

Sprachliches zu sammeln, mögen es Lieder oder auch nur kleine Phraseologien sein. Luristan ganz besonders möchten wir seiner Aufmerksamkeit empfohlen haben, das ganze Reiseunternehmen aber der förderlichsten Theilnahme der Geographen und geographischen Vereine.

R. Gosche.

Die Mittelmeer-Euphrat-Eisenbahn.

Von H. Kiepert.

(Hierzu eine Kartenskizze, Taf. IV.)

Unsere bisher noch so sehr unvollständigen Kenntnisse von den Höhenverhältnissen der aufsereuropäischen Länder beginnen bereits auf einzelnen Linien eine sichere Grundlage zu erhalten durch die in den letzten Jahren auf orientalischem Boden aufgetauchten Eisenbahnprojecte, von denen keines mehr Aussicht auf wirkliche baldige Ausführung beanspruchen zu können scheint, als die oben genannte Linie, der allerdings für die Verkürzung der europäisch-indischen Verkehrslinie die africanische Rivalin, die fast vollendete Eisenbahn von Alexandria über Kahira nach Sues die Priorität abgelaufen hat. Die Wichtigkeit einer zweiten und kürzeren Verbindungsstraße, die zugleich den Vortheil einer weit kürzeren und sicheren Schifffahrt, als die durch herrschende Gegenwinde und zahllose Klippen sehr schwierige im arabischen Meerbusen es ist, genießt, und, was bei der politischen Weltlage nicht weniger in Betracht kommt, die auch dem für England immer bedenklichen französischen Machteinfluß so gut wie entzogen ist, hat bekanntlich schon vor mehr als zwei Jahrzehnten die Aufmerksamkeit der englischen Regierung der Euphratlinie zugewendet und sie hat damals in Colonel Chesney, dem wir die bekannten Aufnahmen des unteren Euphrat- und zum Theil des Tigris-Stromlaufes, das vollständigste und zuverlässigste hydrographische Werk über irgend einen der großen Ströme Asiens, verdanken, einen eben so eifrigen als tüchtigen Vertreter jener Idee gefunden. Die Straße, auf welcher die zur Recognoscirung des Euphrat von England mitgenommenen kleinen eisernen Dampfboote in Stücken mit vieler Mühe quer über das Hochland des nördlichen Syriens vom Hafen von Iskenderün (Alexandretta, im äußersten nordöstlichen Winkel des Mittelmeeres) ihrer Bestimmung zugeführt werden mußten, ergab sich schon damals als sehr geeignet, durch nicht sehr schwierige Verbesserungen zu einer leichten Fahrstraße für Güter umgewandelt zu werden; ihr vorläufiges Nivellement, in mehreren parallelen Linien durch Chesney's Begleiter Thomson, Lynch und Ainsworth ausgeführt, ergab eine durchschnittliche Erhebung des Plateau's von Haleb zwischen 1100 und 1300 engl. Fufs (1030—1220 Par. F.) — die einzige bis vor Kurzem in diesem seit Jahrhunderten von Europäern so viel besuchten Landstriche ausgeführte Höhenmessung, aufser den später bekannt gewordenen Barometer-Beobachtungen des französischen Consuls zu Haleb, Guys (vergl. Ritter's Erdk. XVII, S. 1653. 1768), welche für diese Stadt selbst eine Höhe von 1290 — 1340 Par. Fufs (= 1380 — 1430 engl. F.) ergaben, ein Resultat, welches nicht unbedeutend vermindert wird durch das ganz kürzlich unter Leitung des Ingenieurs Macneill für die projectirte Eisenbahn

vorläufig vom Mittelmeer bis Aleppo ausgeführte trigonometrische Nivellement, dessen Details wir in der beigegebenen Skizze der Bahnlinie und des Profils derselben, reducirt nach der dem englischen Berichte (*Report on the Euphrates Valley Railway, London 1857*) beigefügten, mittheilen. Wir entnehmen demselben, da die Vertheilung der Steigung unter die einzelnen Theile der Linie sich aus dem Profil von selbst ergibt, nur noch folgende Daten, welche die dem Projecte überaus günstige Bodenbeschaffenheit deutlich machen: Von dem Anfangspunkte am Mittelmeere, wozu nicht die jetzt für den Verkehr mit Aleppo gewöhnlich dazu dienende schlechte Rhede des durch die herrschende Fieberluft fast ganz verödeten, überdies durch eine hohe Bergkette vom Orontes-Thal getrennten Iskenderûn, sondern der an der Mündung jenes Thales selbst gelegene, mit geringer Mühe wieder aufznräumende, antike Hafen von Seleucia (beim hentigen Suëdîeh) ausersehen ist, durchzieht die künftige Bahnlinie mit geringer Steigung (nur an wenigen Stellen bis zu 1:140) das durch seine wunderbar schöne, im reichsten Schmuck südlicher Vegetation prangende Scenerie ausgezeichnete Thal des Orontes, dessen viele Krümmungen zur Vermeidung häufiger Ueberbrückungen mittelst einiger kurzen Durchstiche abgekürzt werden sollen, aufwärts bis oberhalb Antiochia, wo sie in die weite Tiefebene (dies bezeichnet der arabische Name el-Amk) eintritt, deren tiefsten Theil der flache sumpfige See von Antiochia einnimmt; sie umgeht mit geringer allmählicher Steigung nördlich die vereinzelt Berggruppen, welche sich auf der westlichen Grenze des Plateau's, dieses nur wenig überragend, erheben (darunter am bekanntesten als weithin sichtbar auf der ganzen Aleppo-Straße die ruinengekrönte Höhe von Schech Barakât), und ersteigt sodann in einer großen Curve von sieben engl. Meilen Länge mit der stärksten Steigung von 1:60 (auf einer Strecke von 3 Miles) das Plateau selbst, auf dessen Rücken sie mit geringem Fall zum flachen Hochthale des Kuëk und mit eben so geringer folgender Steigung zum projectirten Bahnhof von Haleb in 1147 engl. F. (1076 Par. F.) Meereshöhe gelangt. Weiterhin zum Euphrat ist die Linie noch nicht vermessen, aber, da der Augenschein die Strecke als fast völlig flach, nur ganz schwach zum 600 Fufs tiefer gelegenen Strombette geneigt zeigt, durchaus keinen Schwierigkeiten unterworfen. Nach diesen Daten wird der Aufwand der gesammten Bahnstrecke von 150 engl. Meilen Länge zu nicht mehr als 3—4 Jahren und 7½ Millionen Thalern berechnet, in der Voraussetzung, daß bei den meist sehr leicht auszuführenden Erdarbeiten — nur sehr wenige Durchstiche, Sprengungen, Dammschüttungen und Brückenbauten werden erforderlich sein — größtentheils einheimische, an geringen Lohn gewöhnte Arbeiter werden benutzt werden können. Ein reichlicher Zinsertrag dieses Capitals würde gesichert sein durch den schon jetzt sehr ansehnlichen Belauf des auf dieser Linie sich bewegenden Aleppinischen Waarenverkehrs; — der britische Consul Barker giebt ihn zu circa 50,000 Tonnen jährlicher Ausfuhr (meist Getreide und andere schwer in's Gewicht fallende Waaren) und eben so viel Einfuhr an, wozu bei der gegenwärtigen schlechten Beschaffenheit der Wege, die nur den Transport auf Lastthieren, meist Kameelen, gestattet, nach dem Ausweise des Brückenzolls von Dschir Hadid wöchentlich circa 10,000 Thiere in Anspruch genommen werden, wodurch die Kosten des Transports für die 20 deutschen Meilen zwischen Aleppo und der Küste, bei ziemlich starker Schwankung des Preises in den ver-

schiedenen Jahreszeiten sich von 24—44 Thaler pro Tonne (also höher als der Marktpreis der Waaren zu Aleppo!) bei einem Zeitaufwand von 10—12 Tagen und durchschnittlichem Verlust von 7—15 pCt. stellen, — ein Preis, den die Eisenbahn sofort auf 10 Thaler herabzubringen verspricht und damit dem jetzt noch, bei mangelnder Absatzgelegenheit, sehr dürftigen Anbau des fruchtbaren und productenreichen Hochlandes einen außerordentlichen Aufschwung, der sich leicht aufs fünf- bis sechsfache der jetzigen Production steigern kann, zu verhelfen scheint.

Religiöse Schauspiele in den Buddhisten-Klöstern Tibets.

Von R. Schlagintweit.

(Vortrag in der Geogr. Gesellschaft am 6. Februar.)

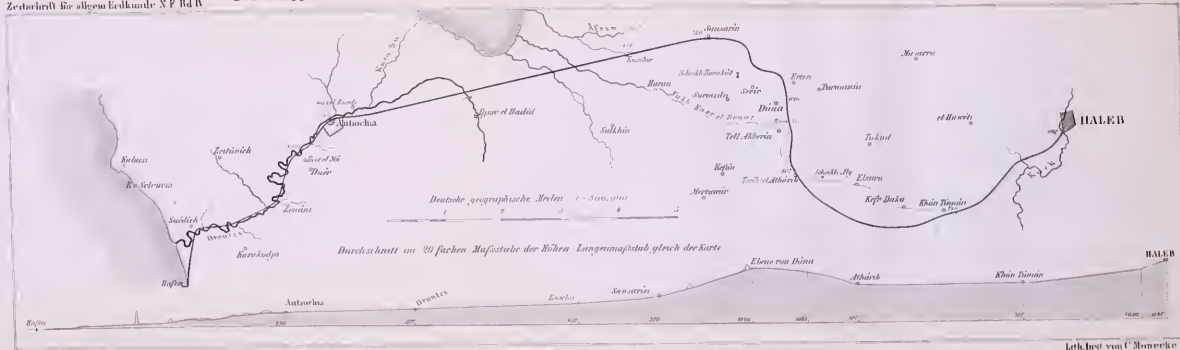
Die fünf tibetanischen Gesichtsmasken, sowie der Anzug, die ich der Gesellschaft zur Ansicht vorlege, sind Gegenstände, die von den Lama's, den Mönchen der buddhistischen Klöster, zur Aufführung eigenthümlicher, religiös mythologischer Dramen benutzt werden, die wie Schauspiele dargestellt werden. Sie haben eine überraschende Analogie mit jenen Darstellungen, wie sie häufig im Mittelalter gegeben wurden, wo sie Mysterien hießen, von denen sich auch jetzt noch Spuren in einigen Theilen Süd-Deutschlands erhalten haben.

Der Stoff des Schauspiels ist mit wenig Veränderungen fast immer derselbe und zwar folgender: Ein böser Geist sucht einen armen tugendhaften Mann zu überreden, eine böse That zu verrichten, z. B. zu stehlen oder zu rauben, und sucht ihn auf alle Weise zur Ausführung derselben zu bewegen. Der Versucher erscheint anfangs allein, wird aber später von einem anderen weiblichen Dämon in seinen Bestrebungen unterstützt, dessen Gestalt und Wesen jener weiblichen Person gleicht, die auch häufig in unseren Sagen erwähnt und beschrieben wird; doch auch das gute Princip ist in der Gestalt eines Engels vertreten, der Alles anbietet, den Einfluß der bösen Geister zu verhindern. Der zu Versuchende scheint anfangs den Einflüsterungen der bösen Geister nicht widerstehen zu können; doch zuletzt siegt das gute Princip und seine moralische Stärke. Nachdem er glücklich alle Versuchungen zurückgewiesen hat, erscheint Buddha selbst, der den Tugendhaften für seine Standhaftigkeit belohnt und umringt von guten, ihm untergebenen Geistern die Versucher vertreibt. Eine Anzahl Tänze, die den Sieg des Versuchten sowie die Freude über das Vertreiben der bösen Geister darstellen, schließt die Handlung, deren Aufführung gewöhnlich 1 bis 1½ Stunden Zeit in Anspruch nimmt.

Von den vorgelegten Masken ist die erste, einem Lama ähnlich, diejenige, welche der zu Versuchende trägt, die rothe ist die des bösen Geistes, die dritte, mit den langen weiblichen Zöpfen, ähnlich jenen der tibetanischen Frauen, die des weiblichen Dämons, die gelbe mit den drei Augen repräsentirt Buddha und die mit dem Turbane die Engel.

Es gelang uns auch, einen Anzug zu erhalten, wie er zur Aufführung solcher Schauspiele stets benutzt wird. Charakteristisch ist, daß der Anzug bei

DIE PROJECTIRTE MITTELMEER-EUPHRAT-EISENBAHN NACH DER AUFNAHME VON MAC NEILL.



ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1858

Band/Volume: [NS_4](#)

Autor(en)/Author(s): Kiepert Heinrich

Artikel/Article: [Die Mittelmeer-Euphrat-Eisenbahn 151-153](#)