

uns erworben hat, so würde den Eingeborenen fremder Welttheile das plötzliche Bekanntwerden mit unserer Cultur, aus welcher sie jetzt nur Einzelheiten und oft gerade die bedenklichsten sich zu eigen machen, wahrscheinlich nicht so verderblich werden. Das Einzelne, was sie unserer Cultur jetzt entnehmen, ist eine mörderische Diversion in ihre gewohnte Lebensweise und wirft den inneren Zusammenhang derselben über den Haufen.

— n.

Notizen über das Küstenland der brasilianischen Provinzen Paraná und São Paulo.

(Hierzu eine Karte, Taf. III.)

Indem wir diesem Hefte der Zeitschrift eine Karte des Küstenstriches und des Unterlandes der brasilianischen Provinzen Paraná und São Paulo begeben, welche nach den von Herrn Woldemar Schultz mitgebrachten Kopien der in der Kais. Brasilianischen Admiralität vorhandenen Special-Aufnahmen entworfen ist, benutzen wir die Gelegenheit, auf die interessantesten Punkte des hier dargestellten Landstrichs, die neuerdings von unserem hochverdienten Landsmann, Herrn Dr. Avé-Lallemant besucht sind, durch einige seiner „Reise durch Südbrasilien“ entlehnte Notizen aufmerksam zu machen.

Ein Blick auf die Karte lehrt, daß die Küste der beiden genannten Provinzen theils durch tief einschneidende Meeresbuchten, theils durch lange und flußähnlich schmale Meerengen, welche von der See nur durch lange, flache Nehrungen geschieden sind, in sehr eigenthümlicher Weise reich gegliedert ist. Drei Punkte insbesondere ziehen die Aufmerksamkeit auf sich; die Bucht von Paranagua, die in der Entdeckungsgeschichte Brasiliens oft genannte Bucht von Cananea und der Hafen von Santos.

Der südwestlichste Punkt, die Bahia de Paranagua, ist eine durch zahlreiche scharf umrissene Vorsprünge des Festlandes, durch Inseln und weite Verzweigungen überaus mannichfaltig gestaltete Meeresbucht, welche tief in das Unterland der Provinz Paraná einschneidet und ein breites, in der üppigsten tropischen Vegetation prangendes Thal zugänglich macht, das im Süden durch die Serra da Prata von dem Thale von Guaratuba geschieden, im Westen von der Serra de Curitiba oder Serra do Mar, über welche der Weg nach der Provinzial-Hauptstadt Curitiba führt, im Osten durch fruchtbares Hügelland und kleinere Gebirgszüge eingeschlossen wird. Zwei große Inseln liegen im Eingange der Bucht: die Ilha das Peças und die Ilha do Mel. Die Meerenge zwischen der ersteren und dem Festlande wird von Einigen die Barra de Superagui genannt; Andere behaupten, daß dieser Name einer nördlicher gelegenen Einfahrt gebührt, die wir später erwähnen werden. Als Einfahrt in die Bucht wird die zwischen den beiden Inseln gelegene Meerenge benutzt, wo man über der Barre ein Fahrwasser von 30 Fuß Tiefe findet, dessen Benutzung jedoch einige Vorsicht erheischt. Von der Küste der Ilha das Peças erstreckt sich eine starke Brandung ziemlich weit in die Meerenge hinein, so daß die Schiffe sich näher an der Ilha do Mel halten müssen. Auf der letzteren ist zur Vertheidigung des Eingangs ein Fort errichtet, Nossa Senhora dos Prazeres, welches mit 14 bis 16 Kanonen armirt ist. Hat

man den Eingang passirt, so kommt man auf die landseeähnliche stille Bucht, die bei ihrer mannichfaltigen Gliederung einen reichen Wechsel anmuthiger Scenerien darbietet. Die wichtigsten Hafenplätze an derselben sind Paranagua und Antonina, — jener ein hübsches Städtchen an der Südküste, mindestens ein ebenso wichtiger Ort wie die Provinzial-Hauptstadt Curitiba, der jedoch in commercieller Hinsicht an dem Uebelstande leidet, dafs gröfsere Schiffe nur eine halbe Meile vom Ufer entfernt einen zwar sichern, aber für das Laden und Löschen doch beschwerlichen Ankerplatz finden. Viel unbedeutender ist das zu Wasser 5 Leguas von Paranagua entfernte Antonina, um einen Hügel gelegen, auf dem sich eine Kirche unsrer lieben Frauen erhebt, mit wundervoller Aussicht über die Bucht. In der Hauptstrafse, der Rua direita, finden sich einige schöne Häuser; aber wie fast überall in Brasilien, fällt das Auge namentlich hier auf eine Menge unvollendeter Bauten, solcher jungen Ruinen, wie sie Herr Woldemar Schultz auch in Rio Grande do Sul zahlreich gefunden hat, — angefangene Kirchen, einzelne Häusermauern, isolirte Pfeiler und Säulen, zwischen denen das Vieh weidet, eine moderne Copie des Forum Romanum in kleinem Mafsstabe. Beide Orte haben ihre Bedeutung als die einzigen Häfen der grofsen und einer reichen Entwicklung fähigen Provinz Paraná, oder vielmehr, sie werden diese Bedeutung erlangen, sobald der neue Fahrweg, den der Ingenieur Villalva im Jahre 1858 zur Verbindung des Hafens Antonina mit Curitiba baute, vollendet sein wird. Der ältere Weg, der von Paranagua nach dem Hochlande, dem Lande der Campos und der ersten Araucarienwaldungen, dem Quellgebiet des zum Paraná strömenden Yguassu führte, ging über Morretes und war ein selbst für Maulthiere nur unter grofsen Beschwerden passirbarer, von wilden Bergwassern zerrissener Bergpfad. Der neue Weg soll ein bequemer Fahrweg und his Curitiba 13 Leguas lang werden; zu seinem Ausbau ist die Summe von 480,000 Thln. ausgeworfen. Er führt in kühnen Bogenlinien mit allmählicher Steigung die schroffe Bergwand der Serra do Mar hinauf, ist 20 Palmen breit, macadamisirt, zu beiden Seiten mit einer Steineinfassung, nach innen mit einer steinernen Wasserableitung versehen, welche alle 50 Schritt mittelst eines Siebes unter dem Wege das Wasser nach aufsen abführt.

Wenden wir uns weiter nördlich nach dem alten Cananeia, so finden wir hier die Küste durch eine merkwürdige und weithin sich erstreckende Verzweigung von Meerengen zerrissen, die sich nicht weit südlich von Cananeia zu einem schönen Binnenbecken, dem Mar de Tarapande, erweitern. Diesem Becken ist nach der See hin die langgestreckte Ilha do Cardozo vorgelagert, die nur durch ein schmales Rinnsal vom Festlande abgetrennt ist. Zwei Wasserstrafsen führen aus der Bucht in die See; die eine, die von Seeschiffen benutzte, gegenüber der Ilha do Abrigo; die andere längs der Ilha do Cardozo, im Süden dieser Insel ins offene Meer mit einer Einfahrt mündend, welche nach Avé-Lallemant mit gröfserm Recht die Barra de Superagni genannt wird. Die Ilha do Abrigo, welche vor dem Haupteingange der Bucht liegt, ist für die Schifffahrt von grofser Wichtigkeit; denn sie verdient ihren Namen: in ihrem Schutz finden die Schiffe, welche einen günstigen Moment zur Einfahrt in den Hafen abwarten wollen, überall sichern Ankergrund. Die Barre von Cananeia ist ein gefährliches Fahrwasser; zwei von rechts und links vorspringende Sandbänke verengern die Einfahrt

und verursachen eine starke Brandung. Dahinter breitet sich die ruhige Lagoa aus, auf der man bald das hinter einem Bergvorsprünge gelegene Städtchen Cananea erreicht, einen Complex von wenigen Häusern und einer alten Kirche. Der Ort hat nie eine große Bedeutung erlangen können, trotz seines vortrefflichen Hafens: das Wasser am Ufer der Villa ist gleich so tief, daß auch größere Schiffe fast unmittelbar am Gestade anlegen können. Auch Cananea liegt, wie ein Blick auf die Karte lehrt, auf einer Insel, die von schmalen Meerengen, gewissermaßen von Salzwasserströmen, eingeschlossen wird. Im Westen zieht sich das Mar de Ariruaia um sie herum; im Osten erstreckt sich mit nordöstlicher Richtung unter den Namen Mar de Cananea und Mar Pequeño ein schmaler Meeresarm 12 Leguas weit bis hinter Iguapé hin, der nördlich von der zuletzt genannten Stadt durch die Barre von Cappare mit der offenen See in Verbindung steht. In der Barre von Cappare fehlt es zwar nicht an einem Fahrwasser von hinlänglicher Tiefe; dasselbe ist aber so gewunden und noch so wenig bekannt und festgestellt, daß die Dampfschiffe, welche den Verkehr der brasilianischen Küstenstädte unter einander vermitteln, es vorziehen an Cananea vorbei durch das Mar Pequeño nach Iguapé zu gelangen und von hier auf demselben Wege wieder in's offene Meer zurückzufahren. Die Schifffahrt auf dem merkwürdigen Meeresarm ist eine durchaus gefahrlose; die Ufer zu beiden Seiten sind nicht hoch; auf der Festlandsseite erblickt man in einiger Entfernung Hügel und blaue Berge; die Nehrung, welche die Meerenge von der See scheidet, ist ganz flach und mit einer bunten Vegetation bedeckt.

Iguapé ist ein freundliches Städtchen mit 1500 Einwohnern, mehreren angenehmen Straßens und Häusern, — von denen namentlich ein großes Eckhaus mit einer Statue der Amerika und zwei colossalen Löwen von grauglasirtem Thon, dem Stolz der Bewohner, geziert ist, und einer im Jahre 1858 noch nicht ganz vollendeten Kirche Unserer lieben Frauen von Iguapé. Die Mutter Gottes von Iguapé steht im Rufe großer Wunderthätigkeit, so daß das Städtchen fast die Bedeutung eines Wallfahrtsortes erhalten hat. Seiner commerciellen Entwicklung steht vornehmlich die Barre von Cappare entgegen, die den nächsten Zugang zum Meere bildet und deren Austiefung den Schiffen den sehr bedeutenden Umweg über Cananea ersparen würde; jetzt wagt nur selten ein Dampfschiff sie zu passieren. In anderen Beziehungen ist die Stadt nicht ungünstig gelegen. Der Rio de Iguapé, der etwas nördlich von der Barre von Cappare ins Meer mündet, nähert sich bei der Barre von Ribeira der Stadt bis auf eine halbe Stunde, und bildet hier eine seeähnliche Erweiterung; er durchfließt in einem weiten Bogen ein langes und sehr fruchtbares, namentlich zum Reisbau geeignetes Thal, und wird von der Barre von Ribeira 30 Leguas weit aufwärts bis zu dem Oertchen Xirica mit Dampfschiffen befahren, während einige seiner Nebenflüsse, wie der Jacupiranga, wenigstens für Canoes schiffbar sind. Da nun die kurze Strecke zwischen der Barre von Ribeira und der Stadt Iguapé vollkommen eben und gut wegsam ist, — ein trockener Boden mit Melastomen und anderen tropischen Gewächsen bestanden, — hat sich an der bezeichneten Stelle des Flusses Iguapé ein kleiner Hafenplatz gebildet, der Porto de Iguapé, vorläufig nur ein paar Häuser und Waarenmagazine, in denen die aus dem Innern stromabwärts kommenden Producte aufgestapelt werden, um von hier auf dem kurzen Landwege nach Iguapé zum

überseeischen Export weiter verführt zu werden. Ja man hat sogar diesen Hafenplatz mit Iguapé durch einen Canal verknüpft, der indess nur für Canoes brauchbar ist und überdies keine Dauerhaftigkeit besitzt, da seine sandigen Ufer nicht befestigt sind und bei höherem Wasserstande nachstürzen. Bei der Bequemlichkeit des Landverkehrs erscheint der Canal auch nicht als ein dringendes Bedürfnis; die leichte Verbindung mit dem Porto de Iguapé ist aber für die Stadt selbst von grosser Wichtigkeit, da sie der Zufuhr aus dem Innern bedarf; denn die Bewohner beschäftigen sich fast gar nicht mit Ackerbau, — selbst in der nächsten Umgebung der Stadt ist der Boden unbebaut; sie leben von einer ziemlich dürftigen Vendenwirthschaft oder beschäftigen sich in bequemer Weise mit Fischereibetrieb und dem Trocknen der gefangenen Fische. Neues Leben wird in die Gegend kommen, wenn die Colonisations-Projecte der Regierung zur Ausführung gelangen sollten. Das Thal des Iguapé ist lange unbeachtet geblieben und die Regierung besitzt in ihm noch bedeutende Ländereien. Zum Zweck der Colonisation hat sie in nicht grosser Entfernung von der Stadt ein 2 Quadrat-leguas grosses Terrain, das vom Jacupiranga und seinem für Canoes ebenfalls schiffbaren Nebenflusse, dem Canja, bewässert wird, vermessen und in Landlose von 250,000 Quadrat-Brassen vertheilen lassen, also in Colonistengüter, die bedeutender sind als die meisten in der Provinz Rio Grande, wo sie gewöhnlich nur 160,000 Quadrat-Brassen umfassen, und die bei der Fruchtbarkeit des Bodens einer mit Arbeitskräften gesegneten Colonisten-Familie ein gedeihliches Fortkommen versprechen. Auch bei Cananeia ist ein ebenso grosses Terrain zur Colonisation bestimmt, und es springt in die Augen, dass die Entwicklung eines grösseren Culturdistricts in der Nähe von Hafenplätzen, welche schon jetzt durch einen regelmässigen Dampfschiffsverkehr mit Rio de Janeiro in ununterbrochener Verbindung stehen, für die hier sich ansiedelnde ackerbautreibende Bevölkerung ebenso vortheilhaft, wie für die Hauptstadt des Staates nützlich sein müfste.

Der bekannteste Punkt des auf der Karte dargestellten Küstenstrichs ist Santos, namentlich in Folge seines Kaffee-Exports, der sich jährlich auf 160,000 Sack beläuft. Die Einfahrt in die sehr malerische Bucht, die fast bis an den Fufs der hohen Serra von São Paulo einschneidet, ist nicht gefährlich. Rechts liegt die grosse Insel S. Amaro mit ihren felsigen Höhen, links eine flachere Hügelgegend, hinter welcher, nur ein paar Meilen von der Küste entfernt, sich die schroffe Serra erhebt. Die Stadt zieht sich in weiter Ausdehnung, aber geringerer Breite, längs der Bucht hin. Sie zählt etwa 7000 Einwohner, darunter vielleicht 70—80 Deutsche, die indess unter einander ziemlich isolirt leben. Im Uebrigen macht die Stadt, trotz der schönen Lage, keinen besonders günstigen Eindruck; es fehlt ihr nicht an einigen schönen Häusern und öffentlichen Gebäuden; aber das Ganze entspricht nicht den Erwartungen, die man sich von einer so oft genannten Handelsstadt gebildet hat. Zur Erklärung der Fieber-Epidemien, welche diesen Hafen besonders häufig heimgesucht haben, ist die Beobachtung Avé-Lallemant's von Wichtigkeit, dass die Lage der Stadt in der That eine ungesunde ist. Unmittelbar an der Bucht liegt ein Streifen Sumpflandes, der die Luft verpestet. Dazu kommt die Nachlässigkeit der Bewohner, die auf Höfen und in Gärten morastige Stellen, schmutzige Gräben und faulende Wasserlachen dulden; selbst am Quai liegen Haufen stinkenden Unraths und verfaulender Stoffe, die

unter der subtropischen Sonne dem Gesundheitszustande der Stadt offenbar zum Schaden gereichen müssen. Hier ist durchaus eine Abhilfe vonnöthen, wenn der Wiederkehr der Fieber-Epidemien Einhalt geschehen soll.

Santos ist von Wichtigkeit als Haupthafen von São Paulo, wie Paranagua als Haupthafen der Provinz Paraná. Die Hauptstadt der Provinz liegt hier noch etwas näher wie dort, und der Verkehr ist mit geringeren Schwierigkeiten verknüpft. Der wichtigste Export-Artikel ist Kaffee; Zucker und Taback stehen an Bedeutung weit hinter ihm zurück; dagegen werden ziemlich viel Lebensmittel nach Rio verführt, wie denn überhaupt der durch regelmässige und zahlreiche Dampfschiffahrten vermittelte Verkehr mit der Landeshauptstadt noch am Meisten zur Belebng des Hafens beiträgt.

Der Weg von Santos nach São Paulo ist 11 Leguas lang. Er führt zunächst in westlicher Richtung über ein mit mannichfaltigem Buschwerk bedecktes Flachland, welches hin und wieder sogar in Dschungel-Sümpfe übergeht. Ueber den Meeresarm, der, wie sich aus der Karte ergibt, das Ende der Bucht von Santos mit dem offenen Meere bei S. Vicente verbindet, führt eine gute hölzerne Brücke, die auf Steinpfeilern ruht, — ein Bauwerk von einer in Brasilien sonst nicht gerade häufigen Solidität; eine hölzerne Brücke, an welcher von jedem Maulthier ein Zoll (etwa 4 Sgr.) erhoben wird, führt weiterhin über den Cubatão. Hier tritt man in eine Hügellandschaft, und dann auf eine kleine Fläche, hinter welcher sich wie eine schroffe Bergwand die Serra von São Paulo erhebt. An dem schroffen Abhange derselben ist der Weg so geschickt hinaufgeführt, dafs er, wenn nur sein Ansteigen in Betracht käme, von Räderfuhrwerk wohl benutzt werden könnte; die Bergwasser, die überall an den Abhängen hinabstürzen, haben ihn aber so übel zugerichtet und namentlich an der Aufscnseite so ausgespült, dafs man ihn nur mit augenscheinlicher Gefahr zu Wagen passiren würde; er wird also fast ausschliesslich als Reitweg benutzt; Damen und Herren sieht man hier zu Pferde, seltener in Sänften, die von zwei Maulthieren getragen werden. Je höher man steigt, desto herrlicher wird der Blick auf die unten liegende Landschaft, mit ihrer üppigen tropischen Vegetation, den sie durchschlängelnden Meeresarmen und Wasserflächen, und dem blauen Meere im Hintergrunde. Ueber den Kamm, den Alto da Serra, führt der Weg an einer von schroffen Felswänden eingefassten Gebirgsspalte vorbei; auf der anderen Seite stürzt der Rio das Pedras in einem mehrere hundert Fufs hohen Wasserfalle von Fels zu Fels. Ueberraschend ist der Contrast zwischen dem üppigen Unterlande und dem sterilen Plateau, welches man nun betritt: öde, graue Campos breiten sich weit und breit aus, nur hier und da von einem kleinen Walde unterbrochen. Längs des Weges liegen einige kleine Ansiedelungen, deren Bewohner sich meist durch einen Wirthschafts- und Herbergverkehr von den hier durchziehenden Tropeiros nähren oder sich auch selbst mit der Weiterbeförderung der Reisenden, dem Vermiethen von Maulthieren u. dgl. befassen. Merkwürdig ist die Wasserscheide jenseits des Kammes. Hier entspringt der Rio das Pedras; er wendet sich dem eben erwähnten Wasserfalle zu, um dann nach einem kurzen Laufe von wenigen Meilen das Meer zu erreichen; und gleich hinter seinen Quellen rinnen einige Wasseradern zum Rio Grande zusammen, der sein Wasser in einem Umwege von vielen hundert Meilen durch den Tieté, den Paraná und La Plata in den atlantischen Ocean sendet.

Jenseits des Rio Grande, über den eine Brücke führt, kommt man durch das Oertchen S. Bernardo, wo man die erste grössere Theepflanzung trifft, die nun je mehr man sich der Provinzial-Hauptstadt nähert, immer häufiger werden. Der Theestrauch gedeiht sehr gut; aber das Product kann sich mit dem chinesischen Thee doch nicht messen. Dr. Avé-Lallemant ist der Ansicht, dafs der Grund hauptsächlich in der fehlerhaften Art des Dörrrens liegt; bei dem in São Paulo üblichen Dörrapparate empfängt der Thee in den Dörrpfannen eine zu ungleiche Temperatur, indem er im unteren Theile der Pfannen, die in unmittelbarem Contact mit den Flammen stehen, fast verbrennt. Dadurch wird der Paulistische Thee bröckelig, er liefert in den Kisten eine auffallende Menge Staub, und läfst sich nicht so wie der langsam eingetrocknete chinesische in warmem Wasser wieder in seine einzeln Blättchen auflösen. Nichtsdestoweniger wird der Thee von São Paulo schon jetzt in nicht unbedeutender Quantität exportirt.

Die Hauptstadt São Paulo liegt ziemlich kahl auf einem Hügel des Plateaus. Sie ist unregelmäfsig gebaut, und obgleich es in ihr nicht an einigen stattlichen Strafsen fehlt, die in zusammenhängender Reihe von Stockwerkshäusern eingefafst, gut gepflastert und mit Trottoirs versehen sind, hat sie doch nicht die Grofsartigkeit und den aristokratischen Anstrich, den man in Brasilien ihr nachrühmt; sie erinnert vielmehr in manchen Theilen entschieden an die Zeit des Mönchthums und der Jesuitenwirthschaft. Die Kirchen sind hübsch, im Innern reich verziert, aber keine von ihnen macht einen besonders hervorstechenden Eindruck. Das bedeutendste Gebäude ist das der juristischen Facultät, die 5 — 600 Alumnus zählt. Der Palast des Präsidenten war früher ein kirchliches Collegium. Neuerdings ist ein kirchliches Seminar begründet worden, an welchem Geistliche aus Sardinien und Frankreich angestellt sind. Das deutsche Element ist in der Stadt und Umgegend ziemlich zahlreich vertreten und durch diejenigen verstärkt, die sich dem verderblichen Halbpacht- oder Parceria-System entwunden und sich zur Selbstständigkeit in allerdings beschränkten Verhältnissen durchgearbeitet haben. Die Deutschen leben, namentlich in der Richtung nach Itapeccerica hin, ziemlich zahlreich auf kleinen Colonien, und beschäftigen sich eifrig mit Obst- und Gemüsebau und den Thee- und Kaffeepflanzungen; denn neben Thee und Kaffec, neben Pfirsichen, Orangen und Granaten gedeihen hier auch unsere nordischen Obstarten, Aepfel, Birnen und Pflaumen, und in den Gemüsegärten erblickt man unsere bekannten Rübenarten und Kartoffeln. Zu dem Verkauf dieser Producte nach der Hauptstadt tritt als Nahrungsquelle noch die Verwerthung der Waldproducte in Holz, Brettern u. dgl. hinzu.

Von grofser Bedeutung für die Entwicklung der Provinz ist der Tieté, einer der bedeutendsten Nebenflüsse des Paraná. Er ist von der Hauptstadt nur eine halbe Stunde entfernt und schon hier ein ansehnlicher Strom; aber 9 Leguas weiter unterhalb bildet er einen beträchtlichen Fall, und erst von hier ab kann er für einen ununterbrochenen Schiffahrtsverkehr mit den inneren Provinzen des Reiches benutzt werden. Die Regierung hat den Fluß in nautischer Hinsicht durch einen ausgezeichneten Marine-Offizier, Antonio Mariano de Azevedo, untersuchen lassen und auf Grund der Berichte desselben den Beschluß gefafst, eine regelmäfsige Schiffahrt auf dem Tieté in Gang zu bringen. Sie beabsichtigt an dem Ufer desselben eine Art friedlicher Militär-Colonien anzulegen und hat

ein Dampfschiff erbauen lassen, welches im Jahre 1858, in seine einzelnen Theile zerlegt, auf Maulthieren von Santos aus auf das Plateau transportirt wurde.

— n.

Neuere Literatur.

Deutschland, sein Volk und seine Sitten, in geographisch-ethnographischen Charakterbildern. Von M. Biffart. Mit vielen Abbildungen. Stuttgart (Wilh. Nitzschke) 1860. 576 S. 8.

Herr Biffart will dem Leser ein Bild von Land und Volk der deutschen Gauen vorführen und hat nach seiner Versicherung darauf Bedacht genommen, alle (!) die vorhandenen zahlreichen und schönen Specialschilderungen von deutschen Gegenden und Völkerschaften zu benützen und zu Einem Bilde vereinigt vor dem Auge des Lesers zu entrollen. Das System seiner Darstellung enthält die Abschnitte: Geschichte, insbesondere in Bezug auf territoriale Entwicklung, Allgemeines (staatliche Verhältnisse, Regenten, Orden, Wappen, Strafen, Eisenbahnen u. s. w.), Schilderungen des Landes mit seinen klimatischen Verhältnissen, dann des Volkes, seiner Trachten, Feste, Sitten, Gebräuche und Beschäftigung, endlich die Beschreibung der grösseren Orte des Landes. Die Abschnitte „Geschichte und Allgemeines“ sollen nur im Interesse der Vollständigkeit beigegeben sein, entziehen sich also einer billigen Kritik. Wir würden zweifeln, ob Herr Biffart ein Deutscher sei, wenn er nicht auf S. 489 sich also ausliesse: „Die Marschen (Holsteins) sind das Land der Butter, die Ernährerin riesiger Kühe und feister Ochsen, gegen die unsere Viehzucht keinen Vergleich aushält. Wo findet man in den Gauen Innerdeutschlands Kühe, die täglich 20 und noch mehr Kannen Milch geben? Wo könnte man dort eine solche Masse von Butter und Käse aufreiben zu Preisen, die geradezu unglaublich klingen.“ Beiläufig erwähnt herrscht in den holsteinischen Marschen nicht die Viehzucht, sondern der Ackerbau vor; der holsteinische sogenannte Lederkäse, zu Schiffsproviand verbraucht, ist wohlfeil, weil von geringer Qualität; die schöne holsteinische Butter kommt von den grossen Gütern, die nicht in der Marsch liegen: in ganz Dithmarschen liegt nicht ein einziges. Zweifel an Herrn Biffart's Deutschthum erweckt unwillkürlich seine fremdartige, überschwängliche Schreibweise, die Entstellung mancher bekannten Ortsnamen, die nicht durch die ebenfalls ziemlich nachlässige Correctur entstanden sein kann, weil sie sich häufiger wiederholt, endlich eine nicht unbeträchtliche Zahl von Verstössen gegen sehr bekannte topographische Einzelheiten, die selbst die Einsicht einer mittelmässig guten Generalkarte hätte vermeiden lassen. Zum Beleg dieses Urtheils bunt durcheinander nach der Seitenfolge des Buches einige Beispiele. Odenwald S. 20: „der Felsberg 1550 Fufs hoch mit der Riesensäule, einer 31 Fufs hohen grauen Granitmasse“ — bekanntlich liegt die Riesensäule als unfertiges Werkstück da, wo man sie bearbeitet hat, am Boden. Den etwas seltsamen Höhenangaben im Odenwalde: Melibocus 2079 Fufs, Katzenbuckel 2000 Fufs, folgen die phantastischen Grössen „Wärzberg 2160 Fufs“ und „Hardberg 3380 Fufs“! Und weiter heisst es S. 352 vom Odenwald;

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1860

Band/Volume: [NS_9](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Notizen über das Küstenland der brasilianischen Provinzen Parana und São Paulo. 327-333](#)