai auf der Fahrt nach London begriffenen „Countefs of Seafield", von 750 Tons Gehalt, am 21. März 1854; ferner der beiden Strandungen im Januar 1855 des amerikanischen Schiffes „Living Age" und des britischen „Tom Bowline". Die Mannschaft der vier letztgenannten Fahrzeuge wurde gerettet, nur verlor die des „Tom Bowline" vier Mann bei einem Ueberfalle von Piraten in unmittelbarer Nähe der Klippe, nachdem sie sich bereits in den Booten befand. Auch das zuletzt verflossene Jahr forderte mehrere Opfer, unter denen wir das portugiesische Barkschiff „Joven Idhap", auf der Fahrt von Manila nach Macao, im Januar, und das amerikanische Schiff „Mermaid", von Bombay kommend, welches in der Nacht des 2. März von dem Unfall betroffen wurde, hier anführen.

Diese unglücklichen Ereignisse, denen sich noch manche andere ähnlicher

Art anreihen, haben nun einestheils das Verlangen nach Errichtung eines Leuchtfeuers auf dieser höchst gefährlichen Klippe rege gemacht, worüber in letzter Zeit lebhaft in den indobritischen und anglochinesischen Blättern verhandelt wurde; theils haben sie zur genaueren Kunde des Riffs Manches beigetragen. Indem wir das in letzterer Beziehung Gewonnene hier mit den älteren zuverlässigen Nachrichten zusammenstellen, werden wir am Schlusse noch einige Worte über den erstgenannten Plan anführen.

Die Pratas liegen in 20° 44′ N. Br. und 116° 45′ O. Länge. Horsburgh beschreibt sie so: „Die Klippe besteht aus Korallenfelsen, welche an mehreren Stellen in gleichem Niveau mit dem Wasser liegen, an anderen mit 2 bis 8 Fuſs Wasser bedeckt sind. An ihrer nordwestlichen Seite, ungefähr 2 bis 3 engl. Meilen innerhalb ihres Randes, befindet sich eine niedrige Insel von beträchtlicher Gröſse, welche aus weiſsen Korallen besteht und mit kurzem Gras und Gesträuch bewachsen ist. Von dem Verdeck eines groſsen Schiffes sieht man diese in einer Entfernung von 3½ Lieues, auch wird sie, wenn man sich der Südspitze der Klippe nähert, wahrgenommen, ist aber noch deutlicher zu erblicken, wenn man von Westen oder von Norden kommt. Der südliche Theil der Klippe ist eine ununterbrochene Reihe von jähen Brandungen, welche sich in der Richtung von West-Nord-West nach Ost-Süd-Ost erstrecken; und obwohl hier das Wasser sehr seicht ist, so bricht sich hier die See doch nicht immer. An der Ostseite herrscht bei ruhiger See keine Brandung, denn die „Eugenia“ befand sich am 22. October 1805, Mittags etwa 3 bis 4 engl. Meilen von dieser Seite entfernt, ehe man von Bord aus der Klippe ansichtig wurde.“

Capitain Roſs fand bei seinen im Jahre 1813 angestellten Untersuchungen der Klippen in der chinesischen See auf den Pratas eine tiefe Einbuchtung, welche chinesischen Fischerbooten hinlänglich Schutz gewährte. Später hat dieser Hafen besonders chinesischen Seeräubern zum Aufenthalt gedient, welche die gestrandeten Schiffe plünderten und an deren Besatzung die ärgsten Grausamkeiten begingen; und leider bildete er auch in letzter Zeit solch ein Piratennest, das um so schwieriger auszunehmen ist, als man sich ihm nur mit groſser Gefahr nähern kann, weshalb es auch zugleich den Seeräubern eine sichere Zufluchtsstätte vor Verfolgungen gewährt.

Capitain Cracroft, der den „Reynard“ führte, hat in dem Berichte über seine unglückliche Fahrt im April-Heft des *Nautical Magazine* 1852 [1]) manches Neue zur genaueren Beschreibung der Pratas beigebracht. Er begab sich von Hongkong nach der Inselgruppe Lemas. Von hier stach er in See und steuerte nach den Pratas, also in der Richtung Ost-Süd-Ost. Um 10 Uhr Abends am 28. Mai war er von den Lemas abgesegelt, Nachts wehte ein heftiger Sturm, bei dem der „Reynard“ Focksegel und Jager einbüſste, und am folgenden Tage, den 29. Mittags, befand er sich in einer Entfernung von 94 engl. Meilen von den Pratas, die in südöstlicher Richtung vom Schiffe lagen. Darnach hatte also der „Reynard“ wahrscheinlich durch den Einfluſs der Strömungen im Meere seinen ostsüdöstlichen Cours bedeutend geändert und war nach Norden beträchtlich abge-

---

[1]) Vergl. einen Auszug daraus in einem Schreiben des Herrn Biden in Madras an den Herausgeber des *Examiner* d. d. 17. Mai, abgedruckt in der *Overland China Mail* vom 13. Sept. 1856, No. 130.

trieben. Von hier ab änderte sich die Strömung, denn Tags darauf, am 30. Mai, als der Morgen dämmerte, lag die Klippe im Osten, 3 Grad nach Süden, 26 engl. Meilen entfernt. „Ich fuhr nun," berichtet Herr Cracroft, „mit Dampf und Segel weiter, in der Hoffnung, spätestens um 10 Uhr Vormittags die Klippe zu erreichen, aber meine Beobachtung am Mittag ergab, dafs das Schiff 45 engl. Meilen von den Klippen unterm Winde trieb und diese nördlich von demselben, 38 Meilen gegen Osten lagen, wodurch sich das Vorhandensein einer nach Südwesten gerichteten Strömung herausstellte, welche seit dem Mittag des 29. das Schiff 49 Meilen aus seinem Cours gedrängt hatte." Diese bis jetzt keineswegs genau genug erforschten und auf Seekarten angegebenen Strömungen, gegen die, wie aus der Fahrt des „Reynard" ersichtlich, weder Dampf noch Segel mit einander etwas auszurichten vermögen, erhöhen das Gefahrvolle der Vorüberfahrt an der Pratas-Klippe. Die Schiffe werden dadurch willenlos in das Bereich der Verderben bringenden Riffe gebracht [1]).

Um sich den Pratas zu nähern, mufste der „Reynard" nun eine nordöstliche Richtung einschlagen. Hierzu war ihm auch am Nachmittage die abermals veränderte Strömung theilweise behilflich: um 4 Uhr 30 Minuten ergab die Beobachtung, dafs der Strom ostwärts laufe. Aber der Wind stand der Fahrt entgegen, er war nach Norden herumgegangen und schwankte jetzt zwischen Nordost und Osten. Capitain Cracroft fuhr aus Vorsicht mit nur wenigen Segeln und bei Nachtzeit sehr langsam arbeitenden Maschinen; er erwartete, bei Tagesanbruch 25 oder 30 engl. Meilen südwestlich von den Klippen zu sein, oder falls sein Schiff wieder von derselben Strömung erfafst werden sollte, wie in den Tagen vorher, in noch etwas weiterer Entfernung. Er wollte also, da er wegen des widrigen Windes nicht nördlich hinaufkommen konnte, die Pratas an ihrer Südseite umsegeln. Es fehlten ihm aber genauere Daten über die Beschaffenheit der Klippen an dieser Seite; er wufste nur, was Horsburgh sagt, dafs sich hier kein Ankergrund finde, daher er jede weitere Annäherung scheute. Zu gröfserer Vorsicht, und da das Wetter nebelig anliefs, verdoppelte er die Aussichtswache. Um halb vier Uhr Morgens am 31. Mai ergab seine Beobachtung eine Entfernung von beinahe 30 engl. Meilen zwischen dem Schiff und den Klippen. Kaum 40 Minuten später, als eben der Tag anbrach, bemerkte er einen hellen Streifen auf dem Wasser, den er anfangs für den Reflex eines Mondstrahls hielt; da aber der Mond nicht am Himmel war, beruhigte er sich dabei, dafs es Laich sei. Allein schon nach einer halben Minute rief die Aufsichtswache: „Klippe vorn", und der Steuermann, der das Senkblei führte und mit 15 Faden keinen Grund fand, befahl anzuhalten und schleunigst zurückzugehen, aber es war zu spät, das Schiff safs fest.

Darnach also befindet sich im Südosten der Pratas eine von Westen nach Osten ausgedehnte Vorklippe, etwa 30 engl. Meilen von der eigentlichen Hauptklippe, welche Capitain Cracroft bei seinen Beobachtungen im Auge hatte, entfernt. Zwischen beiden strömt das Meer wahrscheinlich, wie man es gewöhnlich bei den Korallenfelsen antrifft, in bedeutender Tiefe hindurch, so dafs diese Vor-

[1]) Der Schiffbruch der „Mermaid" erfolgte hauptsächlich dadurch, dafs die Strömung das Fahrzeug auf die Klippe trieb. (Vergl. *Overland China Mail* 1856 No. 130, in der Anmerkung zu Herrn Biden's Brief an den Herausgeber des Athenäum.)

klippe als eine Koralleninsel für sich erscheint; daher die gesammte Pratasklippe — wir erinnern an die niedrige Insel, von welcher Horsburgh spricht — das Bild einer Gruppe von gröfseren und kleineren Korallen-Inseln gewährt. Dafs dieses Bild das richtige ist, erfahren wir nun noch aus dem Logbuch der britischen Lorcha „Victoria".

Im Juni 1854 scheiterte das Barkschiff „Topaze" an der Pratasklippe. Der Capitain desselben, Edulfus Swinton, rettete sich nach Hongkong, miethete dort die eben erwähnte „Victoria" und begab sich mit dieser zurück, um von seinem Schiffe zu retten, was noch übrig. Während Capt. Cracroft die West- und die Südseite der Korallengruppe beobachtete, namentlich die Südseite, führte der Cours, den die „Victoria" nahm, zur genaueren Untersuchung der Nord- und Ostseite. Capt. Swinton kam ebenfalls wie Cracroft vom Westen her, die Pratas vor sich im Osten, aber er umschiffte zuerst die Nordwestseite der Klippe und zwar „sehr nahe", segelte darauf nach Osten, wo er zuerst die Trümmer eines andern Schiffes fand, welche noch mit Schiffbrüchigen zahlreich bedeckt waren. Hier war er, wie es im Logbuch [1]) heifst, „10 Meilen von der Insel entfernt", also auch an einer Vorklippe, die durch einen Wasserkanal von der Hauptklippe getrennt war. An dieser Vorklippe waren der „Topaze" und das andere Schiff gescheitert. Dies wird noch weiter dadurch bestätigt, dafs Capt. Swinton, nachdem er sich nach dem Wrack des letztern begeben hatte, erfuhr, dafs dieses die „Hygieia" sei, die am 31. April Whampoa mit 505 Chinesen und mehreren Kajütenpassagieren, aufser der Mannschaft, verlassen, und dafs von den Schiffbrüchigen 110 Personen „auf der Insel" gelandet waren, während 336 auf dem Wrack blieben und 29 auf einem Fahrzeuge davon segelten. Von den „auf der Insel" Gelandeten bemerkt Capt. Swinton, er fürchte, die Sterblichkeit und die Entbehrungen dieser armen Menschen seien schrecklich, da sie am Tage unter einer brennenden Sonne und Nachts in einem Nebel zubringen müfsten, ohne allen Schutz gegen das Wetter. Diese Insel, welche also von jener Vorklippe, an der die „Topaze" und „Hygieia" gestrandet, getrennt liegt, kann nichts anderes sein, als die am meisten hervortretende Insel unter der Korallengruppe der Pratas, welche demnach zufolge Capt. Swinton's Beschreibung ein ebenso völlig ödes, fast vegetationsloses Eiland ist, wie die niedrige weifse Korallen-Insel, deren Horsburgh gedenkt. Wir haben dieses am meisten in die Augen fallende Riff die Hauptklippe genannt; es wird darnach den Anblick einer eigentlichen Korallen-Insel gewähren.

Die „Victoria" nahm, als sie zuerst der Trümmer der gescheiterten Schiffe ansichtig wurde, eine solche Stellung zu der Hauptklippe ein, dafs diese sammt der vor ihr liegenden Insel in der Richtung nach Westen lag. „Ein heftiger Südwestwind und eine Nordost-Strömung hinderten nahe der Insel zu ankern" heifst es in dem Logbuch; es war also nicht möglich, in den Canal zwischen der Hauptklippe und der Vorklippe einzudringen. Die „Victoria" befand sich, nachdem sie diesen Versuch aufgegeben, „Nordwest zu West von der Insel etwa drei englische Meilen von derselben entfernt". Hier sandte der Capitain sein Gig und seine Pinasse an das Ufer „der Insel", um die Schiffbrüchigen zu retten, was

---

[1]) Vergl. den Abdruck desselben in der *Overland China Mail*, Hongkong, 29. Juni 1854.

auch zum Theil gelang; hier also konnte er, wenn auch nur mit weniger tief gehenden Fahrzeugen an der Hauptklippe landen; und von hier aus begab er sich nach Hongkong zurück, wo er nach einer sehr glücklichen Fahrt von zweimal 24 Stunden ankam.

Darf man nach den vorstehenden Mittheilungen sich eine Vorstellung von der gesammten Inselgruppe zu entwerfen suchen, so wird es diese sein. Die Gruppe besteht (wahrscheinlich) aus einer durch ihre Gröfse und Höhe sich auszeichnenden Haupt-Insel, welche im Süden und Osten in bedeutenderer Entfernung von anderen kleineren Inseln oder Riffen umgeben ist, während im Norden und im Westen, ausgenommen ein vor der Nordwestspitze isolirt liegendes Riff, solche kleinere Inseln oder Vorklippen fehlen. Bei einem Durchmesser von mindestens 50 engl. Meilen wird das Gesammtareal dieser Inselgruppe, mit Einschlufs des die Haupt- und die Vor-Inseln trennenden Meeres, mindestens einen Umfang von 150 engl. Meilen besitzen. Diese Beschreibung wird, wie wir glauben, der Wirklichkeit ziemlich entsprechen; detaillirter läfst sie sich wenigstens bei dem gegenwärtigen Stande der Nachrichten nicht angeben.

Die Pratas-Klippe liegt nun an einer viel befahrenen und immer mehr frequentirten Handelsstrafse. Namentlich müssen alle zwischen Manila und China fahrenden Schiffe an ihr vorüber. Winde und Strömungen bringen aber auch nur zu leicht die von Europa oder Ostindien nach China fahrenden Schiffe, sowie die von den Häfen in Süd-China nach den Nordhäfen segelnden in ihre Nähe, und häufige Nebel erhöhen überdies die Gefährlichkeit der Klippe. Ein Leuchtthurm auf derselben würde gewifs eine grofse Wohlthat sein und viel Unglück abwenden. Herr Biden, Hafenmeister zu Madras, der diese Angelegenheit eifrigst angeregt und gründlich beleuchtet hat [1]), meint, der Leuchtthurm müsse aus Granit aufgeführt werden, den man in hinreichender Menge und Güte auf Grofs-Lema und Hongkong (160 Meilen entfernt) brechen könne, wo ebenfalls treffliche Arbeiter zu miethen sein würden. Der Grund der Pratasklippe gestatte die Aufführung eines möglichst festen Gebäudes, welches für Fremde unzugänglich und für seine Bewohner hinlänglich wohnlich eingerichtet werden könnte. Ein Ungenannter (in dem Supplement der *Overland China Mail* d. d. 28. October 1854 in einem Schreiben vom 12. October) meint: ein 60 Fufs hoher Leuchtthurm sammt Laternen, Wohnung für einen Aufseher und 10 Mann nebst deren Familien, einschliefslich aller Transportkosten des Rohmaterials, der Arbeitslöhne und eines kleinen Fahrzeuges zur Unterhaltung der Verbindung mit Hongkong, würde auf 50,000 Dollars zu stehen kommen und jährlich eine Ausgabe von 5000 Doll. für Gehalte, Oel, Reparaturen etc. erfordern. Macht man sich mit den Einzelnheiten der Schiffbrüche bekannt, von denen wir nur beiläufig einige erwähnt haben, so mufs man in der That wünschen, dafs bald ein weithin glänzendes Leuchtfeuer auf der Pratasklippe den Vorübersegelnden seine warnenden Strahlen zusende; sie gehört zu den gefährlichsten Korallenriffen der Welt. B.

---

[1]) Vergl. das *Athenaeum*, worin ein Brief von Herrn Biden, d. d. Madras den 24. April 1856, und den *Examiner*, worin ein zweiter Brief, d. d. Madras den 17. Mai 1856. Beide sind abgedruckt in der *Overland China Mail* vom 13. Sept. 1856.

Tabellarische Zusammenstellung der Routen der Herren Schlagintweit während ihrer Untersuchungen in Indien und Hoch-Asien.

Jahr	Hermann Schlagintweit	Adolph Schlagintweit	Robert Schlagintweit
1854	reist durch Dekan und Süd-Indien mit seinen beiden Brüdern, über Punah und Bellary; von da nach Bangalore mit Robert; von Bangalore setzte er seine Forschungen nach Madras hinab allein fort;	reist über das Plateau von Mahabuleshwar, durch d. südlichen Theile des Dekan über Kaladghi nach Bellary mit seinen beiden Brüdern, ging allein über Cuddapah nach Madras, mit einem Besuche bei den Diamantdistricten;	reist durch Dekan und Süd-Indien zusammen mit seinen Brüdern bis Bangalore, ging über den Coinbatur-Ghat nach Madras hinab;
1855	durch Bengalen, in den Himalaya's von Sikkim und der Ostgrenze von Nepal, dann in den Naga- und Kossia-Gebirgen, in Assam, durch einen Theil von Butan, das Delta des Ganges und Brahmaputra;	reist durch Bengalen, die Nordwest-Provinzen, die Himalaya's von Kumaon und Gurwhal, geht über den Himalaya nach Tibet mit seinem Bruder Robert und untersuchte das Thal des Sutlej und die Quellen des Indus. Am Ibi Gamin: Höhe von 22,260 engl. Fuſs. Besucht während der kalten Zeit Theile von Mittel-Indien, das Thal des Godavery (Präsidentschaft Madras), die Neilgherries und das Fossilienlager zwischen Trichinopoly u. Cap Comorin;	reist durch Bengalen, die Nordwest-Provinzen, Kumaon und Gurwhal im Himalaya, über den Himalaya mit seinem Bruder Adolph nach Tibet, untersucht das Thal des Sutlej und Indus, ersteigt den Ibi Gamin-Paſs, 22,260 engl. Fuſs hoch. Besucht während der kalten Jahreszeit Central-Indien, Bundelkund, Amarakantak, die Quellen des Nerbudda, Tons, Sone;
1856	durch Hindostan, Oude, nach dem Himalaya-Gebirge von Kunower, Spiti, den Salzseen von Tibet, trifft seinen Bruder Robert in Leh, setzt mit ihm die Reise fort über den Karakorum u. Kuenluen nach Khotan (Kh. Yarkand), kehrt nach Ladak zurück und reist über Sooroo nach Kaschmir;	durch Theile von Bengalen nach Zanskar und dem Himalaya-Gebirge, Balti und Gilgit in Tibet und dem Mustah-Paſs im Karakorum-Gebg., kehrt über Gurys nach Kaschmir und dem Nord-Pandshab zurück;	durch die Nordwest-Provinzen nach Lahoul im Himalaya-Gebirge und Central-Ladak, traf seinen Bruder Hermann in Leh, setzte mit ihm seine Untersuchungen fort über die Ketten des Karakorum und Kuenluen nach Khotan (Kh. Yarkand). Geht von Leh über Dras nach Kaschmir und auf der nördlichsten Route über Hazarah nach dem Pandshab;

Jahr	Hermann Schlagintweit	Adolph Schlagintweit	Robert Schlagintweit
1857	durch das südöstliche Pandshab, Central-Nepal und Bengalen. Verliefs Calcutta am 23. April, um nach Europa zu gehen, und hielt sich 14 Tage in Aegypten auf.	durch Nord-Pandshab (Peshawer), die Hügel zwischen Kohat und Hazarah und einen Theil des Soliman-Gebirges. Er ist jetzt beschäftigt, das Himalaya-Gebirge zwischen Kangra und Kaschmir zu untersuchen und wird Ende December (?) nach Europa zurückkehren.	reist durch das Pandshab, Sind, Kutch, Kattewar und Guzurat nach Bombay u. Ceylon. Verliefs Ceylon am 11. Mai, um nach Europa zu gehen.

Die Gesammtlänge der Linien, längs welcher die Untersuchungen auf verschiedenen Wegen ausgeführt wurden, beträgt nach einer annähernden Berechnung 1800 englische Meilen.

Die Resultate dieser Reisen, welche in der tabellarischen Uebersicht angedeutet sind, werden in etwa 9 Bänden unter dem Titel: „Resultate einer wissenschaftlichen Sendung nach Indien und Hoch-Asien von H., A. und R. Schlagintweit" veröffentlicht werden. C. R.

Goyder's Entdeckungen am See Torrens.

Von unserm geehrten Correspondenten in Adelaide erhalten wir eine Uebersetzung des amtlichen Berichts, den Herr Goyder über seine im vorigen Hefte der Zeitschrift S. 272 erwähnte Expedition nach dem Torrens-See abgestattet hat. Da der Bericht in der Sitzung der Londoner Geogr. Gesellschaft vom 9. November zum Vortrag gelangen sollte, seine Publication also in Kurzem zu erwarten ist, verschieben wir die vollständige Reproduction desselben bis zum Erscheinen des Originals und beschränken uns hier auf die Bemerkung, dafs er die im vorigen Hefte enthaltenen Angaben im Wesentlichen bestätigt, namentlich darin, dafs der Torrens-See süfses Wasser enthält und einen gleichmäfsigen Wasserstand behauptet. Goyder's Nachrichten haben natürlich in Süd-Australien und den benachbarten Colonien die lebhafteste Aufmerksamkeit erregt. „Am 27. Juli," schreibt unser Correspondent, „ist eine neue Expedition, bestehend aus zehn Personen, unter Leitung des Surveyor General, Captain Freeling, abgegangen, welcher sich der als Gründer der Dampfschifffahrt auf dem Murray bekannte, durch Energie und Fähigkeiten besonders zum Pionier der Wildnifs geeignete Captain Cadell als Freiwilliger angeschlossen hat. Diese Gesellschaft macht die Reise nach Port Augusta (an der Spitze von Spencer's Golf) zu Wasser, ist mit Proviant auf 3 Monate versehen und führt, um schnell vorwärts zu kommen, nur Pferde bei sich. Sie wird Herrn Goyder's Spuren folgen und nimmt ein geräumiges eisernes Boot mit, um den Lake Torrens befahren zu können. Auch in unseren Nachbar-Colonien haben Herrn Goyder's Entdeckungen grofses Aufsehen erregt: aus Victoria sind bereits mehrere unternehmende Heerdenbesitzer abgegangen, um sich an Ort und Stelle von der Beschaffenheit des Landes zu überzeugen."

Die Stadt Humboldt in Kansas.

Unter den neuen Ansiedlungen im südlichen Kansas hat keine einen so schnellen Aufschwung genommen und das rasche Wachsthum so alle, selbst die sanguinischsten Hoffnungen übertroffen, als die von einer deutsch-amerikanischen Gesellschaft angelegte Stadt Humboldt und die Umgegend derselben. Im Anfang Mai zogen die ersten Settler, meist von Hartfort, Connecticut, ein und schlugen ihre Zelte an dem linken Ufer des hier höchst romantischen Flusses auf. (Die Stadt liegt circa 80 Meilen südlich von Lawrence, in Allen County.) Jetzt, nach dem Verlauf von kaum zwei Monaten, sind bereits die meisten Claims in der Umgegend der Stadt bis auf 4—6 Meilen Entfernung vergriffen und schon sind Fälle von Claim-Jumpen vorgekommen. Das Land und die Gegend ist aber auch wunderschön und täglich entdecken wir neue Reize. Ein besseres und gesunderes Klima können wir uns nicht wünschen, Krankheiten sind noch keine vorgekommen. Die Stadt selbst verspricht eine grofse Binnenstadt zu werden. Der Hauptbandel wird mit den reichen Cherokee-Indianern und später mit Arkansas, Neu-Mexico und Texas betrieben werden. Wir haben hier bereits mehrere Stores, die ausgezeichnete Geschäfte machen; Boardinghäuser und andere Geschäftslokale springen wie durch Zauber aus der Erde. Eine Dampf-Mahl- und Sägemühle von 40 Pferdekraft, die zugleich das Getriebe einer Möbelfabrik in Bewegung setzen soll, wird in diesen Tagen ihre Arbeit beginnen. Täglich strömen uns neue Ansiedler zu und wenn es so bis zum Herbst fortgeht, werden wir bald einen bedeutenden Platz bilden. Wir haben die richtige Entfernung von Lawrence, Kansas City, Ossawatomie etc., um einen Stapelplatz für den südlichen Handel zu bilden, liegen an einem schönen Flusse mit herrlichem Wasser und voller Fische, haben prachtvolles Holz und reiche Jagd, namentlich Hirsche, Antilopen, Elennthiere u. s. w., so dafs jeder Laune in dieser Beziehung ohne Kosten genügt werden kann. Ein Post-Office wird hier nächstens errichtet werden (die Petition um dasselbe ist bereits abgegangen) und eine Stage-Verbindung mit Ossawatomie und Lawrence ist im Gange. Kurz, Sie sehen, dafs wir nicht müfsig waren und für die kurze Zeit neben den Feldarbeiten das Möglichste geleistet haben. — Wir fordern alle unsere Landsleute, namentlich Geschäftsleute mit einigen Mitteln, auf, ehe sie sich anderswo niederlassen, uns zu besuchen; sie werden selbst entscheiden können, ob wir zu viel sagen, dafs es keinen besseren, schöneren und für die Zukunft mehr versprechenden Ort giebt, als unser Humboldt.

Ein Besuch bei den Cherokee Indianern.

Ein deutscher Farmer, H. Horst, am Independence-Creek, K. T., wohnhaft, ritt kürzlich behufs Pferde-Ankaufs bis an die Grenze von Arkansas zu den Cherokee-Indianern. Er nahm seinen Weg über Hyatville, Prairie City, Burlington, Humboldt und von dort noch circa 80 Meilen südlich den Neosso entlang. Er beschreibt das Land, je weiter südlich er gekommen, als desto schöner und fruchtbarer; die Prairien seien dort viel ebener und von herrlichem Holze eingefafst; der Flüsse und Bäche gäbe es eine grofse Menge. Nachdem er das Land der noch sehr wilden Osage-Indianer durchritten, welche eben von ihrer jährli-

chen Büffeljagd in einem sehr traurigen Zustande zurückkehrten, da sie auf den grofsen westlichen Prairien auf die Chayenne-Indianer gestofsen und von diesen tüchtig geschlagen worden waren, — kam Horst in das Gebiet der Cherokees. Dies sind Halbblut-Indianer; sie sprechen unter sich meist französisch, doch verstehen und unterhalten sie sich auch englisch. Dort fand der Reisende die schönsten Farmen, sowie überhaupt Alles von Reichthum und Wohlstand zeugte; aber leider herrscht hier Sklaverei. Sowohl die Cherokee- wie auch einige Osage-Indianer haben Negersklaven, welche sehr streng und hart behandelt werden. Horst traf auch einige Deutsche, welche Indianerinnen geheirathet haben und sich dort ganz gemüthlich fühlen; einer derselben, Gottfried, abonnirte auf unsere Kansas-Zeitung und will sich dieselbe von Humboldt regelmäfsig abholen. Ueber die Lage der letzteren Stadt äufserte sich Herr Horst sehr günstig; es fehle dort nur das nöthige Capital, um es zu einer blühenden Stadt zu machen; die dort angesiedelten Deutschen seien zu arm, um dies zu bewirken. Es müfsten einige Capitalisten der herrlichen Natur, die dort so viel bietet, die Wege bahnen, und die nöthigen Anstalten treffen, um sie zu zwingen, ihre Schätze herzugeben. Der Süden von Kansas, bemerkte unser Berichterstatter, sei weit schöner und fruchtbarer als der Norden; würde nur erst eine Eisenbahn dorthin, den Neosso entlang, gebaut sein, so dürfte der Süden den Norden schnell an Reichthum und Einwohnerzahl überflügeln. Herr Horst selbst beabsichtigt, seine schöne Farm hier zu verkaufen und sich nächstes Frühjahr nahe bei Humboldt anzusiedeln.

Neuere Literatur.

Reise nach Mosul und durch Kurdistan nach Urumia. In brieflichen Mittheilungen von C. Sandreczki. Drei Theile. Bd. I. und II. Stuttgart 1857, bei Steinkopf.

Unter diesem Titel ist ein anspruchsloses Tagebuch veröffentlicht, das auf einer im Dienste eines englischen Missionsvereins unternommenen Reise geführt wurde. Voll warmen Eifers für den Zweck der Reise, verweilt der Verfasser natürlich am liebsten und längsten bei den Punkten, die auf die Mission Bezug haben und auf die Aussichten derselben ein Licht zu werfen geeignet sind; für die geographische Wissenschaft ist das Werkchen unbedeutend; ungeachtet der Frische, mit der es aufgezeichnet ist, wird es sogar unter der für ein gröfseres Publicum bestimmten Reiseliteratur nur eine untergeordnete Stelle beanspruchen dürfen. Die Reise ging von Samsum über Amasia, Tokat, Siwas und auf der gewöhnlichen Strafse bis Hekimchan, welcher Ort nach Sandreczki noch zum Paschalik Siwas gehört, bog hier links ab in das Euphrat-Thal bei Keban Ma'den, und ging am Göldjyk-See vorbei nach Diarbekr. Von hier fuhr der Verf. auf einem Schlauchflofs den Tigris stromabwärts nach Mosul. Der Bericht über diese Reise füllt den ersten Band. Er giebt ein ziemlich lebhaftes Bild von der landesüblichen Art zu reisen, hin und wieder eine landschaftliche Skizze, und statistische Angaben über die Bevölkerung der von dem Verfasser berührten Orte, nach ihrer Stamm- und Religions-Verschiedenheit. In letzterer Beziehung hat sich der Verfasser überall bemüht, genaue Nachrichten einzuziehen. Da er über-

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): Neumann Karl

Artikel/Article: Miscellen 359-369