

Deutsche Rundschau

für

Geographie und Statistik.

Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner herausgegeben

von

Professor Dr. Friedrich Hülauft, Wien.

XIII. Jahrgang.

Hest 10.

Juli 1891.

Von Masurens Seen.

Von Dr. A. E. Schmidt in Bögen.

(Mit einer Karte und Bildern nach Photographien aus Dolar Gutzeit's Atelier in Bögen.)

Wie wenig bekannt im deutschen Vaterlande ist der Südosten der Provinz Ostpreußen, das Masurenland, und doch wie lohnend ist ein Besuch dieses prächtige Fernblicke über rauschende Wälder und zahllose blinkende Wasserpiegel gewährenden Hügellandes, insonderheit eine Fahrt über seine großen Seen! Läge dieses Stück Erde im Herzen Deutschlands, längst würde es ein Ziel-punkt für Schwärme von Touristen geworden sein, würden bequeme Personen-dampfer die 100 Kilometer lange Wasserbahn durchfurchen,¹ theure Hotels an den schönsten Punkten winken und prächtige Villen die Inseln schmücken. Nun aber am äußersten Ende des Reiches gelegen, ist Masuren bis jetzt dem großen Publicum unbekannt geblieben, die Kenntnis seiner mannigfachen Reize ist kaum über Ostpreußen hinausgedrungen. Innerhalb der Provinz ist aber sein Ruhm unbestritten. Aus der Provinzialhauptstadt wie aus anderen größeren und kleineren Städten bringen in jedem Sommer die Eisenbahnen, die seit mehreren Jahren schon Masuren in verschiedenen Richtungen durchschneiden, eine Menge Fremder herbei, welche die sich täglich bietende Gelegenheit, auf einem der acht haupt-sächlich dem großartigen Holzhandel dienenden Schleppdampfer für ein paar freundliche Worte und ein kleines Trinkgeld eine Fahrt über die herrlichen Seen zu machen, mit Vergnügen ergreifen; viele eilen auch alljährlich herbei, um in den würzigen Kieferwäldern Erquickung und Stärkung ihrer Gesundheit zu suchen und zu finden. Kein Geringerer als König Friedrich Wilhelm IV., der wiederholt diesem Theile seiner Monarchie Besuche abstattete, zuletzt im Jahre 1854 von dem Städtchen Rhein aus auf dem Dampfer „Masovia“ die masurischen Gewässer besuhr, hat die Bewohner dieser Landschaft auf die eigen-artige Schönheit ihrer engeren Heimat aufmerksam gemacht und seiner Ueber-rajchung, in diesem Erdemwinkel so viel landschaftliche Reize zu finden, in leb-haften Worten Ausdruck gegeben.

Auch die Geschichte Masurens, wengleich nur etwas über sechs Jahr-hunderte zurückreichend, bietet des Interessanten so viel. Und weil eben

¹ Während des Druckes dieser Zeilen läuft die Nachricht ein, daß ein etwa 100 Per-sonen fassender Glibdampfer nach Bögen befördert worden ist und regelmäßige Fahrten nach Angerburg und Rudzanny begonnen hat.

die Geschichte dieser Landchaft noch so jung ist, darum sind auch die stummen Zeugen der Vorzeit noch so zahlreich und so wohl erhalten, für den scharfsinnigen Alterthumsforscher willkommene Gegenstände der Untersuchung, an welche die Phantasie des gemeinen Volkes allerlei geheimnisvolle Sagen geknüpft hat. Die zahllosen Burgwälle, Schloßberge und Grabhügel, welche besonders den Mauer- und Löwentinsee umsäumen und auch auf verschiedenen Inseln noch zu finden sind, sowie die bei der Senkung einzelner See Spiegel zu Tage getretenen Reste von Pfahlbauten beweisen, daß hier vor der Ankunft des Deutschen Ordens eine starke Bevölkerung gewohnt hat. Die Funde aus der Heidenzeit, die noch jetzt öfter gemacht werden, Achenurnen, Streitärzte aus Stein oder Bronze, Dolche aus Eisen oder Hirschhorn, Speer- und Pfeilspitzen aus Knochen, Perlen aus Glas und Bernstein, selbst römische Kaisermünzen werden sorgfältig gesammelt und dem Prussia-Museum in Königsberg übersandt. Früher will man ab und zu auch Bierkrüge gefunden haben, die zur Hälfte noch mit Bier gefüllt waren; jedenfalls steht fest, daß es bei den in diesen Gegenden wohnenden heidnischen Sudauern allgemeine Sitte war, dem Todten einen Krug mit Bier ins Grab zu setzen. Ein Alterthumsforscher des vorigen Jahrhunderts berichtet über die Aufdeckung eines Heidengrabes: „Man hatte einen Krug mit Bier, so oben eine dicke Haut gesetzt, darinnen gefunden; die Leute, so dieses Grab entdeckt und geöffnet, haben solches Bier ausgetrunken und bezeuget, daß es klar, von reinem Geschmack und sehr stark gewesen.“

In den Adern der heutigen Masuren fließt kaum noch Blut von ihren heidnischen Vorbesitzern, den schon erwähnten Sudauern und den bereits Ptolemäus dem Namen nach bekannten Galindiern, zwei Stämmen der alten Preußen, die vom Deutschen Orden ziemlich völlig vernichtet wurden; sie sind polnische Einwanderer, die viel fremdes Blut in sich aufgenommen haben (man denke nur an die Deutschen, die nördlich angrenzenden Litauer, die eingewanderten Salzburger, Schotten, Franzosen). Ihre Sprache ist ein mit vielen fremden Bestandtheilen versetztes und verderbtes Polnisch.

Wer eine Fahrt über die masurischen Gewässer machen will, thut dies gewöhnlich von einem der beiden Punkte aus, wo die Eisenbahn sie überschreitet; es sind dies das an der ostpreussischen, von Königsberg nach Proskten führenden Südbahn (deren Fortsetzung die russische Bahn nach Odesa ist) liegende Löben und das an der Allenstein-Lycker Bahn mitten in der Johannisburger Forst reizend gelegene Rudezanny. Wir wollen den Dampfer, den wir uns von einem der Kaufherren in Löben auf zwei Tage gemiethet haben, in Angerburg, dem nördlichsten zu Wasser erreichbaren Punkte, besteigen, um in meistens südlicher Richtung die Gewässer von einem Ende bis zum anderen zu befahren.

Angerburg liegt etwas unterhalb des Ausflusses der Angerapp aus dem Mauersee. „Angerapp“ bedeutet Aalfluß und Angerburg demnach Aalburg. Der Name wird uns sofort verständlich, wenn wir erfahren, daß hier ein ganz bedeutender Aalfang ist. Die Zahl der in einer Nacht in der Wassermühle gefangenen Aale, die übrigens durch ihre Größe berühmt sind, betrug in früheren Jahren nicht selten 500 bis 600 Stück. Heute ist der Fang zwar etwas weniger ergiebig, indes wol immer noch der bedeutendste in Deutschland. Das alterthümlich aussehende Städtchen verdankt seine Entstehung dem deutschen Ritterorden, der hier an der Stelle, wo die Heidenburg Angetete gestanden, ein großes und festes Schloß erbaute. Dasselbe ist noch vorhanden, hat aber bei den vielen Umbauten seine stolzen Thürme und Zinnen eingebüßt. Manche Sage knüpft sich an das Schloß, und manchen Sturm hat dies, sowie das Städtlein erlebt.

Ein schmucker Ritter, in dessen erzgepanzelter Brust ein feuriges Herz schlug, verliebte sich einst in ein Bürgermädchen. Weil er das Gelübde der Keuschheit gebrochen, wurde er mit seiner Braut im Schlosse unter der Kapelle am polnischen Thor lebendig eingemauert. Seitdem wandelt das Brautpaar hier in der Geisterstunde unablässig unter Nectzen und Stöhnen umher, und selbst in diesem Jahrhundert noch, wie die ältesten Leute sich wol erinnern, hat der Schreck manchem Vaterlandsvertheidiger, der hier auf Posten stand, das Blut aus den Wangen getrieben, so daß es Brauch wurde, zu diesem schweren Gange sich ganz besonders durch kräftige Trünke zu stärken. Wohl zwei Jahrhunderte nach dieser schrecklichen Bestrafung der Unkeuschheit schreitet eines Tages ein Fremdling gesenkten Hauptes durch Angerburgs Thor. Seine Kleidung, sein Haar und Antlitz verrathen, daß seine Wiege nicht unter unserm nordischen Himmel gestanden. Wo kommt denn der vornehm aussehende Fremdling her? Seine Heimat ist „fern im Süd das schöne Spanien“, sein Name ist Herzog Don Alvarez. Er hat sich zu Luther's Lehre bekannt und hat Spanien deshalb mit Weib und Kind verlassen müssen. Der Herzog Albrecht in Königsberg, der, 1511 zum Hochmeister der deutschen Ritter gewählt, im Jahre 1525 auf Luther's Anregung sich zum weltlichen Herzog von Preußen machte, hat ihn auf seine Bitte freundlich aufgenommen und ihm ein Stück der Wildnis bei Angerburg, den Doverschlag, geschenkt. Hier rodet nun der Herzog fleißig, um sich ein neues Heim zu gründen und seine zahlreiche Familie zu ernähren. Nachkommen von ihm leben noch in dieser Gegend; sie wissen kaum noch etwas von ihrem vornehmen Ahnen. Vor etwa 100 Jahren meldete sich auf dem Angerburger Schloß ein „Kaufgesell“, Namens Albarus, und begehrte zu wissen, ob es hier nicht Urkunden gebe, die seine vornehme Abkunft bewiesen. Einige Zeit nach dem spanischen Herzog erschien ein anderer Fremdling, dem der Herzog Albrecht 200 Hufen Landes geschenkt hatte, in dem masurischen Städtchen, um sein neues Besitzthum in Augenschein zu nehmen. Es war dies Paul Skalic, ein gefährlicher Abenteurer von zweifelhafter Herkunft, der sich mit Hilfe gefälschter Papiere als „Fürst von Scala“ bei dem altersschwachen Herzog eingeführt hatte und von 1561 bis 1566 einen unheilvollen Einfluß zum Schaden des Landes auf denselben ausübte. Er bethörte den Fürsten durch seine kabbalistische Geheimlehre und seine Geisterbeschwörungen so vollständig, daß dieser ihn zum herzoglichen Rath ernannte und ihm ein Grundstück in Königsberg auf dem Tragheim, die Stadt Kreuzburg mit vielen umliegenden Gütern und 200 Hufen bei Angerburg schenkte. Endlich wurde er entlarvt und entwich aus dem Lande. Sein masurisches Besitzthum ist die heutige „Skallischer“ Forst.

Ein Jahrhundert später, während des schwedisch-polnischen Krieges, brach über Angerburg und den größten Theil von Masuren ein furchtbares Verhängnis herein. Als der große Kurfürst an der Seite der Schweden das polnische Heer in der dreitägigen Schlacht bei Warschau (28. bis 30. Juli 1656) geschlagen hatte, beschloß der König von Polen sich durch einen Einfall in Preußen zu rächen. Der litauische General Gonsiewski erhielt den Auftrag, diesen Raubzug mit einigen litauischen Völkern und einer starken Schar Tataren auszuführen. Die schwache preussische Grenzbedeckung wurde am 8. October bei Prostken zurückgeworfen, weil der schwedische General Steenbock seine Hilfe versagte, und nun ergossen sich die wilden Banden plündernd, sengend, mordend über das unglückliche Land. Auf des Kurfürsten energisches Betreiben gelang es zwar nach wenigen Tagen sie zurückzudrängen und bei Philippowo aufs Haupt zu schlagen, aber dennoch fielen noch zweimal, Ende November desselben

Jahres und im Februar 1657, feindliche Scharen verheerend ein. Angerburg hat die Unholde zweimal gesehen. Das erstemal drangen sie durch eine Furt, die ihnen ein Bauer, durch Martern gezwungen, hatte zeigen müssen, in die Stadt, zündeten sie an und schlugen die Bewohner todt oder schleppten sie in die Sklaverei; gerettet waren nur diejenigen, welche sich rechtzeitig hatten in das feste Schloß flüchten können. Die Kirche blieb vom Feuer verschont. Zwar legte ein polnischer Pfarrer, der die Tataren begleitete, Feuer an die Kirchthür, aber die Kugel eines Bürgers streckte ihn nieder. Nachdem die Unmenschen den braven Schützen in Stücke gehauen, erbrachen sie die Thür und plünderten die Kirche. Ein Tatar erhob seine Axt und schlug gegen die Thür der Sacrastei, wo die Pfarrerverfamilie sich verborgen hielt (die Spur dieses Hiebes ist noch heute zu sehen). Da eilte ein polnischer Befehlshaber herbei und hielt die Barbaren von weiterer Zerstörung zurück. Er rettete die Kirche, das Pfarrhaus und die Schule aus Dankbarkeit, weil er einst bei einer Durchreise durch Angerburg, als er nirgends Herberge hatte finden können, vom Pfarrer gastfreundlich aufgenommen worden war. Zum zweitenmal drangen die Horden in der Frühe eines Sonntags in die Stadt, zündeten die wenigen noch stehenden Häuser an und mordeten 200 Menschen, deren Leichname bis zum Frühjahr liegen blieben, ein Fraß der Hunde und Schweine. Die Kirche blieb wieder erhalten, wenn sie auch ihres ganzen Barvermögens und der silbernen Abendmahlsgeräthe beraubt wurde; die Polen erblickten ein vergoldetes Marienbild und meinten deshalb in einer katholischen Kirche zu sein. Wie Angerburg erging es auch vielen anderen Orten. Löben ging bis auf das Schloß, die Kirche und das Rathhaus in Flammen auf; über 1000 Menschen verloren ihr Leben oder die Freiheit. Bei der Verwüstung der westlich von Löben gelegenen Ortschaften wurde in Stürlack der Freiherr Georg Friedrich Schenk zu Lautenburg, Erbherr auf Steinhof, Deygubnen, Faulhöden und Stürlack, auf dem großen Stein vor der Thür seines Hauses in Stücke gehauen; zwei Sprößlinge seines Geschlechtes wurden in die Tatarei geschleppt. Am Tage nach der zweiten Heimsuchung Angerbürgs sank auch Goldap in Mische. Unter den Greuelthaten, welche die Tataren hier begingen, war die scheußlichste die, daß sie den Bürgermeister Dullo, einen bejahrten Mann, auf einen Spieß steckten und auf dem Markte beim Feuer lebendig braten ließen. In Gilgenburg brachen die Horden herein, als gerade die Leute in der Kirche waren. Sie säbelten hier sogleich alles nieder, so daß man noch lange darnach die Wände mit Blut bespritzt sehen konnte. Merkwürdig sind die Schicksale einzelner Personen, die uns die Chronik aufbewahrt hat. Der Pfarrer Baranovius aus Kalinowen wurde mit seiner ganzen Familie fortgeschleppt bis auf einen zweijährigen Sohn, den die Barbaren, weil er zu viel schrie, gegen einen Baum schleuderten, der aber am Leben blieb; der Vater endete als Galeerenflave auf Candia. Dem Rector Zabarovius aus demselben Orte erging es besser. Diesem gelang es aus der Tatarei zu entkommen, indem er auf einem Bündel Binjen und Rohr über den Dnjepr schwamm; er gelangte glücklich in seinen Heimatsort, wo er nachmals Pfarrer wurde. Glücklicher war auch der Diakonus aus Bialla, der wenigstens nach 30 Jahren seine Heimat wieder sah und seine Frau noch am Leben fand. Das Rührendste, das wir kennen, ist wol der Brief der Gräfin Marianne von Lehndorff, geb. von Schlichting, den sie als eines Juden Magd in Constantinopel an ihren Vater schrieb. Ihr Gemahl war der Graf Bastian Dietrich von Lehndorff, Besitzer von Dolienen und Helchen im Amte Dlezko, Vetter des berühmten Mhasverus von Lehndorff, den der große Kurfürst seinen

größten Staatsmann nannte. Bei der Kunde von dem Einfall der Tataren hatte jener schnell einige Truppen aus Oletzko zum Schutze seines Hauses kommen lassen; diese schmausten und zechten, aber als die Feinde da waren, liefen sie davon. Die Tataren schleppten nun des Grafen Gattin und Kinder, seine Schwester und Mutter, Rosina, geb. von Schlieben, mit sich fort. Die alte Mutter stießen sie bald nieder, weil sie nicht Schritt halten konnte. Alle anderen sind in der Fremde verkommen; der Graf und sein Schwiegervater waren zu Bettlern geworden und konnten die hundert Thaler nicht aufbringen, für welche der Jude Aron in Constantinopel seine Magd freizulassen bereit war. Von dem Schaden, den Preußen durch die Tatareneinfälle erlitten, kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man erfährt, daß damals im ganzen 13 Städte, 249 Flecken und Dörfer, 37 Kirchen eingeäschert, 23.000 Menschen erschlagen und 3400 in die Tatarei geschleppt worden sind; über 80.000 gingen dann noch an den Nachwehen, dem Hunger und der Pest, zugrunde.

Die Pest ist für Masuren zu wiederholtenmalen eine furchtbare Heimsuchung gewesen, am furchtbarsten in den Jahren 1709 bis 1711. Der entsetzlich kalte Winter 1708/09 (im Mai konnte man noch auf der Ostsee mit Schlitten fahren) hatte alle Winterjaaten vernichtet; es trat Hungernoth ein mit einem Gefolge von Krankheiten, zuletzt kam die Pest. Viele Dörfer starben ganz aus, oder zwei, drei Seelen blieben am Leben. Im Kirchdorfe Kutten blieben der Pfarrer Drigalski, ein Söhnchen und sein Knecht übrig; die anderen waren gestorben oder vor der Pest geflohen. Der Pfarrer ging mit seinem Knecht in die Häuser, nahm die Verstorbenen und senkte sie sammt ihren Betten in eine Sandgrube. Dann öffneten sie die Ställe und ließen das Vieh in die Felder. Ende Juli mähten sie ein Roggenfeld ab, das sie zum Schutze gegen das Vieh eingezäunt hatten, brachten das Getreide in die Scheune, drohsen es aus und mahlten es auf einer Handmühle. So war für Brod gesorgt. Einen Vorrath an Fleisch verschafften sie sich, indem sie einen Ochsen, der nach alter Gewohnheit jeden Abend in den Stall des Pfarrhofes kam, schlachteten; von seinem Talg zogen sie Lichte. Nachdem so für den Winter gesorgt war, begab sich Drigalski eines Tages nach dem nahegelegenen Gute Przytullen, um nachzusehen, ob dort noch jemand am Leben sei. Er betrat den herrschaftlichen Garten und erblickte in der Laube am Ende eines langen Ganges eine in Seide gekleidete und mit goldenen Ketten geschmückte Dame. Rasch klopfte er den Staub von seinen Kleidern, wischte seine Schuhe ab, nahm den Hut unter den Arm und trat näher. Die vornehme Dame fuhr erschreckt auf und wollte entfliehen; der Pfarrer erkannte nun in ihr die Gänsemagd des Gutes. Dieselbe war von allen Bewohnern allein übrig geblieben, hatte in Küche und Keller ihren reichlichen Lebensunterhalt gefunden, täglich sich die feinsten Kleider und kostbarsten Schmuckstücken ihrer Herrschaft angelegt und so gedankenlos hingelebt. Der Pfarrer suchte im Herrenhause die Werthstücken und Papiere zusammen und versiegelte sie, um sie den Verwandten der Verstorbenen zu übersenden, und verschloß dasselbe dann. Die Gänsemagd nahm er zu sich ins Haus, wo ihm ihre Dienste sehr erwünscht waren.

In Angerburg war in dieser schrecklichen Zeit der Pfarrer und Magister G. A. Helwing (1666 bis 1748), als Naturforscher weit über Preußen hinaus bekannt, bei seinen reichen medicinischen Kenntnissen ein wahrer Leib- und Seelenarzt. In seinem Haushalt, wo er streng darauf hielt, daß jeder täglich seine Kleider wechselte und die abgelegten mit Wachholder, Tabak und Wermut räucherte, starb von 15 Personen nur eine. Wenn er auf die Dörfer ging, um

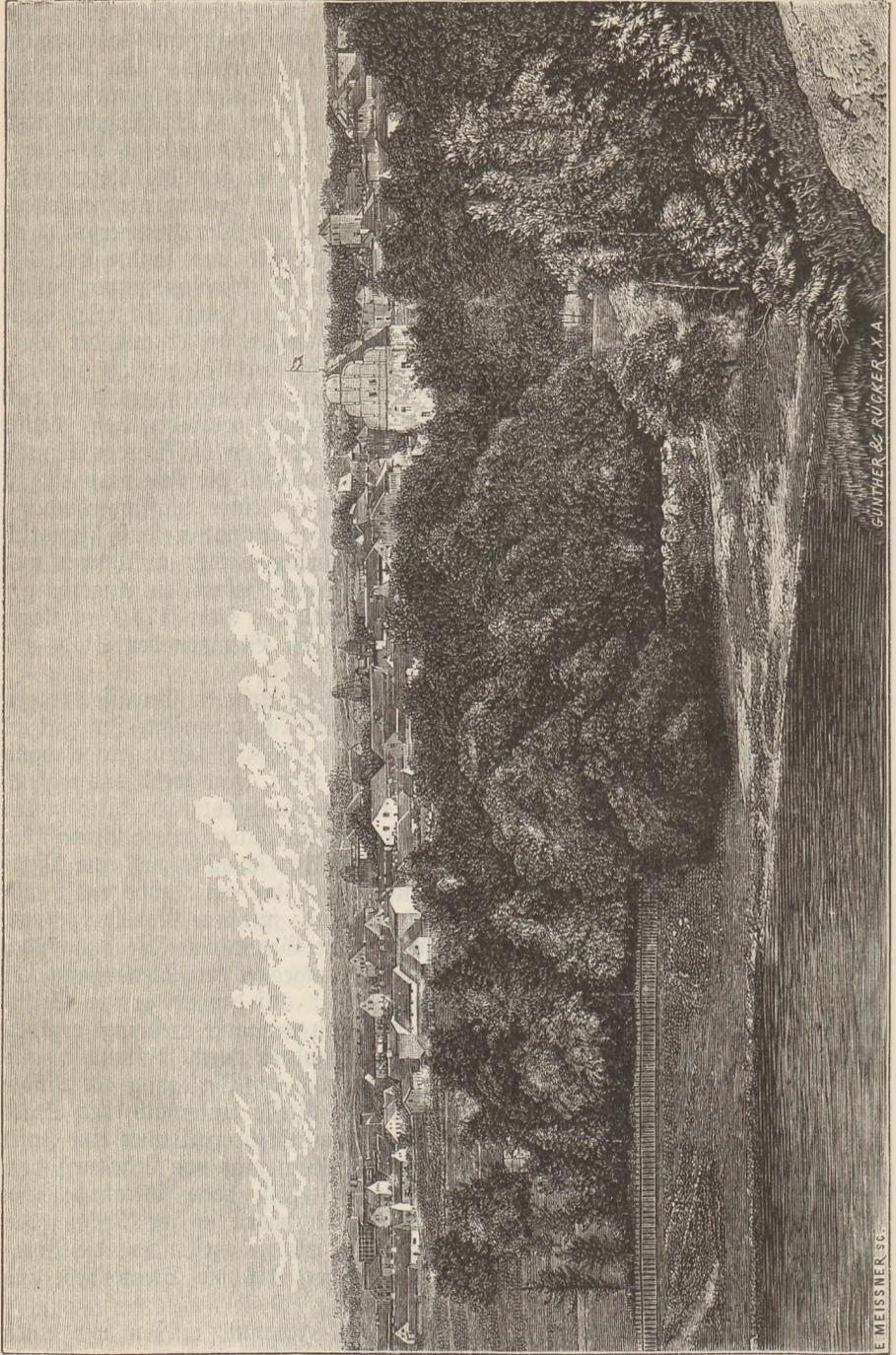
die Leichen zu verscharren, nahm er Stückchen von der Waldangelik (*angelica silvestris*) in den Mund, wusch auch öfter seine Hände mit Spiritus, worin diese Wurzel aufgelöst war. Seiner natürlichen Neigung zur Botanik war Helwing, nachdem er in Königsberg sein theologisches Studium beendigt hatte, auf den Universitäten Wittenberg, Leipzig und besonders Jena nachgegangen, wo er mit dem Professor Wedel sehr befreundet wurde und für diesen öfter mit den Studenten botanische Excursionen machte. Auf seinen späteren Reisen berührte er Benedig und auch Leiden, wo ihn der berühmte Boerhave ein Jahr lang in seinem Hause festhielt und ihm beim Abschied sagte, er werde einmal ein berühmter Gelehrter werden. Schon 1709 ernannte ihn die Berliner Akademie der Wissenschaften zu ihrem Mitgliede. Helwing war der erste, der Pflanzen kunstmäßig trocknete und zu Herbarien vereinigte. Mehrere derselben füllen fünf bis sechs Foliobände. Königsberg besitzt drei Herbarien von ihm, Petersburg und Dresden je eins. Um seiner Naturaliensammlung willen wurde er von vielen vornehmen Leuten besucht; dem König Stanislaus von Polen gefiel sie so, daß er sie ihm überlassen mußte. Auch Vogeleier sammelte er; eine solche Sammlung ist ebenfalls nach Dresden, eine andere nach Baireuth gekommen. Interessant ist auch, daß er auf seinem Gütchen Stullichen einen botanischen Garten anlegte, der sich herrlich entwickelte, wovon aber heute keine Spur vorhanden ist. Wol aber giebt es noch heute in der Damerau eine Menge seltener Pflanzen, die, zum Theil aus weiter Ferne stammend, unter Helwing's Pflege vortrefflich gediehen. Auf seinen Wanderungen durch die Ogonkenische und Johannisburger Heide hat übrigens dieser seltene Mann manches gefährliche Abenteuer mit Bären und großen Raubbögeln zu bestehen gehabt. Seine Hauptwerke sind die „*Flora Prussica*“ und die „*Lithographia Angerburgica*“, das letztere eine Beschreibung sämmtlicher in dieser Gegend gefundenen Erdbarten und Mineralien (auch Versteinerungen; die merkwürdigsten sind Blutegel, Krebse, eine Wachsscheibe, ein schwarzer Haißsch Zahn und eine Anzahl von Bernsteineinschlüssen).

Während seiner Amtsführung hatte Helwing mehrmals die Freude, seinen Landesherrn in Angerburg begrüßen zu dürfen. Der strenge Friedrich Wilhelm I., der in Darkemen die Bürger schalt: „Ihr seid alles Schelme und Rebellen!“ hat Masuren mehrmals bereist; durch Angerburg ist er zweimal, 1729 und 1739, durchgekommen. Auf einer dieser Reisen fragte der König in Buddern, einem Dorfe im Osten der Stadt, den Amtmann und den Landkämmerer: „Wo ist die Kirche?“ Auf die Entschuldigung, daß sich der Ausföhrung der königlichen Anordnung Hindernisse in den Weg gestellt hätten, entgegnete er: „Wenn ich nächstes Jahr wiederkomme und ich finde hier keine Kirche, dann hängt Er an diesem Baum und Er an jenem!“ 1739 hatte der König auch den Kronprinzen, den nachmaligen Friedrich den Großen, mitgebracht, der schon 1735 zur Musterung der Kürassiere des Generals von Ratt, des Vaters seines Jugendfreundes, der am 9. December 1730 in Kütrin vor seinen Augen enthauptet wurde, in Angerburg gewesen war. Dem Kronprinzen muß das Reisen mit seinem Vater nicht sehr behagt, Masuren und die ganze Provinz auch einen ungünstigen Eindruck auf ihn gemacht haben, wenigstens schreibt er im August 1739 an seinen Freund Jordan: „Dies Land, das so fruchtbar an Pferden, so gut angebaut und bevölkert ist, bringt nicht ein einziges denkendes Wesen hervor. Ich versichere Sie, bliebe ich lange hier, so verlöre ich noch die wenige gesunde Vernunft, die ich etwa haben mag. Ebenso gern wäre ich todt, als ich hier bliebe. — Wir reisen nun bald drei Wochen. Es

ist so heiß, als wenn wir auf einem Sonnenstrahl lägen. Ueberdies reisen wir wie die Engel, ohne zu schlafen und beinahe auch ohne zu essen. Geht das so fort, so wird man noch ganz abgestumpft und hirnlos werden. — Da wäre ich denn in der Hauptstadt eines Landes, wo man im Sommer gebraten wird und wo im Winter die Welt vor Kälte springen möchte. — Müßiggang und Langeweile sind, wenn ich nicht irre, die Schutzgötter Königsbergs u. s. w.“ Daß Ostpreußen während des siebenjährigen Krieges so geduldig die russische Occupation trug, hat Friedrich der Große vollends der Provinz nie verziehen. Und doch erlebte er manches Beispiel hingebender Treue. Der Kammerpräsident Domhardt in Gumbinnen täuschte die Russen wiederholt und sandte dem bedrängten König mehrere hunderttausend Thaler zu. Er wirthschaftete so vorzüglich, daß er nach dem Tode der Kaiserin Elisabeth sogleich nach Schlesien eilen konnte, um dem König 300.000 Ducaten zu überbringen, die er aus der Verwaltung seines Bezirkes heimlich erspart hatte. In der Folge zeigte sich für Majuren Friedrich's landesväterliche Fürsorge, indem er auf Domhardt's Betrieb die majurischen Seen durch Canäle mit dem Mauersee verbinden ließ, damit das Holz aus den großen Forsten bis nach Königsberg gefloßt werden könnte. Diese Absicht hat sich freilich nicht ausführen lassen, weil die Angerapp ein zu starkes Gefälle hat; indes ist späterhin die Herstellung einer Wasser Verbindung zwischen Johannisburg und Angerburg so wichtig erschienen, daß Friedrich Wilhelm IV. zu Anfang seiner Regierung die Canäle wieder aufräumen und erweitern ließ. Diesem ist auch die Anlage des kleinen Hafens am Angerburger Schloß zu verdanken, dort, wo die vom General von Ratt 1740 angelegte „Wasserkunst“ steht, ein Hebewerk, durch welches die Brunnen der Stadt mit Wasser gespeist werden.

Hier steht der Dampfer, der uns über die majurischen Gewässer tragen soll. Es ist ein freundlicher Morgen, der einen schönen Tag verspricht. Im Zickzack geht's die Angerapp hinauf in den Flößcanal, der uns erst schnurgerade, dann mit einer Wendung nach rechts in den Mauersee führt. Hier weht uns sogleich ein köstlich erquickender, wenn auch etwas kühler Hauch entgegen. Wir hüllen uns etwas fester in unseren Mantel und lassen mit Entzücken unsere Blicke über die Wasserfläche und die Ufer schweifen. Das rechte Ufer schmückt wol eine Weile weit ein düsterer, fast unheimlich erscheinender Wald, der am Rande viel Laubholz, landeinwärts in kühnem Bogen sich erhebend fast nur Nadelholz zeigt. Unser Dampfer macht, wie uns scheinen will, ohne Grund eine Wendung nach rechts. Auf unsere Frage nach dem „Warum?“ entgegnet der Steuermann, er müsse an einer bedeutenden Bodenerhebung vorbei, auf der ein großer Steinhause liege. Da erinnern wir uns, daß der vorhin genannte Helwing erzählt, der große Mauersee habe sich erst im 16. Jahrhundert durch Anstauung aus mehreren kleineren Seen gebildet, sei aber 1724 nach der Verlegung der Mühle vom Ausfluß der Angerapp nach ihrer jetzigen Stelle unterhalb der Stadt wieder etwas gesenkt worden; dabei sei östlich vom Stobber Werder eine Insel zum Vorschein gekommen, auf der nachmals der Reichsgraf von Lehndorff dem Reichsgrafen Henckel von Donnerstorf eine 40 Fuß hohe Pyramide zum Denkmale gesetzt habe. Hier war also die Insel, wir haben ja zur Rechten den Stobber Werder vor uns. Sie ist untergegangen, wie sie entstanden, die Pyramide ist verfallen. Vielleicht findet sich ein Forscher, der die Steine hebt und auf einem eine interessante Inschrift entdeckt.

Dem Stobber Werder, auch Insel Upalten genannt, müssen wir einen Besuch abstatten; die Insel mit ihren ehrwürdigen Eichen und ihrem undurch-



Schloß und Stadt Eöben, vom östlichen Festungsthor aus gesehen.

dringlichen Gestrüpp scheint einen Urwald zu bergen. Wir fahren rechts herum und entdecken einen Steg, der uns bequem ans Land bringt. Einem Fußpfade folgend, gelangen wir an ein hübsches Försterhaus. Unserer Bitte um ein Glas Milch wird freundlich entsprochen. Mit einem munteren Burschen knüpfen wir ein Gespräch an und erfahren von ihm, daß er ein eingeborener Injulaner ist. Unsere Sucht zu entdecken treibt uns, einem Fußpfade nach dem Süden der Insel nachzugehen. Das ist indes nicht überall leicht; der Pfad will sich öfter ganz verlieren, wir müssen uns hücken, durch dieses Gebüsch uns drängen, manchmal sinken wir auch in den weichen Boden ein. Endlich wird's licht. Wir haben einen Grabhügel mit einfachem Kreuz vor uns. Was ist's mit dem Grab? Es scheint ein Geheimnis zu bergen.



Fischverkauf am Canal in Lötzen.

Eine Beschreibung der Insel aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts hat uns Helwing aufbewahrt. Derselbe erzählt: Mitten durch einen dunkeln Wald von Linden, Ulmen und Eichen gingen nach allen Seiten sorgfältig und künstlich angelegte Wege. Alle Spazierwege der Insel liefen in der Mitte zusammen, wo eine elegante, nach den Regeln moderner Baukunst errichtete Villa stand, von deren Fenstern aus man durch die gelichteten Stellen auf den See, die Stadt Angerburg und andere Orte einen malerischen Anblick hatte. Brächtig war auch die innere Ausstattung: eine elegant gemalte Vorhalle, die glänzendsten Möbel, schöne Ofen mit den seltensten Bildern und Figuren in den Kacheln. Außer dieser Villa lag im Osten der Insel nach der Angerburger Seite tief im dunkeln Schatten ein Wirthshaus, dessen Wände, aus kunstvoll zusammengelegten Stämmen bestehend, mit buntpfarbigem Moos dicht verstopft und mit einer Menge großer Spiegel geschmückt waren.

Wir trennen uns von dem romantischen Silande und steuern, dem rechten Ufer immer näher kommend, einem ungeheuren Schilfdickicht zu. Dies gewährt uns Durchlaß auf ziemlich schmaler Bahn. Da taucht links eine Insel auf, Wittjong, auf der ein paar Häuschen stehen, und bald darauf wieder eine, Kiraiten, nach welcher auch der zwischen beiden gelegene Theil des Mauersee's Kiraitenjee genannt wird. Das Wasser zwischen dieser von Fischern bewohnten Insel und dem linken Ufer ist so flach, daß die Leute hindurchwaten können; nach dem rechten hat man vor vielen vielen Jahren auch zu Fuß und Wagen hindurch können indes ist dies durch Anstauung des Wassers und wol auch durch Baggern zum Zwecke der Schiffahrt unmöglich geworden. Die Leute auf Kiraiten sind in lebhafter Bewegung, sie schaffen ein wol 50 Meter langes Ney auf zwei Rähne, um auf den Fischfang zu gehen. Indem wir nach dem rechten Ufer hinschauen, öffnet sich unseren Blicken plötzlich eine schmale, trotz des hellen Sonnenscheines im Halbdunkel daliegende lange Wasserrinne. Es ist der Canal, der in den Park von Steinort, dem auf einer großen Halbinsel gelegenen Sitze der Grafen von Lehndorff, führt. Wir steuern darauf los, um den herrlichen Park zu besuchen, was, wie wir wissen, stets mit großer Liebenswürdigkeit gestattet wird. Doch der Canal ist zu schmal, als daß wir ihn mit unserem Dampfer bequem befahren könnten, er ist nur für den kleinen Steinorter Dampfer hergestellt. Wir halten deshalb am Ausgange desselben, um die kleine, durch bruchiges Terrain führende Strecke zu Fuß zurückzulegen. Doch wir haben die Entfernung bedeutend unterschätzt. Es ist uns tüchtig heiß geworden, bis wir den Park erreichen, 10 Minuten haben wir auf dem weichen Boden wacker ausschreiten müssen. Doch der Mühe folgt auch der Lohn. Welch überwältigender Anblick, diese Reihe von Baumriesen, die uns dem prächtigen Gartenhäuschen zuführt! Wir erinnern uns nicht, so mächtige Eichenstämme je gesehen zu haben; sie müssen schon manches Jahr gestanden haben, als die Lehndorff's im Jahre 1554 hier ihren Wohnsitz aufschlugen. Wie viel Geschlechter haben diese Riesen entstehen und vergehen sehen, wie viel Sterbliche, freudebewegte und gramgebeugte, sind in ihrem Schatten gewandelt, selbst Fürsten und Könige haben unter ihnen gewelt! Im Herbst des Jahres 1883 sahen sie einen langen Leichenzug. Der Graf Karl Meinhard, derselbe, der mit seiner Gemahlin in seiner Gasteiner Villa so oft den Besuch des Kaisers Wilhelm empfing, war in der Blüte seiner Jahre auf einer Reise in Italien einem Halsleiden erlegen und wurde aus den weiten Hallen seines Schlosses zur ewigen Ruhe hinausgetragen. Der Jammer, der seinem Sarge nachtönte, war ein aufrichtiger. Sein hervorragendster Charakterzug war das Bestreben wohlzuthun; dies Bestreben hat dieses edle Geschlecht von jeher ausgezeichnet. Berichtet doch auch die Chronik aus der Pestzeit, jener Zeit der dumpfen Verzweiflung, da der Müller nicht mehr mahlte, der Bäcker nicht mehr backte, der Fleischer nicht mehr schlachtete, daß die Gräfin Marie Eleonore, geb. Gräfin von Dönhoff, die dritte Gemahlin des Alhasverus von Lehndorff, jeden Tag eine vier-spännige Fuhr mit Lebensmitteln nach Angerburg schickte. Indem wir unter den rauschenden Baumwipfeln unseren Weg zurück verfolgen, lesen wir im Vorbeigehen an einem Stamm den Namen Frédérique, duchesse de Holstein, die ihrem Entzücken über den Steinorter Aufenhalt in einigen Versen Ausdruck giebt: O jours pleins de douceur . . .

Wir dampfen nun noch eine Weile am eichenbesetzten Ufer entlang über den nach links sich weithin dehnenden Dargainensee, bis wir, um eine Ecke bieugend, in einer Entfernung von etwa einer halben Meile eine walddgefrönte

hohe Landspitze, die Rogger Spitze, vor uns haben. Ihr steuern wir zu. Rechts hin scheint sich die Wasserfläche bald zu schließen; doch nein! hinter einer weit vorspringenden Landzunge blinkt wieder ein Wasserpiegel, der Dobensche See. Hier können wir aus dem leichten Nebelschleier, der den Hintergrund verhüllt, einen dunklen Punkt etwas deutlicher hervortreten sehen; es ist die hochragende, eine entzückende Aussicht gewährende Insel Gilm, auf der noch die Trümmer einer Heidenburg zu sehen sind, wiewol im Jahre 1634 der Freiherr Wolf von Schenk viele Tausend Ziegel aus dem alten Gemäuer zum Bau des Herrensitzes in Doben ausbrechen ließ. Haben wir die Rogger Spitze erreicht, so befinden wir uns auf dem Riffainsee, dem südlichsten Theile des im ganzen 2 Quadratmeilen großen Mauersees. Zur Linken liegen die Fluren, die zur Zeit der Ankunft des Deutschen Ordens mit einem heiligen Eichenhain des Donnergottes Perkunos bedeckt waren, dessen Bildnis hier auch stand. Diese Thatsache verbürgt noch der heutige Name des Domänengutes Pierkunowen. Sind wir hierüber hinausgekommen, so haben wir wol ein Duzend Inseln, große und kleine, vor uns, die alle bis auf den Großen Werder mit Wald oder dichtem Gestrüpp bedeckt sind, zur Frühlingszeit Brutstätten für eine Unzahl von Wasservögeln. Hier an lauen Abenden, wenn das Mondlicht auf dem Wasser glitzert, unter dem Gesange der Nachtigallen, die in allen Büschen schlagen, bei sanftem Winde dahinzusegeln, gehört zu den schönsten Genüssen, die einem Naturfreunde sich bieten können. Auf einer dieser Inseln, vielleicht der auch heute bewohnten Kernußa oder dem Großen Werder, saß einst, wie die Chronik berichtet, die Priesterin von Galindien, und gegenüber auf dem hohen Südufer des Sees, wo jetzt das Gut Schönberg liegt, der mächtige Fürst Msegups oder Tesjugub. Böse Zungen wissen zu erzählen, daß dieser manchen Abend unter dem Säuseln der uralten Eichen, die ihre knorrigen Aeste wie ein Schuzdach weit über das Wasser streckten und dem spähenden Monde nur flüchtige Blicke durch ihr Gezweig gönnten, geräuschlos die von flüsterndem Schilfrohr umsäumte Wasserbahn hinüber zur Priesterin gerudert sei zu einem süßen Stelldichein; indes wir wollen dergleichen Dinge aus der Heidenzeit nicht glauben, uns genügt die interessante Thatsache, daß wir hier zwei für die Vorzeit so bedeutungsvolle Stätten suchen dürfen.

Nun könnten wir an dem Schießstande der Lözener Garnison vorbei links in die Bucht hineinfahren, aus welcher der Verbindungs canal in den Löwentinsee führt; indes dürfen wir es nicht unterlassen, an dem seltsam gestalteten Großen Werder uns rechts herumwendend, dem Kleinen Werder, einer von Süden hereinspringenden Halbinsel mit köstlichem Laubwalde und schönen Spielplätzen, einen kurzen Besuch abzustatten. Auf der Rückfahrt von hier erblicken wir zur Rechten eine Ziegelei, daneben die Mündung eines kurzen Canals. Derselbe verbindet den Mauersee mit der Großen Popowka, einem Seehen, das die Westseite der Feste Boyen berührt, deren hohe Wälle uns schon, als wir um die Rogger Spitze herumbogen, in scharfen Linien am Horizont sichtbar waren.

Doch die Sonne hat mittlerweile ihren Höhepunkt überschritten, und Kehle und Magen, die wir mehrere Stunden hindurch nur mit kühlen Getränken haben erquicken können, mahnen uns, endlich ein kräftiges Mittagsmahl einzunehmen. Dieser Mahnung können wir auf das beste entsprechen, wenn wir den Lözener Canal bis zum Schlosse hinauffahren. Hier gebietet uns die Chausséebrücke Halt zu machen. Der Zeitraum, bis unser Dampfer diese sowie die Eisenbahnbrücke passirt und Holz aufgenommen hat, reicht aus, um uns in einem der vortrefflichen Gasthöfe Lözens zur Weiterreise zu kräftigen. Wollen wir

das ganze am Nordufer des Löwentinsees in langer Linie sich dehrende Städtchen bis zum Bahnhof durchwandern, so thun wir gut, den Dampfer nach dem Hafen zu bestellen; anderenfalls besteigen wir ihn wieder am Ausgange des Canals.

Eine Fahrt über den mehr als eine Meile langen und bis über eine halbe Meile breiten Löwentin gewährt, wenn er bewegt ist und man sich vor etwas Benetzung nicht scheut, einen hohen Genuß. Die meist kahlen Ufer, deren höchste Erhebungen zur Aufschüttung der Festungswälle abgetragen sind, gestatten dem Sturm, mit ungehemmter Wuth über die weite Wasserfläche hinzufegen, so daß nicht selten einzelne Wellenkämme über das Deck spülen. Dann sieht man, wie wahr die Masuren singen:

Wild flutet der See!
Drauf schaukelt der Fischer den schaukelnden Kahn.
Schaum wälzt er wie Schnee
Von grauser Mitte zum Ufer hinan.
Wild fluten die Wellen auf Vaterlands Seen, wie schön!
O, tragt mich auf Spiegeln zu Hügeln, Masoviens Seen!
O Heimatland, Masoviens Strand,
Masovia lebe, mein Vaterland!

Wild brauset der Hain!
Dort spähet der Schütze des Wildes Spur.
Müßig dringt er hinein,
Durchwandelt die Höhen, die Thäler, die Flur.
Ihr schwebenden Wolken, gedenket doch mein, am Hain!
O führt mich durch Wälder und Felder zur Heimat ein!
Der Jugend Hain, der Seen Strand,
Masovia lebe, mein Vaterland!

Thal, Hügel und Hain,
Dort wehen die Lüfte so frei, so kühn.
Möcht' immer dort sein,
Wo Söhne des Vaterlands kräftig erblühen.
Dort ziehen die Höh'n durch des Nebels Grau, o schau!
Hold lächelt auf Seen und Höhen des Himmels Blau!
O Heimatland, Masoviens Strand,
Masovia lebe, mein Vaterland!

Haben wir Rydzewen erreicht, so biegen wir dicht vor der Kirche rechts in den Saitensee hinein, und von hier nach einer Meile unter der Kullabrücke hinweg in den Jagodnersee. Dessen linkes Ufer war bis vor zwei Jahren mit dem herrlichsten Nadel- und Laubwalde bedeckt; leider ist der größte Theil davon niedergelegt worden. Haben wir das Ende dieses Sees erreicht, so bietet die Fahrt wol über eine Stunde lang nur wenig Abwechslung. Die nächsten Canäle und Seen, der Hensel-, Schimon-, Rottek-, Taltowiskosee zeigen uns rechts und links meist Brücher und schilfbedeckte Sümpfe; indes hat der Naturfreund doch öfter Gelegenheit, sich an schönen Viehherden, an Wasservögeln, Enten, Tauchern, ab und zu auch Schwänen, zu erfreuen. Die Landschaft ändert sich sofort, sobald wir das Rheinische oder Talter Gewässer erreicht haben. Dieses ist eine breite, vielfach gewundene Wasserinne mit hohen Ufern, die sich von dem Städtchen Rhein aus, dessen Kirche und hohes Schloß, heute eine Strafanstalt für weibliche Gefangene, wir ab und zu zur Rechten in der Ferne haben herüberleuchten sehen, wol 4 Meilen weit bis zum Spirdingsee erstreckt. Hier ist's wieder schön, rechts und links hohe, steile, an-

jänglich kahle, weiterhin mit Gebüsch und kleinem Gehölz bedeckte Ufer, die sich immer näher treten, die Spitze ab und zu mit einem Dörflein gekrönt, zur Linken auch einmal eine Strecke gelber fliegender Sand, ein Bild, wie wir es leider öfter in Majuren sehen können. Da zeigt sich auch der hohe, schlankt Thurm des freundlichen Städtchens Nikolaiten, welches an der schmalsten Stelle des Sees auf beiden durch eine Brücke verbundenen Ufern liegt. Der Ort erfreut sich einer großen Berühmtheit durch seine vortrefflichen geräucherten Maränen und — den Stinthenst, der nach dem Volksmunde unter der Brücke angekettet ist. Von der Vortrefflichkeit der Maränen uns zu überzeugen, haben wir reichlich Zeit, wir werden nämlich gut thun, da wir erst gegen Abend in Nikolaiten anlangen, hier zu nächtigen; den nächsten Gasthof, Rudezanny, würden wir erst in frühestens zwei Stunden erreichen.

Machen wir uns in der Frühe des nächsten Tages auf die Weiterreise, so sind wir in etwa 20 Minuten vor die Wahl gestellt, ob wir die etwa 3 Meilen lange Wasserstraße links nach Johannisburg, oder die ungleich mehr Reize bietende den Veldahn- und Niedersee hinauf einschlagen wollen. Um nach Johannisburg zu gelangen, müssen wir über die weite Fläche des Spirding, des größten der majurischen Seen, der sich durch seinen Fischreichthum auszeichnet (vor einigen Jahren wurden mit einem Zug 1800 Tonnen Brassen gefangen), dann den scharf strömenden Zeglinner Canal hinab in den Kosch- oder Warschau-see und nun noch eine kurze Strecke den Biffekfluß hinabfahren. Auf dem Spirdingsee liegt der sagerreiche, 40 Fuß steil aufsteigende Teufelswerder, auf dem Friedrich der Große gegen das Ende seiner Regierung das Fort Nyk erbaute. Dasselbe wurde schon unter seinem Nachfolger abgetragen, doch stand bis zum Regierungsantritt Friedrich Wilhelm's IV. eine kleine Garnison hier zur Bewachung der Kriegsmagazine, bis dieselben zum Zweck der Erbauung von Magazinen in der Feste Boyen abgebrochen wurden.

Nach Johannisburg führt die etwa 15 Quadratmeilen große, vorherrschend Kiefern aufweisende Wildnis oder Heide ihren Namen. Von dem Wildreichthum, den dieser Wald einst barg, ist kaum noch eine Spur vorhanden; die Bären, Auerochsen, Elenthiere, Hirsche, wilden Kasse sind ausgestorben, nur Rehe und Wildschweine finden sich noch, ab und zu auch ein Wolf, vor einigen Jahren wurde auch noch ein Luchs geschossen. Interessant ist der Bericht über eine Jagd, die bei Johannisburg gelegentlich der „anehnlichen“ Zusammenkunft des Königs von Polen, August's des Starken, mit dem Kurfürsten Friedrich, dem späteren König Friedrich I. von Preußen, im Jahre 1698 stattfand. Der Berichtstatter schreibt: Für den König und den Kurfürsten war auf einem sehr hohen und dicken Fichtenbaum ein kleines, überaus zierliches Haus aufgebaut, so wie die übrigen in den nach Art der Straßen angelegten Buden und Zelten ihren Aufenthalt fanden. Schon einige Wochen zuvor war durch die Jagd- und Forstbedienten fast des ganzen Landes und viele Tausend dazu aufgebotene Bauern das Wild nicht nur aus dieser Wildnis, sondern fast aus allen Wäldern in Preußen in diese Gegend zusammengetrieben worden. Es waren darunter Auerochsen, Glende, Rehe, Wölfe, Luchse und andere Thiere, insonderheit aber einige Hundert Hirsche. Die Jagd währte drei Tage hintereinander unter dem beständigen Schall der Trompeten, Wald- und Jagdhörner und anderer musikalischer Instrumente u. s. w.

Johannisburg bietet wenig, was des Sehens werth wäre. Haben wir dem Hause Yorks, welches dieser sich erbaute, als er hier 1797 bis 1799 in Garnison lag, einen Besuch abgestattet und allenfalls auch der hübsch gelegenen Johannis-

höhe, so können wir das Städtlein wieder verlassen. Um nun die schönsten Gewässer Masurens mit unserem Dampfer zu erreichen, müssen wir fast bis Nisolsaiken zurückfahren. Eine halbe Meile vor diesem Ort treten wir wieder aus dem Spiriding heraus, wenden uns scharf nach links herum und haben die Fähre Wierska vor uns. Hier beginnt der reizende Baldbahnsee. Zwei Meilen weit fahren wir zwischen hohen, fast ununterbrochen mit dem prächtigsten Walde geschmückten Ufern dahin, die sich bald vereinigen, bald auseinander treten; nur selten lugt ein Försterhaus oder ein Dörflein aus dem Waldesdickicht hervor oder zieht sich ein kahler Streifen das steile Ufer herab, eine Holzablage, wo die in der Forst geschlagenen Hölzer ins Wasser hinabgerollt werden. Haben wir die Wigrinner Bucht erreicht, so erblicken wir zur Linken dicht am Ufer ein paar halb verfallene Hütten. Es ist ein Ruffendorf, wie das Volk es nennt, eines der Dörfer, welche die vor etwa 60 Jahren aus Rußland flüchtende und in Preußen aufgenommene Secte der Philippinen in der Johannisburger Heide angelegt hat. Nun können wir bald auf dem rechten Ufer zwei Eichen aus dem Walde hervortreten sehen, die Königseichen genannt, unter denen der König Friedrich Wilhelm IV. auf seiner zu Anfang erwähnten Reise in einem Zelte längere Zeit verweilte. Von hier hat man einen herrlichen Blick auf die Oberförsterei und die Holzschneidemühle Gußianka. Der Ort, früher eine Privatbesitzung, gefiel dem König seiner reizenden Lage wegen so sehr, daß er ihn für die Krone anzukaufen befohl; erst im Jahre 1869 wurde aus dem Krongut ein Forstgut.

Hier in Gußianka wird unser Dampfer in der Schiffschleuse 7 Fuß gehoben, und wir erreichen nun die Gewässer, denen unter allen masurischen die Palme gebührt, den Kleinen Gußinsee, den wir, bevor wir ihn verlassen, ein paar Minuten hinauffahren wollen, um an seinem Ende den unter überhängenden Birken ausgebreiteten Teppich von weißen Seerosen bewundern zu können, dann den Großen Gußin, dessen bald vor-, bald plötzlich weit zurückspingende Ufer von einem Punkte aus an stillen Sommerabenden ein fünffaches Echo hören lassen, endlich die Krone aller, den 3 Meilen langen, hufeisenförmig gestalteten Niedersee, den eigentlichen Mittelpunkt der großen Johannisburger Forst, mit seinen kleinen, wie Bouquets aus dem Wasser sich erhebenden Inseln, seinen zahllosen lauschigen Buchten, seinen mächtig ansteigenden, entzückende Blicke über die blaue Wasserfläche und den unendlichen grünen Wald gewährenden Ufern.

An dem kurzen Verbindungscanal zwischen den letztgenannten beiden Seen, über den die Chauffee- und die Eisenbahnbrücke führen, liegt die Försterei Rudeczanny, etwas weiter rechts der Bahnhof, ein Gasthaus und eine Anzahl von Dampfschneidemühlen, von denen zwei mit ihren Unmassen von Bretterstapeln und schwimmenden Stämmen plötzlich sichtbar werden, sobald man, von Gußianka kommend, auf dem Großen Gußinsee an einer vorpringenden Waldecke gegenüber einer kleinen birkenumräumten Wiese rechts herumwendet. Von Rudeczanny aus sollte man nicht versäumen, einige lohnende Ausflüge zu machen, so nach dem Philipponenkloster am Duffsee, in dessen Umgebung eine mächtige Linde steht, die aus einem Stein herausgewachsen ist und denselben geiprengt hat; ferner nach der Oberförsterei Cruttinnen, von wo man wol eine Stunde lang auf dem Cruttinnfluß unter Bäumen, die ihre Wipfel oder Aeste tief herüberneigen, wie in einer Laube dahingleiten kann, bis man den von mächtigen Eichen umkränzten düsteren Cruttinn-, und weiter den spiegelklaren Muckersee erreicht; oder nach dem vom selben Flusse gebildeten einsam liegenden Gartensee, dessen westliches hohes Ufer von einem dichten Nadelwalde, das nördliche und

östliche von dem köstlichsten Laubholz bestanden ist. Hat man nach einer Dampferfahrt über die vorhin geschilderten Gewässer noch diese und andere leicht erreichbare Punkte in der Johannisburger Forst kennen gelernt, dann wird man gestehen müssen, daß unser Herrgott das Masurenland durchaus nicht im Zorne erschuf, sondern ihm recht vieles mitgab, was Herz und Sinn erfreut, und daß nur der Unverstand der Menschen es war, der die Berge und Landstriche, die sich für den Ackerbau nicht eignen und jetzt öde und kahl daliegen, des schönen Waldes und damit eines landschaftlichen Reizes und zugleich immer mehr im Werthe steigenden Ertrages beraubt hat.

Die sibirische Eisenbahn.

Nach den Angaben Woloschinoff's von Adertch von Erckert.

Mit vollem Recht nimmt das Project der sibirischen Eisenbahn das einen weiten Horizont eröffnende Interesse nicht allein Rußlands, sondern der ganzen Culturwelt in lebhaftem Anspruch. Das aphoristisch nur wiedergegebene Folgende möge dazu dienen, den darauf bezüglichen Verhältnissen näher zu treten und auch die verschiedenen zur Sprache kommenden Richtungen der westlichen Hälfte der sibirischen Bahn anzugeben. Moskau als der Kernpunkt, der eigentliche Ausgangspunkt gedacht, giebt der projectirten Bahn die gemeinschaftliche, wenn auch für Westeuropa viel weniger in Betracht kommende Bedeutung.

Das Project ist kein neues; es besteht seit einigen Jahrzehnten; zuerst trat es auf durch den hochgebildeten Grafen Murawjoff-Amurški, den ersten und bedeutendsten Generalgouverneur des vor 35 Jahren von Rußland in Besitz genommenen Amurlandes. Die verschiedenen Projecte widersprachen sich nicht nur gegenseitig, sondern viele widersprachen sich oft in sich selbst, zu vieles umfassen wollend, und über ein Ziel das mitgewollte andere schädigend. Westsibirien hat Rußland bereits 300 Jahre im Besitz; Ostsibirien bis Gorbiza 250 Jahre; das Amurgebiet war 200 Jahre in den Händen Chinas gewesen. Das erst seit kurzem erworbene Amurland und die benachbarten Gebiete haben in dieser Zeit das an Besiedelung nachgeholt, was Jahrhunderte dem übrigen Sibirien durch Besiedelung von Westen her geboten hatten.

Auf einer Quadratwerst (wenig mehr als ein Quadratkilometer) wohnen gegenwärtig im Gouvernement Tobolsk 1,1 Einwohner, in Tomsk 1,6, Jenisseisk 0,2, Irkutsk 0,6, im Gebiet Sabaisk 1,0, Amur 0,2, der Küste 0,6. Eine wirkliche Besiedelung Sibiriens kann durch Einwanderung nur durch eine Eisenbahn bewirkt werden, was auch auf den östlichsten Theil des Gebietes trotz des Seeweges Bezug hat, welchem Ergebnis eine verhältnismäßig viel stärkere chinesische Colonisation in die Mandchurei gegenübersteht; hier wohnen gegenwärtig etwa 10,000.000 Einwohner; im russischen Küstengebiet (welches freilich hoch nach Norden hinaufreicht) etwa 100.000 Einwohner.

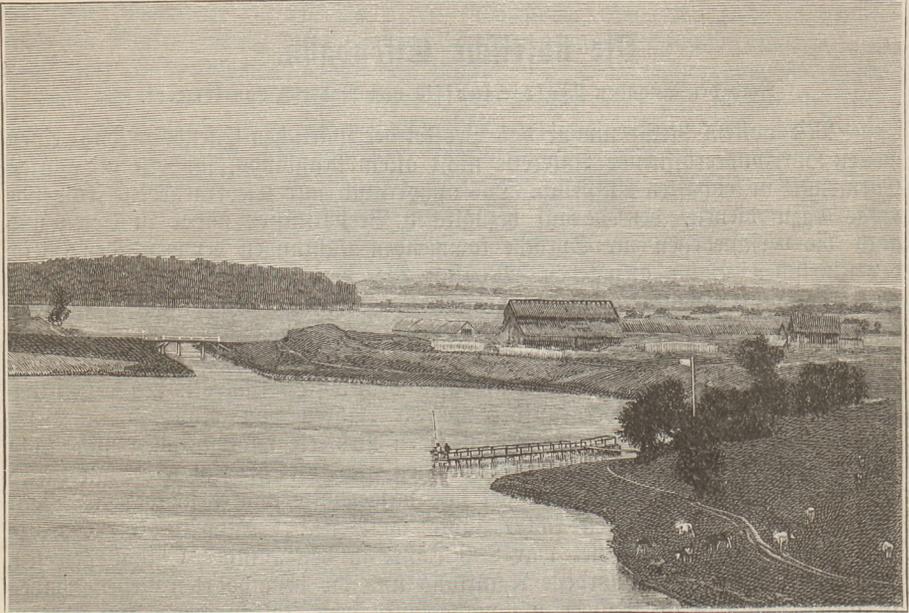
Die kurzen folgenden Notizen mögen für die Bedeutung und den Werth der zu erbauenden Bahn einigen positiven Anhalt geben.

Im Jahre 1887 wurden ausgebeutet an Gold:

Im Bezirk Jenisseisk	226 Pnd (75 Centner)
" " Kansk und Nishne-Udinsk	22 "
" " Atschinsk und Witnuffinsk	52 "
" " Sibirien westlich des Baikal	300 Pnd (100 Centner)

Im Bezirk Amur	362 Pud
" " Sabaitalsk	132 "
" " Olekminsk-Witim	494 "
Im Osten des Baikal	988 Pud (330 Centner)

Durch den jetzigen Bergbau nimmt die Goldausbeute im Jenisseisk- und Olekminskbezirke sehr ab, im Amurlande sehr zu. Die Gesamtausbeute an Gold aus Sibirien beträgt gegenwärtig über 60.0000 Pud (20.000 Centner) oder über 1.200.000.000 Papierrubel. (Auf 100 Pud Goldsand durchschnittlich weniger als $\frac{1}{3}$ Loth.) Dabei sind die ergiebigsten Goldlager für den Betrieb und Unterhalt bei weitem die theuersten, und unermeßliche Strecken aus



Blick auf die Grasse Popowka und das Südende des Mauersees. (Zu S. 443.)

Betriebsrückichten verschüttet und vertorft. Die Zahl unbeschäftigter Arbeiter in der Richtung Tomsk-Irkutsk ist bedeutend.

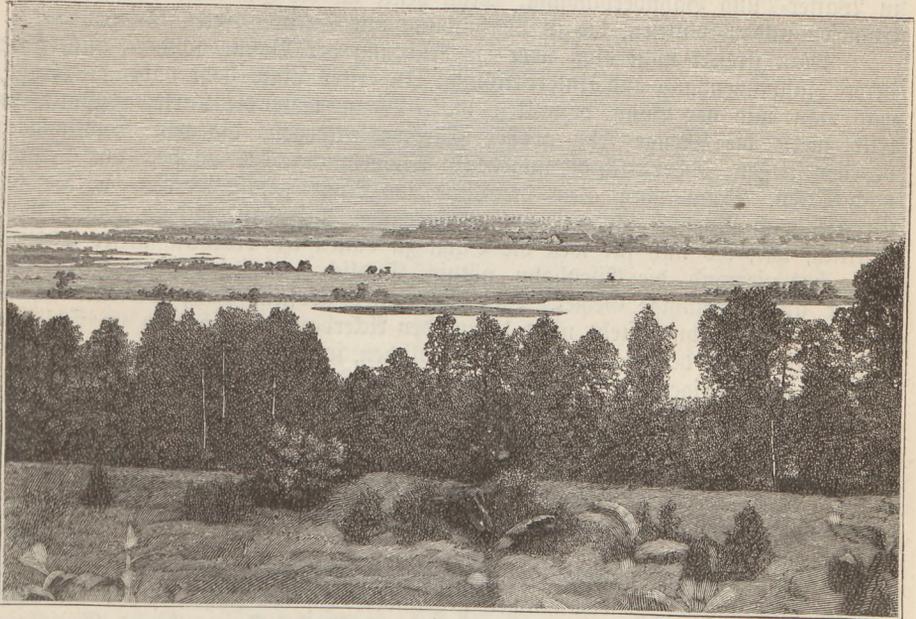
Aus China werden alljährlich nach Rußland etwa 2.000.000 Pud Thee eingeführt; davon die Hälfte über Irkutsk und von diesen 850.000 Pud weiter über Irkutsk und ein kleiner Theil zu Wasser nach Nikolajewsk. Eine Eisenbahn würde allen diesen Thee nach dem Hafen der Bahn bringen und viel Gewinn durch ersparten Transport.

Von den genannten drei Hauptfactoren: Besiedelung, Gold, Thee, gehen wir streckenweise zu der Richtung der Bahn selbst über.

Von Moskau bis Nischni-Nowgorod führt eine Bahn, von dort bis Perm gute Wasserverbindung, von Perm nach Tjumen, über Jekaterinburg, eine Bahn. Leider wurden bei dieser Richtung zwei verschiedene Ziele ins Auge gefaßt: Verbindung des Ob mit der Wolga und Verbindung mit den Uralbergwerken; daher die vielen Biegungen der Richtung; und der Transit durch seine Billigkeit der Fuhren concurrirt mit den theuren Bahnpreisen!

Von Tjumen bis Tomsk Wasser Verbindung, für Passagiere in 9 Tagen, für Frachtstücke in 15 bis 20 Tagen. Auf dem Ob fahren 64 Dampfschiffe; die Zeit könnte um die Hälfte verkürzt werden.

Von Tomsk bis Irkutsk sind 1568 Werst festen Bodens, bei unglaublicher Wegbeschaffenheit im Sommer und Winter; die Lastfuhrer oft zu hundert zusammen, auf je fünf Fuhrer ein Führer! 40 bis 50 Tage Fahrzeit, 4,000.000 Pud hin und zurück. Jeder Führer macht im Jahr 3200 Werst und ist fast sechs Monate unterwegs, da er die Tour zweimal macht. Etwa 80.000 Fuhrer im Jahr; 16.000 Führer, 80.000 Pferde. Die Ortschaften längs des Weges angelegt, für Unterkunft der Führer, sind oft 5 bis 7 Werst lang.



Blick von Schönberg auf den Mauersee. (Zu S. 443.)

Oestlich von Irkutsk gehen die Frachten theils auf der Angara, theils zum Baikal, über den Baikal (Sommer und Winter) oder um den Baikal.

Vom Baikal bis Sretensk an der Schilka: Die gesammte angesiedelte Bevölkerung des transbaikalischen Gebietes (Sabaikalsk) vertheilt sich auf zwei Regionen: im Westen die Unterläufe der Flüsse Schilka, Selenga und Tschikoi, im Osten die Thäler der Ingoda, Unda, Schilka, Nertscha und Gasimur. Die ganze Mitte ist wüst, felsig und fast unbewohnt. Die Poststraße schneidet mitten durch. Im Norden und Süden derselben leben Nomaden und Jagdvölker. Die Straße geht 440 Kilometer lang durch jene Wüstenei zwischen Werchne-Udinsk und Tschita. Nach 30jährigem Verkehr wohnen längs dieser Strecke 3400 Personen beiderlei Geschlechtes!

Der Amurfluß ist die Lebensader Transbaikaliens bis zur Küste, das eigentliche Transbaikalien die Schranke zwischen Ost und West. Auf der von Sretensk weitergehenden Strecke, im Bassin des Amur, gehen gegenwärtig 45 Dampfschiffe mit 2800 Pferdekräften. Schlechte Schiffe, hohe Preise. Von

der Station Grafskaja am Amur bis Wladiwostok geht die Verbindung im Sommer den Ussuri aufwärts bis zur Mündung des Sungatscha, diesen Fluß aufwärts bis zum Chankasee, über diesen See bis zur Ortschaft Kamen-Ryboloff (Fischerstein) zu Wasser. Von hier bis Wladiwostok, 200 Werst Landweg. Der See Chanka, der Fluß Sungatscha und der obere Ussuri bieten viele Hindernisse für den Verkehr.

Somit ist Wladiwostok und das südliche Ussurigebiet fast vollständig von dem europäischen Rußland nicht nur, sondern auch vom Amurgebiet getrennt; zum großen Theil — wenn auch durch Entfernung und Verbindung geringer — auch Irkutsk von Westsibirien. Erst der Ob steht mit dem europäischen Rußland in Wasser- und Bahnverbindung. Man denke an die Hunderte von Millionen Chinesen und Japanesen, die in Verbindung mit Europa treten könnten.

Man streitet nicht bloß über die Richtung der Bahn, sondern auch über deren Zusammenhang und Unterbrechung. In erster Linie steht dabei die Frage, was man mit der Bahn bezwecken will. Wenn man die Karte anschaut, so tritt zuerst die Menge sehr großer Ströme entgegen, die von Süden nach Norden fließen; dabei auch die ungeheure Ausdehnung des Landes von Westen nach Osten. Dann muß aber die Linie ins Auge gefaßt werden, welche die Grenze nach Norden hin für den ertragreichen Ackerbau bildet. Dann wird deutlich, wie, wo und für wen die Bahn zu bauen ist. Nördlich dieser letzteren Linie hat niemand die Eisenbahn nöthig. Südlich von ihr liegt das für Ausfiedler aufnahmefähige Gebiet. Das Ziel einer großen, ganz Sibirien durchziehenden Eisenbahn besteht nicht darin, den Ackerbau zu befördern im südlichen Theile, oder aber den Goldgewinn im nördlichen, sondern darin, den nachtheiligen Einfluß zu beseitigen, welchen die ungeheuren Entfernungen haben, um dieses ganze lange und schmale Gebiet zusammenzuziehen, den Stillen Ocean mit dem europäischen Rußland und die Flußläufe zu verbinden, welche die fruchtbaren Gebiete Sibiriens durchschneiden. Wenn es möglich wäre, zu sehr billigen Preisen und in verhältnismäßig schneller Fahrt die Bahn nutzbar zu machen, so würde ein außerordentlicher Transitverkehr und für Sibirien selbst eine neue Aera entstehen.

Die ins Auge gefaßten Pläne für die Ausföhrung der Bahn waren in kurzem auf folgende Untersuchungen gegründet: In den Jahren 1887 bis 1889 wurden einzeln die Theilstrecken Tomsk-Irkutsk, Baikal-Sretensk und Grafskaja-Wladiwostok, sowie die Ufergegend des Baikal von Irkutsk bis zur Station Myssovo untersucht.

Die Linie Tomsk-Irkutsk, 1568 Werst, unweit der gegenwärtigen Verkehrsstraße. 621 Werst mehr eben, 947 Werst gebirgig. Kostenpreis etwa 60,000.000 Rubel.

Die Linie um den Baikal, 293 Werst; stärkste Neigung wie vorher etwa (0,015 bis 0,012). Kostenpreis 23,000.000 Rubel; also doppelt so theuer als die vorige Theilstrecke. Mit einem Tunnel von etwa 4000 Meter.

Die transbaikalische Linie vom Hafen Wykoba bis Sretensk an der Schilka, 1001 Werst, fast ganz in ebener Gegend, mit hölzernen Brücken. Kostenpreis 43,000.000 Rubel.

Ussurilinie von Wladiwostok bis zur Station Grafskaja, 393 Werst. Mehr eben. Kostenpreis 23,000.000 Rubel.

Die übrigen Theile der Linie sind noch nicht durchforscht; es läßt sich aber annehmen, daß zwischen Tschelabinsk und Tomsk und überhaupt am Ob die Kosten geringer sein werden als auf den obigen Strecken. Von Miass bis

gleichzeitig in Tschelabinsk, Omsk, Tomsk, Atschinsk und Krasnojarsk gebaut wird; 11 Jahre aber, sobald von Krasnojarsk nach Osten erst dann begonnen wird, wenn die Linie bis Atschinsk fertig ist. Legt man dann noch sechs Jahre für die transbaikalische Strecke hinzu, so würde das Amurland erst in 17 Jahren verbunden sein. Wenn aber vorher die Baikalfstrecke fertig sein sollte, dann erst in 21 Jahren. Wenn von Slatoust und Wladiwostok gleichzeitig begonnen wird, so würden in 11 Jahren zwei Linien, je 3000 Werst lang, fertig sein, mit einer weiten (1000 Werst) Unterbrechung in Transbaikalien, fast unbewohnt und fast unpassirbar für Lasten. Nur für Voruntersuchungen würde diese Art des Baues ein Zeitgewinn sein; um zum Ziel zu gelangen, muß auf verschiedenen Punkten gleichzeitig begonnen werden.

Dann könnte die ganze Linie (ohne Baikal) in sechs Jahren, mit der Baikalfstrecke aber in zehn Jahren vollendet sein. Dazu dürften je 100,000.000 Rubel in den ersten beiden Jahren, je 50,000.000 in den beiden folgenden und je 25,000.000 in den beiden letzten nothwendig sein. Ist dies nicht ausführbar, dann müßten die großen Flußläufe miteinander nur verbunden werden. Also Tomsk-Irkutsk zu beginnen von Tomsk, Atschinsk, Krasnojarsk; gleichzeitig die transbaikalische und Ussuristrecke; dann wären in sechs Jahren Sibirien und Wladiwostok durch Dampfkraft mit dem europäischen Rußland verbunden.

Also drei Theilstrecken zwischen den Flüssen sind das Minimum, auf welches man sich zu beschränken hätte. Freilich erfüllt dieser Plan bei vielen Vortheilen, durchaus nicht das eigentliche vorgesteckte Ziel. Eine Linie Tomsk-Irkutsk ist die billigste, aber auch am wenigsten Nutzen bringende. Nutzen für den Theehandel bringen schon die Strecken Transbaikalien und Ussuri. Verhältnismäßig den größten Nutzen im großen ganzen bringt die Linie Ussuri. Transbaikalien liefert allein jährlich 150.000 Rindviehhäute für den Ueberzug von Theekisten. Statt 4½ Monat Schifffahrt in Nikolajewsk, ist der Hafen von Wladiwostok neun Monate offen. Der Weg zum Amur und zurück wird um 2000 Werst verkürzt und läßt beschwerliches Umladen entbehren. Von Odesa nach Wladiwostok kostet ein Pud 30 Kopeken (75 Pfennige gegenwärtig), nach Nikolajewsk 60 Kopeken.

Also nur zwei Sachen sind ins Auge zu fassen: eine vollständige Linie durch ganz Sibirien, oder bloß drei Theilstrecken zwischen den Flußgebieten; dabei gleichzeitig von allen den Punkten beginnen, die zu Wasser zugänglich sind. Also entweder in sechs Jahren, mit Ausnahme der Baikalfstrecke, die ganze Linie, oder in fünf Jahren die Theilstrecken; mindestens aber und sofort die Ussurilinie.

Außer diesen Betrachtungen wurde noch in Erwägung gezogen für den Anschluß der eigentlichen sibirischen Linie an die Uralgegend, neben dem Ausgangspunkte für erstere, von Slatoust-Tschelabin aus, das bereits über Sjamara mit Moskau verbunden ist, eine Verbindungslinie von Nishni-Nowgorod in gerader Linie nach Perm und, als Fortsetzung der bestehenden Linie Perm-Tjumen, von Tjumen über Salutorowsk am Tobol, Tschim am Tschim, über den Irtysch nach Kainsk und dann weiter Tomsk in der dann oben betrachteten Fortsetzung.

Ferner wurde eine südliche Richtung von Drenburg über Orsk in die Kirgisensteppes nach Aktmolinsk nach dem nördlichen Bergwerksgebiet des Altai über Niszk, Minussinsk nach Nishne-Ubinsk ins Auge gefaßt.

Es beweist solches wol nur, daß sich alles nicht nur mit einer Linie vereinigen läßt, sondern daß der ursprünglich gewollte Hauptzweck durch erweiterte Betrachtungen oft mehr oder weniger aus den Augen verloren wird.

Zu bedauern bleibt, daß solcher Hauptzwischenpunkt und Mittelpunkt, wie Rajan, außerhalb aller Projecte geblieben ist; Rajan-Nishni-Nomgorod und Kasan-Berm oder besser Zekaterinburg direct, mit kurzer Abzweigung nach Berm, dürfte die geradeste und kürzeste und verkehrreichste Linie sein, die sich nach Osten hin, wie oben angegeben, fortsetzt.

Orenburg schaut nach Südosten, es führt nach Vorder- oder Westasien, in eine andere Welt als die sibirische, für eine spätere Zukunft.

Im russischen Reich sind mit Recht die Gesichtspunkte für die Bahnen und die Entstehung derselben aus dem entgegengesetzten Gesichtspunkt hervorgegangen als in Deutschland. In Deutschland entstanden die großen Linien erst durch Vereinigung früherer Locallinien; in Rußland faßte man die wichtigsten Endpunkte ins Auge, die Zwischenglieder verschwanden mit Recht in ihrem Specialwerth. So war es richtig, daß von Petersburg nach Moskau fast nach einem Lineal angelegt wurde, was liegt auch dazwischen? Je weiter und umfassender der Ausblick, desto wichtiger der Horizont, desto unwichtiger die Punkte im Kreise.

Eine Donauraufe von Belgrad nach Turn-Severin.

Von Emil Koschäl.

(Schluß.)

Unser Dampfer jagt mit Blitzesschnelle dahin; am linken Ufer erblicken wir die kunstvolle Szechenyistraße, rechts aber die deutlichen Spuren der berühmten, theilweise in den Felsen gehauenen Römerstraße, welche der römische Kaiser Trajan zur Zeit des ersten Dakischen Krieges 101 n. Chr. erbauen ließ. Nachdem wir den gefährlichen Rajanwirbel passirt haben, zeigt sich uns links die Veteranhöhle. Dieselbe erinnert uns an die bewunderungswürdige Tapferkeit und Todesverachtung, mit der in den Jahren 1692 und 1788 österreichische Truppen diesen strategisch wichtigen Posten gegen die türkische Uebermacht zu vertheidigen wußten. Ihre Geschichte bildet ein ehrenvolles Blatt in der Geschichte der österreichischen Armee.

Bei Dubova passiren wir die schmalste Stelle des Rajanpasses von 112 Meter, und nachdem sich der Strom wieder etwas erweitert hat, erreichen wir Ogradina und erblicken rechts auf senkrechter Felswand die vielgenannte, heute leider nur mehr zum Theil lesbare „Trajanstafel“¹. Dieselbe befindet sich hart an der vorerwähnten Römerstraße und trägt folgende Inschrift:

IMP. CAESAR. DIVI. NERVAE. F.
 NERVA. TRAIANVS. AVG. GERM.
 PONTIF. MAXIMVS. TRIB. POT. IIII.
 PATER. PATRIAE. COS. IIII.
 MONTIS. — — L — — II. AN — — BVS.
 SVP — — AT — — E —

Der Geschichtsschreiber Arneth hat die Inschrift folgendermaßen gelesen:

Imperator Caesar divi Nervae filius
 Nerva Trajanus Augustus Germanicus
 Pontifex Maximus tribuniciae potestatis quartum

¹ Ueber die neuesten Vorkehrungen zum Schutz der Trajanstafel vgl. die Mittheilung auf S. 469.

Pater Patriae Consul quartum
 Montis et fluvii anfractibus
 Superatis viam patefecit.

Oberhalb der Tafel finden wir, in den Stein gemeißelt, einen römischen Adler rechts und links Delphine.

Es folgen nun Zeselnicza und Tekije und schließlich Alt-Drjova, königlich ungarische Grenzstation, mit etwa 2000 Einwohnern. Alt-Drjova erhebt sich auf den Trümmern der einstigen römischen Colonie Tierna und hatte später viel unter der Herrschaft der Bulgaren, Hunnen und Awaren zu leiden. Die Wichtigkeit der Lage des Ortes erkennend, hat bereits König Sigismund von Ungarn zu Ende des 14. Jahrhunderts Alt-Drjova befestigt; dieses konnte jedoch dem Anstrome der Türken, nach dem Falle von Belgrad, nicht standhalten und fiel im März 1522. Mit geringen Unterbrechungen blieb dann Alt-Drjova unter türkischer Herrschaft, bis es in Folge des Friedens von Sistova (4. August 1791) an Oesterreich kam. In Alt-Drjova empfiehlt es sich, Aufenthalt zu nehmen, um die historisch berühmte Kronkapelle und die Bäder von Mehadia zu besuchen.

Die Kronkapelle liegt gleich außerhalb Drjova am Fuße des Berges Allion und wurde im Jahre 1855 erbaut. Kossuth vergrub nämlich hier im Jahre 1849 auf seiner Flucht die ungarischen Kroninsignien, welche in einer eisernen Kiste verwahrt waren, und erst im Jahre 1853 gelang es den unausgesetzten Nachforschungen des Majorauditors Titus von Karger, das Versteck ausfindig zu machen, worauf 1855, genau am Fundorte, die Kronkapelle erbaut wurde.

Nach Mehadia und Herkulesbad bringt uns die Bahn von Drjova in etwa 30 Minuten, doch empfiehlt es sich, die Fahrt mittels Wagen zu unternehmen. Wem es seine Zeit nur halbwegs gestattet, möge nicht versäumen, diese schon den alten Römern wohlbekannten Bäder zu besuchen. Die Fahrt dahin ist von großartiger Schönheit und die Lage Mehadias eine bezaubernde. Daß diese heilkräftigen Bäder schon den Römern bekannt waren, geht aus den zahlreichen Bauresten von Thermen und Aquäducten römischen Ursprungs, welche sich daselbst befinden, deutlich hervor. Schon auf dem Wege nach Mehadia sehen wir bei Doplez an der Czerna elf prachtvoll erhaltene Bogen einer römischen Wasserleitung, welche man weithin verfolgen kann, was zu der Vermuthung Anlaß giebt, daß die Römer, bei denen Bäder eine so bedeutende Rolle spielten, die warmen Quellen von Mehadia bis nach Drjova geleitet haben. Manche Forscher bezeichnen diesen Aquäduct für eine türkische Schöpfung.

Zurückgekehrt nach Alt-Drjova, benutzen wir den nächsten Dampfer, um den letzten, doch keineswegs minder schönen Theil unserer Fahrt anzutreten. Sobald wir Alt-Drjova verlassen haben, kommen wir an der in den Türkenkriegen viel genannten Donauinsel Ada Kaleh (Neu-Drjova) vorüber; dieselbe ist $1\frac{1}{4}$ Kilometer lang, 300 Meter breit, und macht mit ihren ausgedehnten Festungswerken und dem echt türkischen Gepräge einen hochinteressanten Eindruck. Ein Ausflug dahin ist gleichfalls von Drjova leicht möglich und zeigt uns ein Bild echt orientalischen Lebens. Die Festung entstand unter Kaiser Leopold I. und wurde unter Karl VI. und Maria Theresia bedeutend vergrößert. Im Jahre 1738 (14. August) mußte die Besatzung capituliren und wurde die Insel von den Türken besetzt; 1790 von Oesterreich zurückerobert, kam dieselbe in Folge des Friedens von Sistova (1791) wieder an die Pforte und verblieb unter

türkischer Herrschaft bis 1878, in welchem Jahre Oesterreich, im Einverständnisse mit der türkischen Regierung, neuerdings davon Besitz ergriff.

Indessen hat Uda Kaleh seinen vollkommen orientalischen Charakter beibehalten. Die türkische Moschee mit dem Minaret, von dessen Höhe der Muezzin die Gläubigen zum Gebete ruft, der Friedhof mit seinen eigenartigen Denkmälern, sowie die berühmten türkischen Kaffeehäuser bieten für uns ein ganz eigenartiges Bild. Die Bevölkerung der Insel ist größtentheils arm und bewohnt elende Hütten, doch finden wir auch solidere Wohnhäuser vornehmer Türken. Eine bezaubernde Ruhe liegt über diesem kleinen, saftig grünen Paradies, ein herrlich tiefblauer Himmel wölbt sich über unsere Häupter und von ferne hören wir das Losen der Donaufatarakte des „Eisernen Thores“. Ein Gefühl des süßesten Wohlbehagens bemächtigt sich unser, und wir glauben eines jener schönen Märchen aus Tausend und einer Nacht zu durchleben, denen wir in unserer Kindheit so gerne lauschten.

Doch setzen wir nun unsere Reise fort und genießen wir die herrliche Umgebung in vollen Zügen. Gleich gegenüber von Uda Kaleh erblicken wir die Ruinen des Forts Elisabeth, an Perciorova vorüber erreichen wir bei Schip die letzte und großartigste Stromschnelle der Donau, das „Eiserne Thor“ mit der höchst gefährlichen Klippe „Brigrada“.

Dieselbe drängt den größten Theil der Wassermasse des Stromes gegen das linke Ufer, einen 114 Meter breiten und 49 Meter tiefen Canal bildend, in welchem der Strom mit einer Geschwindigkeit von $4\frac{1}{2}$ bis 5 Meter dahinjagt, zahllose Wirbel und Brandungen bildend. Die höchst gefährliche Stromschnelle hat so manchem Schiff ein jähes Ende bereitet und kann selbst Dampfern gefährlich werden, wie dies bei dem türkischen Kriegsschiff „Silistria“ der Fall gewesen ist, welches 1862 seinen Untergang in den Stromschnellen des „Eisernen Thores“ fand.

Schon die Römer haben die Wichtigkeit der Beseitigung dieser gefährlichen Schifffahrtshindernisse erkannt und mit allen ihnen damals zu Gebote stehenden technischen Mitteln daran gearbeitet, wie dies die heute noch deutlich erkennbaren zahlreichen Steinbauten im Gebiete der „Katarakte“ beweisen. Leider sind alle bisherigen Versuche, durch Sprengungen diese an Naturschönheit so reichen, aber für die Schifffahrt oft so verhängnisvollen Katarakte zu beseitigen, von sehr bescheidenem Erfolg gewesen, doch hat Oesterreich laut des Berliner Vertrags vom Jahre 1878 es auf sich genommen, dieses gefährliche Schifffahrtshindernis fortzuschaffen, mit welchem Riesenwerke auch am 2. September 1889 bereits begonnen wurde. Die landschaftlichen Reize dieser Katarakte sind von erhabenster Schönheit, und wer eine Besteigung des vorerwähnten Berges Allion nächst Orsova nicht scheut, genießt ein Panorama, welches seinesgleichen sucht.

Gleich nach Passirung des „Eisernen Thores“ erweitert sich der Strom plöblich; die Berge treten zurück und gestatten uns einen Blick in die rumänische Ebene.

Nach Berührung von Gladova, woselbst sich die Reste eines römischen Castells befinden, landen wir in Turn-Severin, dem Ziele unserer Fahrt, und verlassen das Dampfboot, voll der herrlichen Bilder, die wir von dessen Deck genossen haben.

Turn-Severin, schon ein strategisch wichtiger Punkt der alten Römer am linken Donauufer, auf einer kleinen Anhöhe gelegen, zeigt sich uns als wichtige Handelsstadt von 8000 Einwohnern und hat, wenn auch zum großen Theil deutsch, doch vollkommen das Gepräge einer rumänischen Stadt.

Von den historischen Denkmälern finden wir daselbst die ehrwürdigen Reste der großartigen, vielbewunderten Trajansbrücke. 103 bis 106 n. Chr. von Apollodorus Damascus erbaut, überlegte dieselbe den Strom auf zwanzig Pfeilern, von welchen jeder 170 römische Fuß vom nächsten entfernt war, eine Breite von 60 Fuß hatte und sich 150 Fuß vom Grunde erhob. Diese großartige Schöpfung römischer Baukunst wurde aber aus politischen Gründen von Kaiser Trajan's Nachfolger Hadrian wieder zerstört. Noch ein zweites Bauwerk römischen Ursprungs besitzt Turn-Severin, und zwar die Ruinen der Befestigungsanlagen zum Schutze des Donauüberganges, erbaut unter Kaiser Alexander Severus, nach welchem die Stadt ihren Namen hat. Die Stadt selbst bietet, nach unseren Begriffen, einen trostlosen Aufenthalt; schmutzige, theilweise jeder Beschreibung spottend schlecht gepflasterte Straßen, auf



Die Trajanstafel an der Donau.

denen man jeden Moment fürchten muß, aus dem Wagen geschleudert zu werden, führen uns an den langen Häuserreihen vorüber, durchwegs geschmacklose Baulichkeiten, in einem zumeist vernachlässigten Zustand. Der Besuch Turn-Severins giebt uns übrigens ein Bild aller übrigen Städte Rumäniens, welche einander, mit Ausnahme von Bukarest — dem Paris des Ostens — fast alle nahezu gleichen.

Wir eilen daher aus diesem nicht einladenden Häuergewirr nach den leider gleichfalls ziemlich vernachlässigten Anlagen, welche sich auf der aussichtsreichen Anhöhe befinden und einen Blick auf den gewaltigen Strom gestatten. Eine große Anzahl von interessanten Fundstücken römischen Ursprungs, wie Meilensteine, Legionärstafeln, Wegweiser und Denkmäler, sind hier in bunter Reihe aufgestellt und fesseln das Auge des geschichtskundigen Besuchers. Diese Anlagen bilden mit ihren Restaurants und sonstigen Belustigungsorten gewissermaßen das Rendezvous für Einheimische und Fremde. Bei den Klängen einer mitunter recht guten rumänischen Nationalkapelle entwickelt sich hier allabendlich

ein lebhafter Corjo und bietet Gelegenheit, Land und Leute eingehend zu studiren.

Rumänisches Militär, Beamte, Schiffs-officiere und Matrosen — die vielen Abenteuerinnen in den kostbarsten französischen Toiletten — dazu rumänisches Volk in seinen farbenreichen Nationalcostümen, sowie die stets zahlreichen Fremden geben ein ungemein buntes Bild. Die Stadt, übrigens schon zu den Römerzeiten der Sammelpunkt einer sehr zweideutigen Gesellschaft, erfreut sich auch noch heute keines besseren Rufes. In allen Straßen finden wir jene berüchtigten Tengel-Tangel, in welchen eine recht wild zusammengewürfelte Gesellschaft die zotenreichen Couplets der oft sehr zweifelhaften Künstlerinnen — es produciren sich



Das Eiserne Thor der Donau.

nur weibliche Kräfte — mit stürmischem Beifall belohnt. Es ist für uns eine ganz andere, eigenartige Welt, in der wir uns hier befinden, ein Gemisch orientalischen und abendländischen Lebens, ganz verschieden von unserer geliebten Heimat, der wir hier in weiter Ferne unwillkürlich mit freudigem Herzen gedenken.

So glaube ich denn, in gedrängter Form eine möglichst getreue Skizze dieser an Natur Schönheiten und historischen Erinnerungen so unvergleichlich reichen Donaupartie vorgeführt zu haben, und schließe in der Ueberzeugung, daß jeder Tourist, welcher diese verhältnismäßig so wenig bekannten Pfade betritt, nicht nur hoch befriedigt und voll der schönsten Erinnerungen an das Gesehene heimkehrt, sondern auch das Bewußtsein in sich trägt, Gebiete durchwandert zu haben, welche außerhalb der gewöhnlichen Touristenwege gelegen sind.

Reise von Ladakh nach Kaschmir im Herbst 1889.

Nach einem Reisebericht von Missionär Red's Lob im Auszug mitgetheilt von G. Th. Reichelt.
(Schluß.)

Unser zweiter Aufenthalt in Srinager währte volle 11 Tage, bis zum 31. October, und von dem in dieser Zeit Erlebten möge nun noch das Wichtigste folgen.

Wir kamen in dieser Zeit in vielfache Berührung mit den englischen, in Srinager stationirten Missionären und besonders mit der daselbst befindlichen, von den Doctoren Neve geleiteten englischen Mission. Die ersten Tage hatten wir auch unser Zelt, auf eine Einladung der Missionsdamen hin, in dem Missionsgehöfte aufgeschlagen. Aber der gerade in dieser Zeit eintretende, viel beklagte Tod der hochverdienten Missionsärztin Miß Dr. Butler, die zunehmende, für einen Zeltaufenthalt zu starke Kälte, und die Einladung unseres soeben aus Leh angekommenen Freundes und Gönners, des Capitäns Ramsay, bewogen uns bald, in ein neben seiner Wohnung liegendes Haus zu ziehen. Wir hatten aber auch an diesem neuen Wohnort beständigen Umgang mit den Missionären, Missionsärzten, deren Gehilfinnen und den Senanadamen, welche Zutritt zu den Frauengemächern der vornehmeren Eingeborenen haben, und wir lernten die ärztliche Mission der englischen kirchlichen Missionsgesellschaft ziemlich genau kennen.

Diese Mission hatte früher viel Feindschaft auszustehen vom Maharadscha und seinen Beamten, und um die Leute vom Missionshospital fernzuhalten, ließ der Maharadscha ein Concurrrenzhospital errichten. Dasselbe wurde aber nur sehr wenig benutzt, weil es zwar eine gute Verpflegung bot, aber keine geschickten Aerzte und Krankenwärter hatte.

Die gegenwärtigen Missionsärzte, die Gebrüder Neve, haben im Hospital und in der Stadt eine wirklich aufreibende Praxis und möchten nothwendig Unterstützung bekommen. Nach dem Jahresberichte von 1888 führten sie in diesem einen Jahre über 2000 Operationen aus und machten über 30.000 Besuche bei auswärtigen Patienten, und das ist offenbar zu viel Arbeit für zwei Aerzte.

Sehr verdient um die Eingeborenen macht sich auch der englische Missionär Knowles, besonders durch seine großartige Schulthätigkeit. Er hat mitten in Srinager mit Hilfe des englischen Residenten, zum großen Aerger der Regierung, eine siebenclassige Musterchule errichtet, die schon von 150 Schülern der besseren Stände besucht wird, da es überhaupt die einzige gute Schule der Stadt ist. Ich besichtigte diese Schule und fand, daß sie sehr gut geleitet wird und daß die Leistungen der Schüler vorzüglich sind.

Für die vornehmeren, ziemlich abgeschlossen und eingeschlossen lebenden Frauen sind die Senanamissionärinnen eine große Wohlthat, denn sie dürfen in alle Frauengemächer eindringen, suchen auf die vereinsamten Frauen christlich bildend einzuwirken, und besuchen und pflegen die Kranken.

Am 23. October abends erlebten wir in Srinager eine bedeutende Feuersbrunst. Wir waren gerade mit Brieschreiben beschäftigt, als uns unsere Leute meldeten, man sehe ein großes Feuer in der Stadt. Der Himmel war in der That bis hoch hinauf geröthet, und ich machte mich mit zwei Männern sogleich auf den Weg, um der Brandstätte näher zu kommen. Wir gingen die Promenade am rechten Flußufer hinab und kamen der schauerlich-schönen Scene so nahe, daß wir das Klagegeschrei der bedauernswerthen, vom Unglück betroffenen Leute

vernahmen. Die Glut am Himmel und der Widerschein derselben im Fluß war großartig und ließ auf ein sehr bedeutendes Feuer schließen. Am nächsten Tag hörten wir denn auch, daß 120 Wohnstätten in der Zeit von fünf Stunden ein Raub der Flammen geworden waren. Ein zerprungener Backofen hatte den Brand verursacht, der so schnell um sich griff, da fast alle Häuser aus Holz erbaut sind, von Löschanstalten in Srinager keine Rede ist, und die große Wassermenge des nahen Flusses unter diesen Umständen nichts hilft.

Wir kamen am folgenden Tag bei den Häuserttrimmern vorbei, als wir den sogenannten Zoologischen Garten besuchten, welcher einige Kaninchen, in einem Kasten verschlossene, völlig unsichtbare Vögel, einen wegen des entsetzlich riechenden Käfigs unnahbaren Leopard und zwei Kaschmir-Hirsche enthielt, von denen der eine allerdings ein Prachtexemplar war.

Eine kleine Bergbesteigung muß ich auch noch erwähnen, die wir während unieres letzten Aufenthaltes in Srinager vornahmen, nämlich die Besteigung des Takht-i-Suleiman (Thron des Salomo). Wir konnten nicht gut Srinager verlassen, ohne diesen steilen Felsen, das Wahrzeichen von Srinager, erklimmen zu haben, denn das wäre etwa so, als ginge man nach Rom, ohne den Papst zu sehen.

Der Takht-i-Suleiman ist ein dicht hinter dem Munkhi-Bagh sich etwa 300 Meter über die Ebene erhebender Felsen, den wir im Drang der Geschäfte bis jetzt nicht hatten berücksichtigen können, der nun aber endlich an die Reihe kam. Der Weg zum Takht führt in der Nähe des Missionshospitals steil hinan, meistens in Stufen, was bei einer Höhe von 300 Meter ziemlich ermüdend ist. In reichlich einer Stunde hatten wir die Spitze erreicht, die mit dem ältesten Tempel Kaschmirs gekrönt ist, denn der 200 Jahre vor Christo lebende König Asoka soll ihn haben aufführen lassen. Es ist wunderbar, daß dieser massive Kuppelbau, der in seiner edlen Einfachheit nach allen Seiten ins Thal hinabschaut, trotz der vielen, Kaschmir heimsuchenden Erdbeben, die mehr als 2000 Jahre so gut überdauert hat. Viel Sculpturenschmuck ist zwar nicht angebracht, aber die Linien an sich und die Verhältnisse des ganzen Baues sind entschieden schön. Der Tempel ist noch heute ein von den Hindus viel besuchter Wallfahrtsort. Uns war es besonders wegen der da oben zu genießenden Aussicht lieb, diese Höhe erstiegen zu haben, denn die sich hier darbietende Rundschau war wirklich die Mühe des Steigens werth. Der Tag war zwar ziemlich dunstig, und die ferneren Punkte, wie die Gegend von Gulmarg und Islamabad, waren nur andeutungsweise zu sehen, aber der in großen Windungen das Thal durchströmende Fluß, die Stadt zu unseren Füßen mit ihren Palästen, Moscheen, Tempeln und ihrem im nebeligen Dunst sich verlierenden Häusergewimmel, dann der Dalsee, den man mit seinen schönen Ufern erst von dieser Höhe aus recht überschaut und genießt, und unten am Bergabhang schöne Weingärten, Villen — alles dieses bildete zusammen ein überraschend schönes Panorama, welches wir froh waren, noch mitgenommen zu haben. Hier waren unsere Erwartungen weit übertroffen, und wir sprachen es uns aus, daß kein Punkt geeigneter sei, die uns nun so wohl bekannt gewordene Stadt mit ihren Umgebungen zu überblicken und ihr vor der Abreise einen Scheidegruß zuzurufen.

Der Abend desselben Tages, des 25. October, an dem wir den Takht bestiegen, brachte uns eine durch die gütige Vermittelung von Missionär Knowles uns zugekommene Einladung zu Hochzeitsfestlichkeiten, welche im Hause eines der reichsten Kaschmirer Kaufleute nach der Vermählung eines seiner

Söhne stattfinden sollten. Wann die Vermählung gewesen war, konnte ich nicht in Erfahrung bringen. Ich hörte nur, daß die damit in Verbindung stehenden Festlichkeiten einen ganzen Monat dauerten und daß kein Abend verging, an dem nicht eine ähnliche Gasterei war wie die, an welcher wir theilnahmen. Daß aber dieser Kaufherr sämtliche Missionäre, und wen sie als Freunde mitbringen wollten, einlud, hatte darin seinen Grund, daß sein Sohn die oben erwähnte Schule des Missionärs Knowles besucht hatte und daher ein freundschaftliches Verhältnis bestand.

Um 6 Uhr abends fanden wir uns mit unserem Töchterchen bei Mr. Knowles, der seinen kleinen Sohn auch mitnahm. Der Ausbruch verzögerte sich ziemlich, und als wir nach längerer Bootfahrt in der Nähe des festlichen Hauses ausstiegen, war es stockfinster, so daß wir nur mit Mühe auf sehr unebenem Wege zu dem hellerleuchteten Palast des Gastgebers gelangten. Am Hofthore mußten wir lange klopfen, ehe uns verspäteten Gästen aufgemacht wurde. Durch einen prächtigen, mit unzähligen Lämpchen erleuchteten Garten wurden wir nach dem Hause geleitet, welches ich bedauere nicht bei Tage gesehen zu haben. Sona Iellah Schah, von unserer Ankunft benachrichtigt, kam uns die Treppe hinab entgegen und geleitete uns mit orientalischer Höflichkeit in die erleuchteten Säle. Der etwa 60 Jahre alte Herr hatte echt muslimännischen Gesichtsausdruck, und sein gutes Aussehen war durch Pockenarben nur wenig entstellt. Er ging sehr einfach gekleidet, und von Brunkgewändern war überhaupt in seinem Hause nichts zu sehen. Der eine Saal, in welchem nachher sämtliche mohammedanische Gäste bewirthet wurden, war ein prachtvoller, durch bunte Laternen und Glaskugeln hell erleuchteter Kuppelbau. Der Saal, in welchem für uns gedeckt wurde, war ganz in europäischem Geschmack ausgestaffirt und mehr sanft und geschmackvoll erleuchtet. Der Besitzer war ursprünglich Shawl- und Teppichkaufmann, und schon darum sind alle in dem Gebäude verwendeten Teppiche von der kostbarsten und geschmackvollsten Art. Der ganze Palast enthält 106 größere und kleinere Räume, von denen uns unser freundlicher, durch einen gewandten Dolmetsch mit uns verkehrender Wirth eine ganze Anzahl, und zuletzt auch einen, des in der Stadt schlechten Trinkwassers wegen sehr werthvollen Brunnen zeigte, den er bis zu bedeutender Tiefe hatte graben lassen.

Nachdem wir dem Bräutigam oder jungen Ehemann, einem kaum dem Knabenalter entwachsenen, gut aussehenden Jüngling, vorgestellt waren, kam für uns Europäer die Zeit zum Essen, bei welchem unser Gastgeber meistens gegenwärtig war, um darauf zu sehen, daß alles richtig servirt wurde. Das Menu war kein europäisches, sondern enthielt die Speisen der höheren Stände in Srinager. Zuerst kam ein gewürzter Pilau (Reisgericht) mit auf sechs verschiedene Arten zubereitetem und von sechs Dienern servirtem Fleisch. Der zweite Gang war ein süßer Pilau, Reis mit Mandeln und Rosinen. Sodann kam eine Puddingpeise, und den Schluß bildete Butterbrot und Confect verschiedener Art, und endlich Obst und Früchte. Daß statt Wein Limonade und Sodawasser gereicht wurde, versteht sich bei einem muslimännischen Gastgeber von selbst.

Die Tafelmusik bestand aus melancholischen, sehr eintönigen und eigenthümlichen, von Guitarren, Violinen und einer Handpauke begleiteten Gesängen. Ohrenzerreißend konnte man die Musik nicht nennen, aber angenehm war sie auch nicht. Die meisten Gesänge sollen Loblieder auf die Europäer gewesen sein; doch war auch ein französisches dabei: „Père Jacques, donnez-vous.“

Der Text der kaschmir'schen Lieder und die Composition sollen von den ausführenden Musikanten selbst herkommen, deren Dirigent der Handpaukenschläger zu sein schien.

Nach Beendigung unserer Mahlzeit füllte sich der Kuppelsaal mit den mohammedanischen Gästen, die sich auf den Teppichen an der Wand herum niederließen. Zuerst wurde ihnen von zwölf Dienern, in zwölf großen plattirten Schüsseln mit schönen Deckeln Reis und Tschapatis (Brotfluchen) gereicht. Dann erschienen andere Diener mit großen kupfernen, mit Tüchern verdeckten Gefäßen und theilten das Fleisch aus. Diese Dutzende von verschiedenen Dienern, welche wir an diesem Abend sahen, waren aber nicht etwa fremde, nur für das Fest gemietete Leute, sondern sie bildeten die gewöhnliche Dienerschaft des Herrn Sona. Bestecke wurden den muselmännischen Gästen nicht gereicht, sondern es wurde mit der Hand zugelangt. Doch thaten dies die vornehmen Leute mit einem gewissen Anstand, so daß es gar nicht unziemlich aussah. Auch wurde nach der Mahlzeit Wachswasser herumgereicht zum Reinigen der Hände. Während des Essens sprachen die Herren miteinander, aber nur in halbblautem Ton.

Als das Essen allseitig beendet war, setzte sich an die großen bogenförmigen Fenster des einen Saales, um einem Feuerwerk zuzusehen, welches freilich europäischen Anforderungen nicht ganz entsprach, indem es hauptsächlich aus Kanonenschlägen und Goldregen bestand. Der Versuch, ein Feuerrad zu machen, mißlang; dagegen gerieth das trockene Gras auf dem Dach eines Nebenhauses in Brand und setzte uns etwas in Angst.

Nun war es aber für uns die höchste Zeit aufzubrechen, denn es war in der elften Stunde und der Weg zu unserer Wohnung war weit. Wir wurden von unserem freundlichen Wirth aufs liebenswürdigste verabschiedet, dankten für den gnußreichen und interessanten Abend, verließen das noch festlich strahlende Haus und waren froh, als wir wieder unsere Wohnung erreicht hatten.

Nach einigen mühevollen, mit Ordnen und Einpacken zugebrachten Tagen bestiegen wir am 31. October zum letztenmal ein Boot und verließen, nach Verabschiedung von unseren Bekannten, Srinager für immer.

Mit dem gemieteten Boot waren wir diesmal schlecht angekommen, denn es war ein altes, schmutziges Fahrzeug und so voll Ratten, daß uns ihr Gequieke des Nachts nicht schlafen ließ, und manchmal auch eine über uns weglief. Dazu waren auch die Bootskente wieder von der schlimmen Sorte, denn sie fuhren uns nicht ganz bis Ganderbal, wie ausgemacht war, sondern nur bis zu einem Punkt weit vor jenem Ort, indem sie behaupteten, bei niedrigem Wasserstand lande man immer da. Indessen, wir gelangten doch, wenn auch etwas später, nach Ganderbal, und hielten daselbst am 1. November einen Rasttag.

Die Weiterreise zu Pferd, in der Dandy und zu Fuß mußte natürlich über ganz dieselben Ortschaften gehen wie die Herreise, weil es keinen anderen Weg nach Ladakh giebt, als den über den Sodschipaß.

Die Gegend hatte aber jetzt schon ein ganz anderes Aussehen, weil die schönen Nußbäume und Laubwaldungen durch die eingetretenen Nachtfrost die Laub verloren hatten, und nun alles ganz kahl aussah.

Bei Sonamarg konnten wir es nicht unterlassen, die Anhöhe hinaufzusteigen, wo unser ehemaliges Wohnhäuschen stand. Auch hier war die Waldumgebung nicht mehr so schön wie früher, aber die Gletscher und hohen Berge

hatten nichts an Großartigkeit und Majestät verloren, sondern durch den vielen gefallenen Schnee eher noch gewonnen.

Nun mußte die steile Höhe des Sodschipasses genommen werden, was nicht ohne bedeutende Anstrengung und manchen Schweißtropfen möglich war, und an Reiten war natürlich nicht zu denken.

Oben empfing uns ein heftiger kalter Wind, der uns nöthigte, unsere wärmsten Kleidungsstücke anzulegen, der uns aber auch das schöne Wetter erhielt und die Regen- und Schneewolken verjagte.

Die nun wieder an die Reihe kommenden Kasthäuser waren uns, trotz ihres zum Theil traurigen Zustandes, bei der manchmal grimmigen Nachtfalte sehr erwünscht, und die Haupt Sorge, wenn wir uns abends in eine solche Schutzhütte flüchteten, war immer die, ob der Kamin guten Zug haben und tüchtiges Einfeuern gestatten würde.

Gern hätten wir auch wieder einmal, wegen des noch geschwächten Zustandes meiner Frau, einen oder zwei Kasttage gehalten, wenn uns nicht die Furcht vor zunehmender Kälte und der Wunsch unserer Leute zur Eile angetrieben hätte. Dieselben hatten sich nämlich ausgerechnet, daß ihr buddhistisches Neujahr auf den 19. oder 20. November träre, und an dem Tag wollten sie gern schon zu Hause sein, um rechtzeitig die erforderlichen Speiseopfer auf die Gräber ihrer Verstorbenen legen zu können. Wir wollten sie nicht an der Erfüllung dieses ihres sehnsüchtigen Wunsches verhindern und lieber auf einen Ruhetag verzichten, und sie schlugen diese gefällige Rücksichtnahme sehr hoch an. Da kam aber für beide Theile eine ganz unerwartete Hilfe. Wir begegneten nämlich in Tschulistampo Ladakher Leuten, die noch nach Kaschmir gehen, Geschäfte besorgen und doch noch zu dem wichtigen Neujahr zurück sein wollten und auch konnten, weil die Ober-Lamas, um die etwas daneben gerathene buddhistische Chronologie wieder in Ordnung zu bringen, das Neujahr um einen Monat verlegt, d. h. im Kalender einen ganzen Monat eingeschoben hatten!

In Europa würde natürlich eine solche Unordnung, wenn sie überhaupt möglich wäre, heillose Verwirrung anrichten. In Ladakh versteht man aber, sich mit einer solchen Eventualität abzufinden, und die Abrechnungen und Contobücher kommen dadurch nicht in besondere Unordnung. Uns aber war jedenfalls mit dieser weißen Neujahrsverschiebung ein Gefallen gethan, und wir konnten nun in Karghil, dem wärmsten Ort auf unserer Reise, am 11. und 12. November zwei recht angenehme Ruhetage halten.

Die Paßüberschreitungen zwischen Karghil und Lamayurru — jeden Tag eine — wurden immer um die Mitte des Tages ausgeführt, und wir hatten dabei nicht sehr von der Kälte zu leiden. Sehr schlimm, ja geradezu gefährlich, war aber der Abstieg durch die enge, jetzt theilweise mit einer Eiskruste überzogene Schlucht von Lamayurru, die zum Industhal hinabführt. Auf der ganzen Reise hatten wir kein so schlimmes Stück Weg gehabt, als dieses eisbekleidete Brong hinunter, und wir dankten Gott, als wir unverfehrt unten angekommen waren.

Als wir wieder zu dem klaren, smaragdgrünen Wasser des Indus kamen, den wir nach so langem Wohnen an seinem Ufer „unseren“ Fluß zu nennen pflegten, wurde es uns ganz heimlich zumuthe, und nach der Ueberschreitung der Brücke von Kalatse führte uns dann auch die Wanderung zwischen den bekannten fahlen Vergfetten Dienstag den 19. November, gerade drei Monate nach unserer Abreise, wieder in unser Heim, wo wir von allen Seiten freudig bewillkommet wurden.

Astronomische und physikalische Geographie.

Neue Ergebnisse der astronomischen Photographie und Spectroskopie.

Das Institut, welches die meisten Arbeiten auf dem Gebiete der Himmelsphotographie und der spectroscopischen Untersuchungen bisher lieferte, ist die Harvard-Sternwarte zu Cambridge in Nordamerika. Dieselbe hat vor kurzem ihren vierten Jahresbericht veröffentlicht, und die astronomische Zeitschrift „Sirius“ bringt eine ausführliche Besprechung desselben, der wir folgende kurze Notizen entnehmen.

Niemand hätte geahnt, daß in verhältnismäßig so überaus kurzer Zeit Arbeiten von solchem Umfange und von solcher systematischer Gründlichkeit hätten ausgeführt werden können; aber es verfügt auch das dortige Observatorium, dank der großartigen Liberalität wahrhaft erleuchteter amerikanischer Bürger, über Mittel, wie sie den europäischen Sternwarten nicht zur Verfügung stehen.

Die Arbeiten, von welchen hier die Rede sein soll, wurden aus den Mitteln eines besonderen Fonds ausgeführt, den man zum Andenken an Henry Draper bestimmt hat. Die erste Unternehmung bestand in der Herstellung eines Kataloges von ungefähr 10.000 Sternen von siebenter Größe und darüber nördlich von -25° Declination. Die zweite Untersuchung bezieht sich auf die Spectra der schwächeren Sterne. Es sind photographische Aufnahmen von einer Stunde Expositionsdauer in fast sämtlichen Theilen des Himmels gemacht worden nördlich von -25° Declination, und sie liefern das Material zur Discussion der Spectra der Sterne heller als neunte Größe.

Im Frühjahr 1889 ging eine neue Expedition nach Peru und es wurde ein Teleskop auf einem 2000 Meter hohen Berge nahe bei Chosika, 20 Meilen östlich von Lima, aufgestellt. Alles, was man dort zum Leben brauchte, mußte auf dem Rücken von Maulthieren aus 11 Meilen Entfernung herbeigeschafft werden. Wegen der großen Holzarmuth in der dortigen Gegend waren zwei Skelette von Häusern in Nordamerika hergestellt worden, welche die Expedition mitnahm. Das eine dieser kleinen Häuser diente als Wohnung, das andere war für die Aufnahme der Instrumente bestimmt. Während der ersten sechs Monate wurden mehr als 1300 photographische Aufnahmen gemacht, und als die Regenzeit einsetzte, wanderte die ganze Expedition nach Süden, um einen geeigneteren Punkt aufzusuchen.

Durch diese zeitweilige Entfernung des Teleskopes von der Sternwarte mußten verschiedene Arbeiten an der Sternwarte selbst natürlich unterbrochen werden, und da fand sich gleich Madame Draper bereit, die Mittel zur Verfügung zu stellen, um ein zweites gleich großes Instrument anzuschaffen. Dasselbe ist bereits seit September 1888 während jeder klaren Nacht in Thätigkeit. Eine der Arbeiten, welche mit Hilfe dieses Instrumentes ausgeführt werden soll, ist die Aufstellung von Karten des Himmels nördlich von 25° südlicher Declination. Damit werden die in Peru begonnenen Aufnahmen für den ganzen Himmel vollendet sein. Eine photographische Sternkarte wird auf diese Weise erhalten werden, nahezu in dem Maßstabe des Argelander'schen Atlas. In klaren Nächten wurden auch photographische Aufnahmen von Sternen bei der oberen und unteren Culmination ausgeführt, um die atmosphärische Absorption zu bestimmen. Daneben sind auch Aufnahmen mit einstuündiger Exposition von solchen Gegenden des Himmels gemacht worden, in welchen sich veränderliche Sterne befinden.

Sehr zahlreich sind die ausgeführten spectroscopischen Aufnahmen gewesen. Aus den erhaltenen Bildern zeigte sich in Bezug auf den allgemeinen Charakter der Sternspectren, daß das einfache typische Spectrum aus einem continuirlichen Hintergrunde besteht, welcher von einer Anzahl breiter Bänder durchschnitten wird, die wahrscheinlich alle dem Wasserstoff angehören. Dieses einfache Spectrum wird in zwei Weisen modificirt, einmal durch hinzukommende Linien, wie man sie in den Spectren mancher Sterne, des Orion und des großen Hundes, sieht, und dann durch Linien, welche im Sonnenspectrum auftreten. Alle diese Spectren kann man näherungsweise in eine Reihe gruppiren. An dem einen Ende derselben stehen Sterne wie ϵ Orionis, deren hinzukommende Linien fast so intensiv sind wie diejenigen des Wasserstoffes. Dann folgen Spectren, in welchen diese Linien zunehmend schwächer werden bis zu demjenigen von β Persei, in welchem sie beinahe verschwunden sind. Einige Sonnenlinien werden dann schwach sichtbar und sie treten immer stärker hervor.

Die Spectren gewähren ein ausgezeichnetes Mittel, um die Energie der verschiedenen Wellenlängen bei Sternen von verschiedenem Typus zu studiren. Befriedigende Messungen

zu diesem Zwecke sind bereits angestellt worden und es steht zu hoffen, daß es möglich sein wird, sie auf absolutes Maß zu reduciren durch Vergleich mit den Resultaten, welche mittels des Bolometers für die Vertheilung der Energie im Sonnenspectrum erhalten worden sind. Die Gesamtzahl der erhaltenen Photographien ist: am Bach-Teleskop 4595, am elfzölligen Draper'schen Teleskop 2510, am achtzölligen Draper 713, am Fünfzehnzöller 65, zusammen 7883. Mit der Untersuchung dieser Photographien sind seit mehreren Jahren sechs Personen beschäftigt. Für manche Zwecke ersetzt die Photographie den Stern selbst, und Entdeckungen werden verificirt oder Irthümer berichtigt bei hellem Tage mit dem Vergrößerungsglas im Cabinet, statt nachts am Fernrohr. Den größten Theil dieser Arbeit hat die Frau Flemming übernommen; sie hat fast alle Messungen der Photographien von den Bach- und Draper-Teleskopen ausgeführt, und die Leitung der Berechnung und Vorbereitung des großen Kataloges von 10.000 Sternen ist ebenfalls ihr anvertraut. Die Untersuchung und Classification der am elfzölligen Teleskop erhaltenen Sternspectren ist von einem Fräulein Maury ausgeführt worden.

Die Donau, ihre Strömungen und Ablagerungen.¹

Oesterreich-Ungarns wichtigstem Strom haben jüngst mehrere Forscher ihre Aufmerksamkeit zugewendet. Penck hat seinen Lauf vom Ursprung bis zur Mündung verfolgt und ihm mit

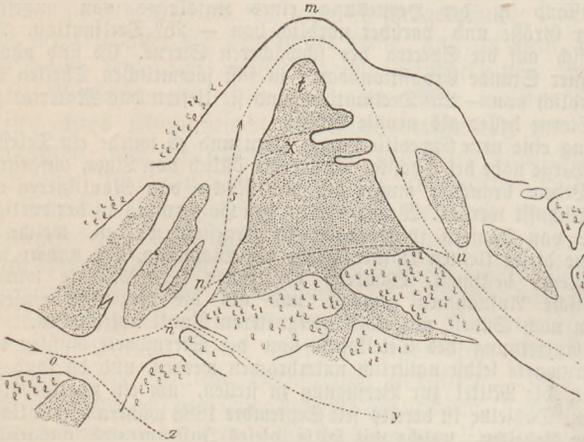


Fig. 1.

Strömungen bedingten Veränderungen des „Fahrwassers“ (Erosionen der Ufer, Transport und Ablagerung der Sinkstoffe) erörtert.

Nach einer kurzen Eintheilung des Stromes nach den Zuflußgebieten, auf welche nicht eingegangen werden soll, folgen die so wichtigen Uebersichten über die von meteorologischen Verhältnissen abhängigen Eintritte der verschiedenen Wasserstände, des Eistreibens und des „Eisstoßes“.

In dem Capitel über die Tiefenverhältnisse finden sich eine Anzahl von Angaben, die auch von allgemeinem Interesse sein dürften und für die steten Veränderungen sprechen, die sich in einem so überaus geschwiebereichen Flusse vollziehen. So sei erwähnt, daß für den Linzer Pegel in den letzten 7 bis 8 Jahren, bei gleicher Durchflußmenge, eine Erniedrigung des Niederwassers um nicht weniger als 0,5 Meter eingetreten ist. Dagegen war der linke Arm der Donau am oberen Eingange des Strudens, der „Höhlgang“, vor dem Hochwasser im September 1890 bei 15 Decimeter des Strudener Pegels noch fahrbar, während er nach demselben bei 24 Decimeter noch trocken lag. (Die Fahrtiefe der größeren Personendampfer beträgt 15 bis 18 Decimeter.)

Ein nächstes Capitel handelt von den Geschwindigkeiten des Wassers und ihrer Abhängigkeit vom Längen- und Querprofile und von der Richtung des Bettes. Es

Benutzung neuester literarischer Erscheinungen und mannigfacher ungedruckter Quellen eine ebenso lebens- als inhaltreiche Studie in Form eines Vortrages gewidmet, die in den Schriften des Vereines zur Verbreitung naturwissenschaftlicher Kenntnisse in Wien, reich mit tabellarischen Uebersichten ausgestattet, erschienen ist (Wien 1891, Ed. Hölzel). Ganz verschieden davon ist das Werkchen, dessen Titel wir als Ueberschrift angeführt haben und das, wie schon aus diesem Titel hervorgeht, einen ganz bestimmten Standpunkt einnimmt und die Donau als Wasserstraße ins Auge faßt, indem es die durch die

¹ Von Dr. Jos. N. Ritter v. Lorenz-Liburnau, mit 49 Abbildungen im Text. Wien, Gerold's Verlag.

werden dabei all die eigenthümlichen Unregelmäßigkeiten der Wasserbewegung: Schwellungen, Gegenströmungen, Wirbel, Strudel zc., ausführlich erörtert, vor allem in Bezug auf ihre Veranlassung durch Stromhindernisse: Bänke, Riffe, Einbauten, Uferbrüche zc.

Weiters am ausführlichsten sind die Ablagerungen im Strombette behandelt, und zwar nach ihrer Entstehung, Gestaltung und Veränderung. Wir sind dem Herrn Verleger für die Uebersetzung einiger Illustrationsproben aus diesem und dem nächsten

Capitel, den damit im Zusammenhange stehenden Bildungen von „Stromspaltungen, Inseln, Einrinnen und Gescheiden“ zu Dank verpflichtet. Wir haben sie aus der großen Zahl von bildlichen Darstellungen aus dem Grunde ausgewählt, weil sie uns besser, als es viele Worte thun könnten, mit einem Blitze Phasen der Geschichte des Stromes erkennen und verfolgen lassen und uns nicht nur die geradezu verhängnisvolle Eigenschaft des Stromes zeigen, sein Regime unansgelezt zu ändern, sondern auch die vielleicht als unüber-

windlich zu bezeichnenden Schwierigkeiten, die daraus auf gewissen Strecken für jeden Versuch der irgendwie durchgreifenden Regulirung erwachsen müssen.

Die erste Figur zeigt uns einen der Fälle der Verwilderung auf der Strecke zwischen Breßburg und Gönyö in Ungarn, wo die Donau noch eine Geschwindigkeit von 1,5 bis 2,5 Meter im Stromtrich besitzt. Zwischen lehmig-sandigen, leicht angreifbaren Ufern fließt das Wasser über einen mit Grus und Schotter bedeckten „Zähen, wenig beweglichen Letten“. Daher kommt es, daß das Wasser auf dieser Strecke nicht den Untergrund, sondern die Ufer angreift, das Bett also verbreitert und dafür veränderliche Randaufen oder „Scheiben“ an den Flußkrümmungen ablagert. In früheren Zeiten (vor 1850) war der Stromtrich in den Richtungen oz, ny, pu, hatte also sicherlich einst sogar eine entgegengesetzte Krümmung. Die Zunge t hatte sich zu Anfang der Sechzigerjahre gebildet, worauf dann der Durchbruch bei x erfolgte. — Acht ähnliche Curven lassen sich auf der erwähnten, etwa 50 Kilometer langen, bössartigen Strecke erkennen, jede in ähnlicher Weise eigentlich unansgelezten Ueänderungen unterworfen, wodurch im Laufe der Zeit 3 bis 5 Kilometer weit mit Geschieben bedeckte Flächen erzeugt wurden, ein Charakter, den uns die zweite Figur trefflich zur Anschauung bringt; dieselbe läßt förmlich vor unseren Augen einen Proceß sich abspielen, der sich in früherer Zeit beispielsweise oberhalb der Stromenge an der ungarischen Pforte (Gainburg-Breßburg) oder oberhalb der Enge zwischen Kahlengebirge und Bisamberg in viel weiterem Rahmen zwischen den alten Bruchufeln, welche das Tulnerfeld und das Marchfeld begrenzen, abgespielt hatte. Eine Vorstellung von ganz besonders auffallenden Stromlaufänderungen, die als „alte Arme“ bezeichnet werden und förmliche Schlingen bilden, giebt uns die dritte Figur. Ausführlich werden die Configurationen der abgelagerten Bänke und „Haufen“, sowie ihre Entstehung und Veränderung erörtert. In einem letzten Abschnitte giebt uns der Autor eine „überflüssliche Schilderung des Laufes der Donau“, und werden besonders die Verhältnisse auf der österreichisch-ungarischen Laufstrecke ausführlicher behandelt.

Franz Toula.

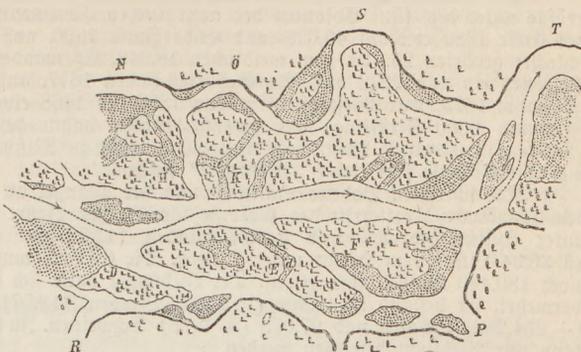


Fig. 2.

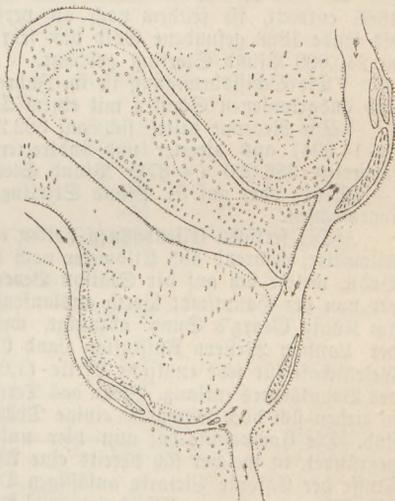


Fig. 3.

Politische Geographie und Statistik.

Die Colonie Westaustralien im Jahre 1889.

Die Colonie Westaustralien mit einem Areal von 2,527,530 Quadratkilometer ist die größte unter den fünf Colonien des australischen Continents, aber ihre Bevölkerung belief sich Ende 1889 erst auf 43,698 und Ende Juni 1890 auf 44,758. Zum männlichen Geschlechte gehörten 25,812, zum weiblichen 18,946. Es wanderten während des Jahres 2850 Personen ein und 2272 aus. An Geburten kamen 1617, an Todesfällen 620 vor. Gegründet im Jahre 1829, war Westaustralien von 1856 bis 1868 eine Verbrechercolonie, in welchem Zeitraum 6000 Sträflinge aus Großbritannien dahin deportirt wurden. Da der Name „Western Australia,“ Westliches Australien, leicht zu Mißverständnis führen kann, so will man die Colonie jetzt lieber „Westralia“ heißen.

Die schlechten Bodenverhältnisse und der Mangel an werthvollen Mineralien sind an dem langsamen Fortschritt der Colonie schuld. Im Jahre 1889 waren erst 47,683 Hektar unter Cultur gebracht, und davon standen 14,372 mit einem Ertrage von 35 Bushel (à 36,34 Liter) vom Hektar unter Weizen. Die Colonie mußte zur Deckung ihres Bedarfs noch 180,449 Bushel importiren. Der Viehstapel hatte sich im verfloffenen Jahre wesentlich vermehrt. Er bestand in 42,806 (+ 1416) Pferden, 119,571 (+ 25,749) Kindern, 2,366,681 (+ 254,288) Schafen und 27,079 (+ 1996) Schweinen. In der nördlichen Hälfte der Colonie kann nur Viehzucht betrieben werden.

Der Import im Jahre 1889 bewertete 818,127 (+ 31,877), der Export 761,392 (+ 81,048) Pfund Sterling. Zu den wichtigsten Ausfuhrartikeln zählen Wolle, Perlmuscheln und Nutzholz. Die exportirte Wolle hatte einen Werth von 395,903 Pfund Sterling. Unter den Nutzölzern nimmt Jarrahholz, *Eucalyptus marginata*, wegen seiner Härte und Widerstandskraft gegen die Gefräßigkeit der weißen Ameise, *Termes flavipes*, die erste Stelle ein. Dasselbe wächst in Westaustralien vom Garban- oder Mooreffusse in 31° 31' südl. Br. und 115° 34' östl. v. Gr. ab südwärts bis zum König Georg's Sund. Gold, zuerst im Jahre 1885 entdeckt, ist seitdem noch an verschiedenen Orten gefunden worden. Das von 1886 bis Ende 1889 gefundene Gold von sehr reinem metallischen Gehalte wird auf 60,000 Unzen zu 240,000 Pfund Sterling geschätzt.

Die Schiffsbewegung ist im Jahre 1889 gestiegen. Sie bestand in 684 (+ 55) ein- und ausgelaufenen Schiffen mit einem Tonnengehalte von 1,004,818 (+ 192,425).

Die Revenue belief sich auf 382,213 (+ 25,210) Pfund Sterling, wovon 194,248 (+ 14,304) aus directer und indirecter Besteuerung flossen. Die Ausgaben dagegen erforderten 386,000 (+ 871) Pfund Sterling. Die öffentliche Schuld war auf 1,371,981 (+ 96,781) oder auf 31 Pfund Sterling, 7 Shilling 11 Pence pro Kopf der Bevölkerung angewachsen.

Die fertigen Eisenbahnen hatten eine Länge von 803 (+ 365 gegen das Vorjahr) Kilometer, während 483 Kilometer noch im Bau begriffen waren. Eine 391 Kilometer lange Bahn, welche sich auf der Station Beverley (in 32° 7' südl. Br. und 116° 57' östl. v. Gr.) der von der Hauptstadt Perth auslaufenden Ostbahn südwärts nach der Hafenstadt Albany am König Georg's Sund abzweigt, wurde am 1. Juli 1890 eröffnet. Sie wurde von der London Western Australian Land Company gebaut. Anstatt Baarzahlung erhielt die Gesellschaft für jede englische Meile (1,60 Kilometer) Bahn 4856 Hektar Land zu Seiten des Bahnkörpers entlang. Wenn das Terrain auch meistens aus schlechtem Sandboden besteht, so ziehen sich doch seitwärts einige Thäler hin, in denen Ackerbau und Viehzucht zulässig sind. Die Compagnie hat nun hier unter sehr günstigem Anerbieten eine deutsche Colonie gegründet, in welcher sich bereits eine Anzahl von, bisher im Bodongadistricte am Murray-Flusse der Colonie Victoria ansässigen Deutschen niedergelassen hat. Perth ist jetzt durch eine 550 Kilometer lange Eisenbahn mit Albany, wo die europäischen Postdampfer anlegen, in Verbindung gebracht.

Die Telegraphenlinien hatten eine Gesammtlänge von 4765 Kilometer mit einer Drahtlänge von 5359. Die Colonie steht durch einen an der Südküste über Port Eucla laufenden Ueberlandtelegraphen mit den östlichen Colonien in Verbindung, und seit dem 27. Februar 1889 durch ein von der Koebuckbai in 18° 5' südl. Br. und 122° 25' östl. v. Gr. nach Jaba gelegtes Kabel mit den übrigen Continenten.

Westaustralien war bislang eine Kroncolonie. Erst im Jahre 1890 bewilligte das englische Parlament nach harten Kämpfen eine constitutionelle Verfassung, wie sie die anderen australischen Colonien schon lange besitzen. Dieselbe trat am 1. October 1890 in Kraft, und

die Colonie erhält damit die freie Handhabung ihrer finanziellen Transactionen. Das Parlament, welchem das vom Gouverneur ernannte Ministerium verantwortlich ist, besteht aus einem Legislativ Council und aus einer Assembly. Die Mitglieder des ersteren sollen, so lange die Colonie noch nicht 60.000 Weiße zählt, vom Gouverneur, unter Zustimmung des jedesmaligen Ministeriums, ernannt werden, während die der Assembly aus freier Volkswahl hervorgehen. Mit der Bildung des ersten Ministeriums wurde der bekannte westaustralische Forschungsreisende Mr. John Forrest, bisher Generalfeldmesser der Colonie, betraut. Die Krone Englands hat sich vorbehalten, aus dem nördlichen Westaustralien später eine besondere Colonie zu bilden. Der gegenwärtige Gouverneur ist Sir W. C. F. Robinson, welcher diesen Posten jetzt zum drittenmale bekleidet.

Die Hauptstadt von Westaustralien ist die am 12. August 1829 gegründete Stadt Perth, am nördlichen Ufer des bis dahin schiffbaren Swan R., 20 Kilometer von dessen Mündung, sehr hübsch gelegen. Die Straßen sind breit und regelmäßig angelegt und durch Gas beleuchtet. Zu den hervorragenden Gebäuden zählen der Palast des Gouverneurs, die sehr geräumige Rathhausehalle, die im August 1883 eingeweihte neue protestantische und die katholische Kathedrale, das im Jahre 1890 vollendete neue prachtvolle Postgebäude, angeblich das schönste in Australien, die öffentliche Bibliothek, das Hospital, die fünf Bankgebäude u. s. w. Die Bevölkerung beläuft sich jetzt, mit Einschluß der Vorstädte, auf 8000.

S. Greffrath.

Statistik der Religionen.

Ueber die Verbreitung der verschiedenen Religionen hat der zweiten Session des Internationalen statistischen Instituts in Paris (2. bis 6. September 1889) Herr Fourmier de Flair (Paris) eine interessante Studie vorgelegt (s. 2. Lief. des 4. Bds. des „Bulletin de l'Institut international de Statistique“), die im wesentlichen eine gesichtete Zusammenfassung dessen ist, was in den gangbaren Uebersichtswerken der Statistik über die Verbreitung der Religionen enthalten ist. Die Ergebnisse dieser Arbeit lassen sich am besten in der von dem Verfasser selbst gegebenen Schlusstabelle vorführen, die wir hier (nach der „Statistischen Monatschrift 1891, I. Heft) mittheilen.

Semitisch-arischer Zweig.

	C h r i s t e n t h u m		
	Katholische Kirche	Protestantische Kirche	Orthodoxe Kirche
	i n T a u s e n d e n		
Europa	160.185	80.812	89.196
Amerika	58.394	57.294	—
Oceanien	6.574	2.725	—
Afrika	2.656	1.744	—
Asien	3.077	663	8.820
Zusammen	230.866	143.238	98.016

Arischer Zweig.

	Mohammedaner	Juden	Hinduismus	Buddhismus
Europa	6 629	6.459	—	—
Amerika	—	—	—	—
Oceanien	24.670	—	—	—
Afrika	36.000	400	—	—
Asien	109.536	2.000	190.000	147.900
Zusammen	176.835	7.956	190.000	147.000

Chinesischer Zweig.

	Alter Cultus und Confucianismus	Taoismus	Schitoismus	Polytheismus
Europa	—	—	—	—
Amerika	—	—	—	1.309
Oceanien	—	—	—	4.373
Afrika	—	—	—	97.000
Asien	256.000	43.000	14.000	15.000
Zusammen	256.000	43.000	14.000	117.682

(W. W.)
30*

Ueberseeische deutsche Auswanderung. Die überseeische Auswanderung aus dem Deutschen Reiche über deutsche Häfen, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam betrug im Jahre 1890: 91.925, 1889: 90.259, 1888: 98.515, 1887: 99.712, 1886: 79.875, 1885: 107.238 Personen. Von den im Jahre 1890 Ausgewanderten kamen aus der Provinz Posen 11.241, Westpreußen 10.986, Pommern 8382, Bayern rechts des Rheins 7880, Württemberg 5987, Hannover 5929, Brandenburg mit Berlin 4214, Rheinland 4037, Schleswig-Holstein 3917, Baden 3546, Hessen-Nassau 2775, Königreich Sachsen 2577, Westfalen 2356, Schlesien 2246, Großherzogthum Hessen 2122, Ostpreußen 2051, Hamburg 1862, Pfalz 1845, Provinz Sachsen 1471, Mecklenburg-Schwerin 1133, Oldenburg 1001. Der Rest von 4367 Personen entfällt auf die übrigen Gebietstheile des Deutschen Reiches. — Mit diesen Nachweisungen ist nicht die gesammte überseeische Auswanderung aus Deutschland erfasst, sondern es fehlen erstens die Zahlen über diejenigen Auswanderer, welche von französischen Häfen aus befördert worden sind. Insbesondere von Havre aus wird regelmäßig ein Theil der aus dem südwestlichen und westlichen Deutschland kommenden Auswanderer expedirt. Die deutsche Statistik ist aber nicht in der Lage, hierüber so schnell und so regelmäßig Nachrichten zu bieten, wie über jene oben genannten Häfen. Im Jahre 1881 wurden 5773 Deutsche über französische Häfen befördert. Zweitens fehlen bei jenen Zahlen die Auswanderer, welche aus englischen Häfen befördert werden, ohne bereits in deutschen Häfen als Auswanderer notirt zu sein. Es ist aber nicht anzunehmen, daß diese Zahl sehr groß sei; die meisten deutschen Auswanderer via England werden bereits hier als „indirect“ beförderte registriert und sind in obigen Zahlen mit enthalten.

Die französische Seidenindustrie. Nach dem Jahresbericht der Handelskammer in Lyon für das Jahr 1889 betragen die in der Conditionierungsanstalt im Jahre 1890 registrierten Mengen Rohseide 5,879,253 Kilogramm, was eine Zunahme von 695,733 Kilogramm oder 13,42 Procent gegenüber dem Jahre 1888 und eine Vermehrung um 1,057,683 Kilogramm oder 21,93 Procent gegenüber dem zehnjährigen Durchschnitt von 1879 bis 1888 ergibt. Der Werth aller innerhalb des Jahres 1889 im Lyoner Bezirke fabricirten Seide wird auf 402,000,000 Francs angegeben, gegen 383,000,000 Francs im Vorjahre. Ungeachtet der abträglichen ausländischen Zolltarife finden Lyoner und andere französische Seidenwaaren noch immer im Auslande einen guten Markt, was aus der folgenden Tabelle über den Gesamtexport französischer Seide im Vergleiche zur Einfuhr fremder Seidenwaaren nach Frankreich zu ersehen ist:

	Export von französischen Seidenwaaren		Import fremder Seidenwaaren	
	1000 Kg.	Millionen Francs	1000 Kg.	Millionen Francs
1880	3353	234	557	42
1881	3374	245	624	50
1882	4021	290	505	40
1883	3934	301	518	43
1884	3551	237	548	43
1885	3487	222	573	41
1886	3913	242	592	43
1887	4390	210	798	53
1888	3989	223	823	50
1889	4341	259	1052	58
Durchschnitt	3835	246	659	46

Endgültiges Ergebnis der Volkszählung 1890 in Oesterreich. Soeben hat die statistische Centralcommission das Endresultat der Volkszählung vom 31. December 1890 dem Ministerpräsidenten Grafen Taaffe vorgelegt, wodurch die früher veröffentlichten vorläufigen Ergebnisse (vgl. „Mundschau“ XIII, S. 325 f.) rectificirt werden. Die Gesamtbevölkerung inclusive Militär beträgt in Oesterreich 23,895.624. Davon entfallen auf die 17 Länder, welche im Reichsrathe vertreten sind, folgende Bevölkerungsziffern: Niederösterreich 2,661.854, Oberösterreich 785.831, Salzburg 173.510, Tirol 812.696, Vorarlberg 116.073, Steiermark 1,282.708, Kärnten 361.008, Krain 498.958, Triest sammt Gebiet 157.466, Görz und Gradiska 220.308, Friaun 317.610, Dalmatien 527.426, Böhmen 5,843.250, Mähren 2,276.870, Schlesien 605.649, Galizien 6,607.816, Bukowina 646.591.

Die Bevölkerung Irlands. Von den Ergebnissen der jüngsten, am 5. April 1891 stattgefundenen Volkszählung im Vereinigten britischen Königreiche sind namentlich die auf Irland bezüglichen Zahlen von Interesse. Die Bevölkerung Irlands fiel innerhalb der letzten 50 Jahre von 8,196.527 auf 5,706.162 Seelen. Seit 1881 ergab sich eine Abnahme von 468.674 oder 9,1 Procent. Am 5. April 1891 bestand die Bevölkerung aus 5,706.162 Personen, und zwar 3,217.076 männlichen und 2,489.086 weiblichen Geschlechts. Das starke

Ueberwiegen des männlichen Geschlechts gegenüber dem weiblichen ist sehr auffällig, da in fast allen Ländern Europas die Frauen in der entschiedenen Mehrzahl sind.

Eisenbahnen der Colonie Victoria. Die australische Colonie Victoria hatte am Schlusse des Jahres 1890 bereits 4460 Kilometer Eisenbahnen mit einer Spurweite von 5 Fuß 3 Zoll englisch im Betriebe, deren Bau durchschnittlich 13.616 Pfund Sterling pro Mile (1,50 Kilometer) gekostet. Während des Jahres 1890 wurden 692 Kilometer eröffnet. Die Nettoeinnahme verzinsten das Anlagecapital mit 3,14 Procent.

Kleine Mittheilungen aus allen Erdtheilen.

Europa.

Die Trajanstafel. Die berühmte Trajanstafel im Kasanpaß der Donau, welche schon vollständigem Untergange preisgegeben schien, ist vorwiegend durch die Bemühungen des hochgeschätzten Balkanforschers F. Kanitz vor weiterer Zerstörung glücklicherweise geschützt worden. Herr Kanitz macht uns hierüber folgende Mittheilungen: Ihr Inschriftfeld liegt 4,5 Meter über dem mittleren Stromtiveau, doch leider nur 1,5 Meter über der von den Römern ausgesprengten Felsstraße. Dies wurde für die Tafel verhängnißvoll, ihre unteren drei Zeilen sind nahezu ganz zerstört, nicht so sehr durch die Einwirkung der Elemente, als durch die Barbarei der Schiffer und Fischer, welche mit Vorliebe unmittelbar unter diesem interessanten Monumente römischer Thakraft ihre es schädigenden Feuer anzündeten und Lager aufschlugen. Wol schrieb ich schon 1866 in meinem „Serbien“ (S. 368): „Wenn irgendwo, wäre der serbischen Regierung bei der Trajanstafel Gelegenheit geboten, ihre Pietät gegen eine große Vergangenheit zu bezeugen.“ Dieser Mahnruf verhallte. Zwanzig Jahre später traf ich die Tafel in noch traurigerem Zustande, und vorausichtlich war sie dem gänzlichen Untergange geweiht. Dies veranlaßte mich zu einem Schritte bei der Belgrader Gelehrtenengesellschaft, und gleichzeitig wendete ich mich an den Bautenminister Belimirović, welcher nach wiederholten persönlichen Ausführungen die von mir gemeinsam mit dem Negotiner Kreisingenieur Pablović entworfenen Schutzmaßregeln in Angriff nehmen ließ. Diese bestehen in der Ausführung von zwei seitlichen Mauern, welche den Zugang auf dem römischen Felspfade sperren und einem auf demselben angebrachten abgeschrägten Horizontallager, welches das Campiren und Feueranzünden unter der Tafel fortan unmöglich macht. Die schwierige Arbeit wurde mit der Anbringung eines Profils zur Ableitung der erodirenden Wasser und einer im Felsen eingemeißelten weithin lesbaren Inschrift: „Tabula Traiana“ im Sommer 1890 vollendet. Aller Dank für die Rettung des berühmten Römermonumentes gebührt Herrn Minister Belimirović, welcher meine oft wiederholten, aber immer vergeblichen Anregungen würdigte und aus seinem Budget die nicht unbedeutenden Kosten für die Schutzarbeiten bestritt.

Aufhebung der Freihäfen Triest und Fiume. Die seit geraumer Zeit schon vorbereitete Aufhebung der Freihäfen von Triest und Fiume wird am 1. Juli 1891 zur Thatsache werden und der freie Verkehr zwischen diesen Gebieten und der Monarchie am 1. August beginnen. Damit werden die letzten Zollauschlüsse verschwinden, welche in der Monarchie bestehen.

Pyrenäentunnel. Frankreich und Spanien sind bereits durch zwei Eisenbahnlinien und zwar am mittelländischen und am atlantischen Abhange der Pyrenäen, verbunden. Nun haben sich die Regierungen beider Länder auch über den Ausbau einer dritten Linie durch die Pyrenäen geeinigt. Dieselbe soll die spanische Zweigbahn Huesca-Canfranc mit der französischen Zweigbahn Pau-Cléron verbinden durch einen Tunnel, welcher in der Länge von 7790 Meter durch den Gebirgssod Somport führt. Von diesem Tunnel, der in einer Seehöhe von 1065 Meter am nördlichen und 1195 am südlichen Eingange angelegt wird, entfallen 3020 auf französisches, 4770 Meter auf spanisches Gebiet. Mit der angegebenen Länge wird der Pyrenäentunnel erst die fünfte Stelle unter den bestehenden europäischen Gebirgstunnels einnehmen, von denen der Gotthardtunnel 14.990, der Montcenistunnel 11.220, der durch den Arlberg 10.270, der durch den Apennin auf der Bahnlinie Novi-Genoa 8260 Meter lang ist. — Alle würde freilich der Simplontunnel mit seinen 19.000 Metern übertreffen, über dessen Bau schon seit Jahren zwischen der Schweiz und Italien unterhandelt wird.

Centenarfeier der Entdeckung Amerikas. In Hamburg findet am 11. und 12. October 1892 eine großartige Feier der 400jährigen Entdeckung Amerikas statt, zu welcher hervorragende Männer von ganz Deutschland und des deutschen Elementes von Amerika eingeladen werden sollen.

Asien.

Ungarische Expedition nach Asien. Nach einer Meldung des „Budapesti Hirlap“ organisiert Graf Eugen Zichy eine Expedition nach Asien, welche im März 1892 aufbrechen soll. Als Theilnehmer werden Honvedoberst Gustav Csek und der Reichstagsabgeordnete Stephan Sennhey genannt, doch sollen noch mehrere Mitglieder der Aristokratie sich daran betheiligen. Die Expedition wird über das Schwarze Meer, den Kaukasus, das Kaspische Meer durch Westsibirien bis ans Altaigebirge gehen. Es sollen ein Geograph, ein Ethnograph und ein Schriftsteller an der Fahrt theilnehmen. Der Zweck dieser interessanten Excursion ist nicht nur ein wissenschaftlicher, sondern auch ein nationaler, da im Altaigebirge die Spuren der ursprünglichen Heimat der Magyaren aufgesucht werden sollen.

Sträflingscolonien im Kaspisee. Der russische Reichsrath hat die Einrichtung von Sträflingscolonien auf den Inseln des Kaspisees bestätigt, und zwar für Sträflinge aus dem Kaukasus und dem turkestanischen und transkaspischen Gebiete, die das rauhe Klima Sibiriens oder Sachalin's nicht zu ertragen vermögen.

Anatolische Bahn. Mitte Mai 1891 wurde die Strecke Leske-Biledschik der anatolischen Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die ältere Strecke der Bahn, Sütari-Ismid, mißt 90 Kilometer, die neue Strecke Ismid-Leske-Biledschik 145 Kilometer.

Afrika.

Kämpfe am Congo. Ueber die neueste belgische Expedition nach dem Congo wird dem „Journal des Débats“ vom 1. März aus Brazaville berichtet: Die Expedition von den Kerckoven, welche den Zweck hatte, die Einheimischen gegen die Unternehmungen der Sklavensjäger zu „schützen“, hat alle Dörfer zwischen der Mündung des Kassaï und Bolobo zerstört, die Pflanzungen verheert, die Einwohner, die sich vertheidigten, größtentheils getödtet. Diese haben von den Sklavensjägern jetzt nichts mehr zu fürchten. Infolge dieses Feldzuges ist die Aufregung der Schwarzen groß in der ganzen Region. Die erbitterten Schwarzen kommen bis an die Ufer des Flusses und greifen die Fahrzeuge an. Es ist jetzt Gefahr damit verbunden, zum Holzfällen auszusteiern. Die „Bille de Paris“, welche dem Hause Daumas gehört, wurde angegriffen, als sie an Tschubir vorbeifuhr. Aus dem Buschwerke wurden Schüsse abgegeben, denen man es anhörte, daß sie von gezogenen Gewehren herrührten. Man mußte umkehren und das französische Ufer aufsuchen. Zwei Tage später kam das Schiff nach Bolobo. Unmöglich, zu landen! Jeder Baum, jeder Strauch verbarg einen Mann und seine Flinte. Zur genauen Noth konnte das Schiff sich, dank den Missionären, mit Holz versehen. Man mußte den Schwarzen begreiflich machen, daß die Mannschaft der „Bille de Paris“ nichts gemein habe mit „Bula-Matari“ (dies ist der Spitzname Stanley's, der auch den Agenten des unabhängigen Congostaates gegeben wird). Seitdem vernahm man, daß Bolobo von der Expedition von den Kerckoven eingesehert worden ist.

Grenzregulirung zwischen dem Congostaat und Portugal. Die zwischen dem unabhängigen Congostaat und Portugal Ende Mai 1891 getroffene Vereinbarung betreffs der Regulirung ihrer streitigen Grenzen im unteren Congogebiet und der Loandagegend enthält folgende Bestimmungen: Die erste in Brüssel gezeichnete Convention stellt die Grenze in der Enclave von Cabinda und Mofiti fest. Die zweite in Lissabon vereinbarte Convention bestimmt die Grenzen in Quata Jambo, und zwar die östliche Grenze unterm 8.^o südl. Br. vom Cuango bis zum Kwilufusse, den Lauf des Kwilu entlang bis zum 7.^o südl. Br., und von diesem Breitengrade bis zum Kassaï, welcher dann als Grenzlinie bis zum Delolasee dient.

Französische Annexion in Oberguinea. Der in Liverpool Anfangs Juni 1891 eingetroffene Dampfer „Yagos“ brachte aus Afrika die Nachricht, daß die Franzosen in Oberguinea einen Küstenstrich von etwa 300 Kilometer Länge annectirt haben. Der Gouverneur von Konakry, einer französischen Niederlassung in der Sierra Leone, ging mit zwei Kriegsschiffen vor und erklärte das Gebiet von St. Andreas bis Cavally an der sogenannten Pfefferküste als französisches Besitzthum. Von dem Leiter der Expedition wurde die Erklärang abgegeben, daß der in Frage stehende Küstenstrich schon seit Jahren zu Frankreich gehört habe, so daß es sich hier einfach um die Geltendmachung lange bestandener Ansprüche handelte.

Die Heuschreckenplage in Algerien. Zur Ergänzung unserer letzthin (vgl. Rundschau XIII, S. 375) gebrachten Nachricht mögen die folgenden Mittheilungen dienen, welche die „Neue Freie Presse“ aus Algier unter dem 14. Mai 1891 erhielt: Ganz Algerien leidet gegenwärtig unter einer entsetzlichen Plage. Es sind die Wanderheuschrecken, die gerade in unglaublichen Mengen das Land überschwemmen. Der Reichthum der Ernte droht gänzlich vernichtet zu werden durch die Masse dieser geflügelten Zerstörer, welche sich von Tag zu

Tag vergrößert. Im Jahre 1885, wo die ersten Wanderheuschrecken, *Stauronotus maroccanus*, hier erschienen, wurden von Seite der französischen Regierung die energischsten Mittel ergriffen, und es wurde das Uebel localisirt und so auf die äußersten Grenzen beschränkt. Auch in den folgenden Jahren wurde die Gefahr mehr oder weniger beseitigt. Doch während man mit Erfolg gegen die Insecten kämpft, entwickelte sich im äußersten Süden, in dem noch uncultivirten Theile, eine Art von Wanderheuschrecken, *Aceridium peregrinum*, noch viel gefährlicher betrefß ihrer schnellen Vermehrung, welche nun in compacten Massen nach Norden zog. Sie verbreiten sich auf den Feldern, den Anpflanzungen und legen nach Zerstörung derselben, wo dann auch nur der nackte Boden übrig bleibt, sofort in denselben ihre Eier. Dieselben bedecken manchmal, wie dies auch jetzt der Fall ist, in Ain-Bessem 60.000 Hektaren Boden. Von Seite der Regierung wird alles Mögliche geleistet, und Militär, sowie Landleute arbeiten rastlos an der Bekämpfung dieses Uebels. Gegenwärtig sind die Heuschrecken fast nur mehr 35 Kilometer von Algier, der Stadt selbst, entfernt und richten in Toud-Douch und Rovigo ihre Zerstörung an. Vielleicht hält sie die gütige Vorkehrung in ihrem Vordringen auf und bleibt die schöne Umgebung von Algier von ihrem Einflusse verschont. Wie aus Tunis gemeldet wird, ist dieses ebenfalls von den Insecten überschwemmt. Auch aus Oran kommen dieselben untröstlichen Nachrichten. — Inzwischen haben die Heuschrecken am 31. Mai auch schon die Stadt Algier erreicht. Mittelägypten ist ebenfalls bereits von großen Mengen überschwemmt und man fürchtet, daß Unterägypten nicht verschont bleibt.

Skavenhandel in Ostafrika. Londoner Blätter veröffentlichen einen Brief des im Dienste der britischen Ostafrika-Gesellschaft stehenden Capitäns F. D. Lugard, aus dem hervorgeht, daß der Skavenhandel in Ostafrika durchaus noch nicht unterdrückt ist. Capitän Lugard schrieb: „Fast unmittelbar, nachdem wir den Tsavo überschritten hatten, stießen wir auf eine Skavenkarawane. Ich hatte den Ausbruch unserer Karawane vom Lager beaufsichtigt, als ich zwei bis drei verdächtig aussehende, mit Gewehren bewaffnete Männer erblickte, während andere, die offenbar zu ihnen gehörten, sich im Walde vor mir zu verbergen suchten. Ich bemerkte die Verlegenheit der Männer und die Anwesenheit mehrerer sehr junger Kinder und Säuglinge. Es erregte meinen Argwohn, daß die Karawane, statt auf der breiten Straße an uns vorüberzuziehen, Mann für Mann wieder im Dickicht verschwand. Ich beschuldigte sie direct, Skavenhändler zu sein, was sie jedoch entschieden in Abrede stellten. Ich nahm ihnen darauf ihre Gewehre fort und erklärte sie als meine Gefangenen. Herr de Winton durchsuchte den Wald. Es stellte sich unzweifelhaft heraus, daß die von uns aufgehaltene Karawane eine Skavenkarawane war. Wie der Mann an der Spitze unseres Zuges aus sagte, hatte er 15 Mädchen in Kesseln gesehen. Wir selbst befreiten einen gefesselten Mann und fanden ferner eine Sklavin, sowie drei junge Kinder, von denen zwei beinahe dem Hungertode erlegen wären. Die Träger der Karawane ließ ich, nachdem ich ihnen ihre Waffen genommen, laufen und behielt nur zwei Männer von höherem Range und einen Knaben als Zeugen zurück, welche ich als Gefangene vom Kibwezi zur Küste sendete. Sowol von ihnen wie von den anderen freigelassenen Trägern erhielt man die ausführlichste Auskunft über die Eigenthümer und Leiter der Karawane, welche ausnahmslos in Mombassa zu Hause waren.“

Uebereinkommen zwischen England und Portugal bezüglich Ostafrikas. Zwischen England und Portugal ist endlich ein Uebereinkommen über die Abgrenzung der beiderseitigen Interessensphären in Südostafrika zustande gekommen und am 6. Juni 1891 von der Kammer in Lissabon genehmigt worden. Großbritannien erkennt nach diesem neuen Vertrage als portugiesisches Gebiet in Ostafrika das Territorium an, welches begrenzt wird: 1. im Norden von einer Linie, welche dem Laufe des Flusses Rovuma von der Mündung bis zum Zusammenfluß mit dem M'Sinje folgt, von da nach Westen parallel dem Breitengrade bis zum Nyassasee geht; 2. im Westen von einer Linie, welche dem östlichen Ufer des Nyassasees nach Süden bis 13° 30' südl. Br. folgt, von da nach Südost bis zum östlichen Rande des Tschintafesees läuft und das Ostufer des Sees umfaßt. Von da geht die Grenze in gerader Linie nach dem Ostufer des Schirwasees, folgt dem Ufer nach Süden bis zur äußersten Spitze, läuft nach dem östlichsten Zufluß des Ruóflusses, diesen bis zum Zusammenfluß mit dem Schire begleitend. Von hier folgt die Grenze dem Schire bis unterhalb Tschiwanga, läuft nach Westen, folgt der Wasserscheide des Zambezi und des Schire bis zum 14.° südl. Br., wendet sich dann nach Südwest, bis der 15.° südl. Br. den Fluß Aroangoa trifft und folgt diesem Fluß bis zu seiner Vereinigung mit dem Zambezi. Im Süden vom Zambezi ist das portugiesische Gebiet begrenzt von einer Linie, die von der Mündung des Aroangoa ausgeht, nach Süden bis zum 16. Breitengrad läuft, dieser Parallele bis zum 31.° östl. L. v. Gr. folgt, dann nach Osten bis zum Flusse Manu läuft und dem 33. Längengrad nach Süden folgt bis 18° 30' südl. Br. Von hier läuft die Grenze über den Kamm des Ostabhanges der Hochebene von Manica nach Süden bis zum Fluß Sabi, folgt diesem bis zu seinem Zusammenflusse mit dem Lunde, wendet sich in gerader Richtung nach der

Nordostrecke der Grenze der südafrikanischen Republik und folgt dieser und der Grenze von Swasiland bis zum Fluß Maputo. Somit gehört Mutassa zum englischen, und Macequece zum portugiesischen Gebiet. Die Grenze zwischen dem nördlich vom Zambezi gelegenen englischen Interessengebiet und dem westlich gelegenen portugiesischen Gebiet soll von den Katimafällen bis Barotse laufen. Ihre nähere Bestimmung bleibt einer englisch-portugiesischen Commission überlassen. Die Schifffahrt auf dem Zambezi und dem Schire sammt allen Nebenflüssen soll frei sein den Schiffen aller Nationen. Außerdem muß sich Portugal verpflichten, zwischen der Bai des Pungwe und dem englischen Gebiet eine Eisenbahn zu bauen.

Neue Erwerbung Englands in Afrika. Der Gouverneur der Capcolonie hat die Oberhoheit der Krone von England über das Bazarland und die Annexion dieses Gebietes an das Betschuanaland verkündet. Das Land erstreckt sich vom Dranseflusse bis zum Mosobflusse und vom Betschuanaland im Osten bis zum Damaraland.

Amerika.

Zur Centenariofeier der Entdeckung Amerikas. Die Entdeckung Amerikas wird in der großen Union auch durch eine internationale Ausstellung in Chicago gefeiert werden, welche den Namen „Columbische Weltausstellung“ führen soll. Dieselbe wird am Jahrestage der Entdeckung, dem 12. October 1892 eingeweiht, aber erst am 1. Mai 1893 eröffnet werden und bis zum 31. October desselben Jahres währen. Der Congress hat durch ein eigenes Gesetz die officielle Betheiligung der Vereinigten Staaten an der Ausstellung beschlossen.

Ein archäologischer Fund in Ohio. Wie aus Springfield (Ohio) berichtet wird, hat Warren A. Moorehead, der für das archäologische Departement der Weltausstellung in Chicago seit einiger Zeit in Ohio beschäftigt ist, in Fort Ancient, einem kleinen Orte in der Nähe dieser Stadt, einen reichen Fund gemacht. Unter seiner Aufsicht wurden Ende April 1891 verschiedene Gewölbe geöffnet, in deren einem man in einer Steinkammer 24 Skelette in verschiedener Positur und sämmtlich wohl erhalten fand. Dieselben sind photographirt worden, wie man sie vorfand. Einige derselben scheinen in Gewölben von Steinen untergebracht und versiegelt worden zu sein. Man wird die Skelette nebst dem Gewölbe nach der Chicago-Ausstellung bringen und genau so wieder arrangiren, wie man sie vorgefunden hat. Auch curiose Ornamente, Schmucksachen etc. hat man neben diesen Skeletten entdeckt. In einem der Schädel steckte ein Pfeil. Moorehead ist der Ansicht, daß diese Skelette den Ohio-Hügelbauern (moundbuilders) angehörten. (7)

Die Region des Giasberges. Im letzten Sommer hat die nationale geographische Gesellschaft in Washington eine Expedition nach Alaska geschickt, um den Giasberg näher zu untersuchen. Der Erfolg dieser Expedition hat die Gesellschaft bewogen, die Untersuchungen in diesem Jahre forsetzen zu lassen. Zu diesem Zwecke sind nun unter Leitung des Professors Israel C. Russell drei Mann abgegangen, um die Arbeiten der vorjährigen Expedition fortzusetzen. Die Vereinigte Staatenregierung hat das Unternehmen durch freie Beförderung mittels der Bundeskrenzer unterstützt. (7)

Laguna Ibera. Jüngst meldeten wir bereits den Abgang einer Expedition zur Erforschung der Laguna Ibera in Argentinien (vgl. „Rundschau“ XIII, S. 375 f.). Heute sind wir in der Lage, über den Verlauf dieser Expedition Nachfolgendes zu berichten. Maranis Nowier und seine Begleiter haben die erste Untersuchung der Laguna mittels Luftballons vorgenommen. Erst am 15. April, erzählen sie, war der Luftballon derart hergestellt, daß wir einen Aufstieg unternehmen konnten, was denn auch geschah. Wir stiegen anfangs mit unserem Ballon auf 600 Meter, ließen uns aber bald auf 100 Meter herab, um das unter uns liegende Gebiet besser erforschen zu können. Wir düsterten circa 13 Leguas (à 5,572 Kilometer) in drei Stunden zurückgelegt haben. Ein wirklich majestätischer Anblick bot sich uns von unserem Ballon aus dar. Große Wassermassen, auf deren Spiegeln sich Tausende von Enten, Schwänen etc. hin und her bewegten, wechselten mit dicht bewachsenen Inseln, auf denen förmliche Wälder von Bäumen standen, ab. Auch Inseln, auf denen sich nicht der geringste Baumwuchs zeigte und die von allerlei Wild bevölkert waren, boten sich unserem Anblick dar. An sumpfigen Stellen zeigten sich zu unserem Entsetzen Krokodile und Wasserschlangen, die von dem anderen Wild, wie z. B. von Nehen und Tigern (Jaguaren), scheu gemieden wurden. Gegen Mittag ließen wir uns auf einer Insel, die vereinzelt mit schönen Baumgruppen bewachsen war, nieder und nahmen unter einer solchen unser Frühstück ein. Bis an die Zähne bewaffnet, unternahmen wir dann einen Ausflug auf dieser unserer Ansicht nach zwei Leguas großen Insel und waren erstaunt, außer Vögeln mit den herrlichsten Federn kein anderes Wild anzutreffen. Der Boden bestand aus den fruchtbarsten Humusschichten und würde sich zum Anbau aller Cerealien und Gartenfrüchte vortrefflich eignen. Bei unserer Rückkehr, auf der wir vom Ballon herab auf einige große Tiger schossen,

erhob sich ein heftiger Wind, doch gelangten wir unverfehrt in der Nähe eines Ranchos, der von zwei alten Correntinern bewohnt war, mit unserem Ballon zur Erde. Der Ballon und wir selbst wurden von diesen alten Leuten geradezu wie Wunderthiere, die von einer anderen Welt kommen, betrachtet. Bei der nächsten Erforschungsreise wird das soeben hergestellte Boot an den Ballon befestigt werden, um dann eine größere Excursion, auf welcher der Fauna und Flora specielle Aufmerksamkeit gewidmet werden wird, unternehmen zu können. Die beiden alten Correntiner hatten die Reisenden gewarnt, zum zweitenmale der Laguna einen Besuch abzustatten, denn sie würden dann sicher von den bösen Geistern, welche die mysteriöse Laguna bewohnen, erwürgt werden (?).

Ansiedelung russischer Juden in Argentinien. Ein Theil der aus Rußland vertriebenen Juden soll in Argentinien angesiedelt werden, zu welchem Zwecke der Eisenbahnspeculant Baron Hirsch daselbst fünf Millionen Acres Land angekauft hat. Die Colonisation soll allmählich vor sich gehen, die Emigration durch besondere Comités in Hamburg und anderen Hafenplätzen geregelt werden.

Polargegenden.

Dänische Grönland-Expedition. Am 7. Juni 1891 hat die vom Staate veranstaltete dänische Grönland-Expedition unter Führung des Premierlieutenants der Kriegsmarine C. Nyder Kopenhagen verlassen. Die aus 11 Mitgliedern bestehende Expedition hat sich auf dem norwegischen Robbenfangdampfer „Hekla“, Capitän Knudsen, eingeschifft. Dieselbe wird auf der Ostküste Grönlands unter dem 68. Breitengrade gelandet. Der Zweck der Expedition ist die Untersuchung der Ostküste Grönlands vom 66. bis ungefähr 70. Breitengrade, welche noch vollständig unbekannt und bisher von keinem Europäer betreten ist. Nicht genau untersucht ist die Strecke der Ostküste vom 70. bis 73. Breitengrade, welche ebenfalls von der neuen Expedition untersucht werden wird, während die Küste vom 73.^o und nordwärts bis ungefähr 77.^o in der Hauptsache von der zweiten deutschen Nordpol-Expedition im Jahre 1869/70 untersucht worden ist und als verhältnismäßig gründlich erforscht betrachtet werden kann. Den kommenden Winter gedenkt die Nyder'sche Expedition unterm 70.^o zu verbringen und 1893 wieder hierher zurückzukehren. Nyder hat schon an drei grönländischen Expeditionen theilgenommen. Außerdem nimmt an der gegenwärtigen Expedition, als zweiter Chef, der Premierlieutenant der Marine Bedel, sowie der Student Bay als Naturkundiger theil. Zwei andere Studenten, Harg (Botaniker) und Deichmann (Entomologe), theilnehmen sich an der Expedition bis zur Rückkehr des „Hekla“, im Herbst dieses Jahres. Zur Expedition gehören außerdem noch ein Dolmetscher, zwei grönländische Führer und einige Seelente.

Amerikanische Nordpol-Expedition. Die von dem amerikanischen Schiffingenieur Peary organisirte Nordpol-Expedition ist am 6. Juni 1891 von New-York aufgebrochen. Die Expedition besteht aus 16 Personen, worunter die Frau Peary's; sie begiebt sich zunächst nach Grönland, verläßt dort das Schiff und versucht, wie schon berichtet (vgl. S. 376), den Nordpol mittels Schlitten zu erreichen.

Berühmte Geographen, Naturforscher und Reisende.

Der dänische Grönlandforscher Jensen.

An der Erforschung der Ost- und Westküste des in seinem eisigen Innern noch so wenig bekannten mächtigen Nordpolarlandes Grönland haben sich — zumal im Laufe der neuesten Zeit — besonders dänische Seefahrer und Forscher in rühmlicher Weise theilgenommen. (Vgl. auch „Rundschau“ XIII, S. 331 f.) In der Reihe dieser verdienstvollen Männer nun muß der Name des dänischen Marineofficiers Jensen, dessen Lebensgang wir heute unseren Lesern bieten, mit besonderer Anerkennung genannt werden.

Jens Arnold Diedrich Jensen wurde am 24. Juli 1849 zu Flensburg in Schleswig geboren, trat frühzeitig in dänische Marine Dienste, wurde schon 1865 königl. See Cadet in Kopenhagen und erhielt im Jahre 1871 seine Ernennung zum Seeofficier im königl. dänischen Dienste, als welcher er verschiedene größere Seereisen unternahm. Von 1874 bis 1875 studirte er Geodäsie an der militärischen Hochschule in Kopenhagen. Sodann machte er wiederum mehrere Reisen zur See auf verschiedenen dänischen Kriegsschiffen. Im Sommer 1877 folgte er dem Geologen Steenstrup auf einer Expedition nach dem südwestlichen Theile Grönlands, um hier Karten aufzunehmen, die als Grundlage zu einer geologischen Untersuchung der dortigen Gegenden dienen sollten. In diesem Sommer

wurde die Westküste Grönlands von $63^{\circ} 30'$ bis $60^{\circ} 45'$ nörd. Br. bereist und große Theile des eisfreien Küstenlandes mit seinen tiefen Fjorden untersucht, und zwar hinsichtlich der mineralogischen, geologischen und orographischen Verhältnisse. Im Sommer 1878 leitete Jensen selbst eine Expedition nach der Westküste Grönlands; ihn begleiteten der später verstorbene Geolog A. Kornerup und als Zeichner der Architekt Th. Groth. Die Reisenden gingen im Auftrage der dänischen Regierung, und ihre Aussendung stand im Zusammenhange mit der allgemeinen topographischen Aufnahme und wissenschaftlichen Untersuchung Grönlands, welche seit 1876 auf Staatskosten begonnen wurde. Die Instruction lautete auf Untersuchung und Aufnahme der Strecke zwischen Frederikshaab (62° nördl. Br.) und Godthaab (etwa $64^{\circ} 10'$ nörd. Br.), und sollte dabei auch der Rand des Inneneises recognoscirt werden. Eine weitere Eiswanderung war demnach eigentlich nicht beabsichtigt; aber der



Jens Arnold Diedrich Jensen.

Eiser und der unerschütterliche Muth der drei Expeditionsmitglieder haben sie über die ihnen gewordene Aufgabe weit hinausgeführt.

Am 9. Juli verließen die Reisenden Frederikshaab auf einem grönländischen Frauenboot und bestiegen am 13. den Rand des Eises. Am folgenden Tage begann die Wanderung. Proviant auf drei Wochen, Instrumente und andere nothwendige Gegenstände, wie das unentbehrliche Zelt, wurden auf drei Schlitten mitgeführt, von denen jeder eine Last von etwa 130 Pfund trug. Während der ersten beiden Tage gingen noch einige Eskimos mit, aber dann kehrten sie zurück, um bei dem Boote mit anderen die Rückkunft der Reisenden zu erwarten; nur einer von ihnen blieb, der sich nach vielem Zureden und dem Versprechen einer ganzen Krone (= $1\frac{1}{2}$ Reichsmark) für den Tag endlich hatte bereit finden lassen, die ganze Expedition mitzumachen. Trotz größter Anstrengung kam man nur langsam vorwärts, denn die Oberfläche des Eises erwies sich als sehr uneben. Dazu kam eine Unzahl tiefer Spalten und was das schlimmste war, während des größten Theiles der Reise lag eine Schneedecke, welche dieselben vielfach verhüllte, ohne doch oft stark genug zu sein, die Last eines Menschen oder Schlittens zu tragen. Alle Augenblicke brach der eine oder der andere durch, und man

mußte sich deswegen durch Stricke miteinander verbinden. Jeder trug einen langen Stab mit Eisenspitze, welcher während des Marches als Alpenstock, nachher beim nächtlichen Lagern als Zeltstange diente. Stefs ging ein Mann ohne Schlitten voran als Führer, aber das war keine leichte Aufgabe, den besten Weg ausfindig zu machen; theils hinderte Nebel an weiterer Ausschau, theils fehlte es dazu auch an geeigneten Punkten. So war es meist unmöglich, die schlimmen Stellen schon von weitem zu erkennen, und stand man dann plötzlich vor breiten gähnenden Klüften oder tiefen und reizenden Strömen. Die Schneebildtheit blieb auch trotz der Anwendung von Schneebriillen nicht lange aus, und trat schon am Ende der ersten Woche in bedenklichem Grade ein. Nicht geringe Schwierigkeit bereitete selbst die Fußbekleidung. Man trug grönländische „Stamitten“, welche allein sich hier tauglich erwiesen, aber auch diese wurden nicht nur beständig durchweicht, sondern trotz besonders verstärkter Sohlen auf den scharfen Kanten des Eises sehr schnell abgenutzt und zerrissen, und ein großer Theil der Reisezeit mußte auf ihre Ausbesserung verwendet werden. Aber unter allen Mühsalen ging es bei einer Temperatur zwischen $+$ und -4° immer muthig vorwärts. An einzelnen Tagen waren die Schwierigkeiten so groß, daß man kaum $\frac{1}{3}$ Meile vorrückte, während man unter den günstigsten Verhältnissen bis über 2 Meilen täglich schaffte. Des Nachts ruhte man unter dem kleinen Zelt in Schlafsäcken, welche auf ein Stück Guttapercha gelegt wurden. Am fünften Tage befand man sich ungefähr 2500, am ersten 4000' über dem Meeresspiegel. Am 24. Juli erreichte man, etwa 10 Meilen vom Rande des Binneneises, den Fuß einer Gruppe von Nunataks (einzeln liegende Bergspitzen). Eine Besteigung dieser Höhen mußte von großer Wichtigkeit sein, aber fast schien es, als sollte der Expedition dieser letzte Erfolg durchaus verjagt bleiben. Kaum hatte man am westlichen Fuße eines dieser Berge das Zelt aufgeschlagen, als sich ein wüthender Schneesturm von Osten erhob, welcher sechs Tage lang anhielt. Fast diese ganze Zeit mußte man im engen Zelt verbringen, das man sammt den Schlitten nur durch Steinebelastung vor dem Fortfliegen retten konnte. Zum Ueberflus gingen der Spiritus und der Brantwein aus. So war man denn bei aller Mühe und allem Frost noch dazu angewiesen, kalte Kost zu genießen und auch diese mußte nun beschränkt werden, da man ja nicht wissen konnte, wie lange man noch das Unwetter haben würde und welche Hemmnisse der Rückweg mit sich brächten. Endlich am 31. trat ein günstiger Umschwung des Wetters ein, doch die schwindenden Vorräthe zwangen nun zu eiliger Rückkehr. Während die Gefährten das Zelt abbrachen und alles zum Ausbruch zurecht machten, bestieg Jensen allein einen 1000 Fuß über die Eisfläche emporspringenden Gipfel. Bald darnach ging bei leichtem Frost und gutem Wetter der Rückmarsch glücklich von statten; aber wiewol es nun bergab ging, waren doch volle sechs Tage nöthig, um die 10 Meilen bis zum Rande des Binneneises zurückzulegen.

Glücklich nach der Heimat zurückgekehrt, unternahm Jensen schon im Sommer 1879 wiederum eine Reise nach der Westküste Grönlands als Leiter einer wissenschaftlichen Expedition. Im Verein mit Lieutenant Hammer und Candidat Körnerup wurde dieses Jahr vom Mai bis September das sehr breite Küstenland von 67° bis $68^{\circ} 15'$ nördl. Br. bereist und untersucht, und außerdem noch Vermessungsarbeiten bei der Colonie Ugedesminde ($68^{\circ} 42'$ nördl. Br.) angestellt, welche Lieutenant Hammer sodann im Frühjahr 1880 beendete. Im Herbst 1879 mit Körnerup nach Dänemark zurückgekehrt, war Jensen während der Jahre 1880 bis 1883 wiederum in der königl. dänischen Kriegsmarine thätig. 1884 vollführte Premierlieutenant Jensen abermals eine Forschungsreise nach Grönland, sich diesmal namentlich der Untersuchung der Westküste zwischen Holstensborg und dem Sulfertoppen ($65\frac{1}{2}$ nördl. Br.) widmend. Die Expedition hatte noch vor ihrer Ankunft am Bestimmungsort ein herbes Mißgeschick zu beklagen, indem der verdienstvolle Mineralog Lorenzen, der außer dem Marinemaler Niis Carstensen den Führer der Expedition begleitete, am 5. Mai im Atlantischen Ocean nach kurzer Krankheit verschied. Am 29. Mai 1884 landete man in Holstensborg an, konnte aber der dort noch äußerst winterlichen Witterung wegen erst am 8. Juni mit der Arbeit beginnen, worauf bis zum 7. September die Strecke zwischen den Colonien Holstensborg und Sulfertoppen namentlich in geologischer und geographischer Hinsicht gründlich durchforscht wurde, wobei jedoch auch mancherlei hydrographische, sowie zoologische und botanische Arbeiten erledigt wurden. — Nachdem Jensen den Winter von 1884 zu 1885 in Dänemark zugebracht hatte, verließ er am 24. März 1885 in Begleitung von Lieutenant Nyher und Cand. med. Hansen auf dem Segelschiffe „Thorvaldsen“ Kopenhagen, um seine Untersuchungen der zwischen Holstensborg und Sulfertoppen gelegenen westgrönländischen Küstenstrecke (von $64\frac{1}{4}$ bis $65\frac{1}{2}$ nördl. Br.) fortzusetzen. Lieutenant Jensen und seine Begleiter begannen gegen Mitte Mai von Sulfertoppen aus ihre kartographischen Arbeiten, welche bis in den September hinein währten und als Ergebnis die gründliche Erforschung der ganzen Küstenstrecke zwischen den beiden ebengenannten Colonien lieferten. Am 21. September trat Jensen und seine Begleitung von der Colonie Godthaab aus die Rückreise

nach Dänemark an. Als Gesamtergebnis von Jensen's Reisen in Grönland muß also die genaue Kenntnis Westgrönlands von der Colonne Julianehaab (60° 43' nördl. Br.) bis zu der Colonne Egedesminde (68° 42' nördl. Br.) angesehen werden. Von jenen Gegenden sind auf Grund von unseres Forschers Messungen und Untersuchungen von dem königl. Seekartenarchiv in Kopenhagen Karten herausgegeben worden.

Nachdem Jensen von 1886 bis 1887 wiederum Dienste in der königl. dänischen Kriegsmarine geleistet hatte, befehligte er im Sommer 1888 den Dampfer „Ejvidbjörnen“ auf zwei Reisen nach verschiedenen Häfen in Grönland. 1889 wurde unser Forscher, der jetzt als Flottenkapitän in Kopenhagen lebt, zum Director des Navigationsunterrichtes in Dänemark ernannt. Die Berichte über seine Untersuchungen in Grönland sind niedergelegt in „Meddelelser om Groenland“ (Kopenhagen 1879 ff.). Als die Nachricht von Dr. Hansen's glücklicher Durchquerung Grönlands nach Europa kam, veröffentlichte Jensen eine kleine orientirende Schrift, betitelt „Om Indlandsisen i Groenland“ (Kopenhagen 1888; mit 40 Illustrationen und einer Karte).

Breslau.

Adolf Meißler.

Geographische Nekrologie. Todesfälle.

Professor Melchior Neumayr.

Nach langen und schweren Leiden wurde vor etwas mehr als Jahresfrist (am 29. Januar 1890) Melchior Neumayr, Professor der Paläontologie und Geologie an der Wiener Universität, im besten Mannesalter vom Tode ereilt. Derselbe hat nicht nur auf dem Gebiete der Wissenschaft als Geologe und Paläontologe Hervorragendes geleistet, sondern sich auch weit über die Fachkreise hinaus durch sein vortreffliches Werk der „Erdgeschichte“, das in seltener Weise echt populäre Darstellung mit wissenschaftlicher Gründlichkeit verbindet, einen angesehenen Namen erworben.¹

Melchior Neumayr wurde am 24. October 1845 als Sohn des bayerischen Ministerialrathes, späteren Staatsministers Max v. Neumayr in München geboren. In Stuttgart, wo sich sein Vater als Gesandter aufhielt, vollendete er seine Gymnasialbildung und bezog 1863 die Universität seiner Vaterstadt, um einer Familientradition gemäß sich dem Studium der Rechtswissenschaften zu widmen. Allein Neigung und ein bereits frühzeitig im Elternhause geweckter Sinn für die Naturwissenschaften trieb ihn schon in den ersten Semestern in die Vorlesungen Opperl's, durch welche er in das Gebiet der Geologie und Paläontologie eingeführt wurde. Das juristische Studium wurde mit Einwilligung des Vaters aufgegeben, desto eifriger besuchte er nun die Vorlesungen bei Gümbel, Zöllh, Liebig und Bunsen, namentlich aber widmete er sich seinem Lieblingsstudium der Geologie unter der trefflichen Anleitung Benecke's in Heidelberg. In München, wo er im siebenten Semester promovirte, trat er mit Zittel und mit Waagen in Beziehung und wurde von letzterem in die Darwin'sche Theorie der Artenentstehung eingeführt, die für seinen ganzen weiteren Ideenkreis maßgebend war. Nach Vollendung seiner Universitätsstudien trat Neumayr in die k. k. geologische Reichsanstalt in Wien ein und nahm von 1868 bis 1872 an den geologischen Aufnahmen in den Karpathen, in Nordtirol und Vorarlberg theil. Zugleich fallen aber auch in diese Jahre zahlreiche Studienreisen nach Südtirol, Italien, Dalmatien, Slavonien und Siebenbürgen. Im Jahre 1872 habilitirte sich Neumayr in Heidelberg, wurde aber schon im folgenden Jahre als außerordentlicher Professor für Paläontologie an die Universität in Wien berufen. 1879 wurde er ordentlicher Professor und bald darauf zum correspondirenden Mitgliede der Akademie der Wissenschaften erwählt. In demselben Jahre vermählte er sich mit einer Tochter seines Collegen, des berühmten Geologen Eduard Sueh. Mittlerweile hatte er 1874 Attika und die kleine Insel Kos besucht und von dieser Reise die Anregung zu einer geologischen Untersuchung Griechenlands und des Aegäischen Archipels empfangen, ein Unternehmen, welches er 1875 und 1876, durch die österreichische Regierung mit den dazu nöthigen Mitteln ausgerüstet, im Vereine mit einer Anzahl seiner Schüler zum großen Theil zur Ausführung brachte.

Professor Neumayr ist in den verschiedensten Zweigen der Geologie und Paläontologie thätig gewesen und ein Verzeichniß seiner Schriften würde mehrere Seiten füllen, obwohl ihm nur vergönnt war, ein Alter von 44 Jahren zu erreichen. Durch alle seine Arbeiten schlingt

¹ Bal. Melchior Neumayr von A. Benck in den „Mittheilungen des D. u. De. N.-V.“, Jahrg. 1890, Nr. 3., in der Zeitschrift „Himmel und Erde“, 1890 (Octoberheft) und St. A. Weithofer in den „Mittheilungen der Geographischen Gesellschaft in Wien“, 1890, Nr. 2.

sch wie ein rother Faden der Gedanke, die allmählichen Umgestaltungen der Erdoberfläche sammt ihren Bewohnern zu verfolgen. Wie einleuchtend und einfach diese Grundidee auch erscheinen mag, hebt Professor Benck in dem obgenannten Nachruf hervor, dem wir folgende Ausföhrung entnehmen, so bezeichnet sie doch einen Gegensatz zu einer bislang herrschend gewesenen Auffassung, nach welcher es Aufgabe des Geologen war, die Schichtenfolge bloß festzustellen, und Ziel des Paläontologen, die Versteinerungen nur zu beschreiben. Bereits Neumayr's erste Arbeit offenbarte den angedeuteten Grundgedanken: er untersuchte die



Professor Melchior Neumayr.

Gesteinsbeschaffenheit der Juraschichten Württembergs, um daraus Schlüsse über die Modalitäten von deren Entstehung herzuleiten. Als weitere Verkörperungen dieses Grundgedankens erscheinen die Arbeiten, welche sich mit den Grenzschichten zwischen Jura und Kreideformation beschäftigen. Aeltere Geologen meinten hier einen Sprung in der Entwicklung zu erblicken, Neumayr brachte die Ansicht zur vollen Geltung, daß es Uebergangsschichten zwischen Jura und Kreide gäbe, die er bis zum Nagh-Hagy-Más an der Grenze Rumäniens verfolgte. Zum vollen Ausdruck endlich gelangt Neumayr's allgemeine geologische Anschauung in zwei weiteren Studien, in denen er Klima und Geographie der Juraperiode, der Zeit der großen Saurier, behandelte und den ersten umfassenderen Versuch verwirklichte,

die geographischen Zustände früherer Perioden der Erdgeschichte zu ermitteln. Unter diesem Gesichtspunkt entstand auch seine „Erdgeschichte“, die in den Jahren 1886 bis 1887 in zwei starken Bänden im Verlage des bibliographischen Instituts in Leipzig erschienen ist und neben Nagel's „Völkerkunde“ eine Art Fortsetzung des Brehm'schen „Thierlebens“ bilden soll. Der Leser sei auf die ausführliche Besprechung dieses in gleichem Maße für den Fachmann wie für jeden Gebildeten bedeutenden Wertes im X. Jahrgang dieser Zeitschrift (S. 106 bis 110) hingewiesen. Durch die in diesem Werke zur Geltung kommende Auffassung der Geologie als der Geographie verschwundener Perioden hat Neumayr gleichsam einen neuen Zweig der Geographie — die Paläogeographie — eingeführt.

Neumayr's letztes, großartig angelegtes Werk „Die Stämme der Thierwelt“ (1. Band, 1889) ist leider unvollendet geblieben. Bisher hatte man sich in der Paläontologie mit der Beschreibung der Versteinerungen begnügt, diese nur als „Zeitfossilien“ betrachtet, um darnach das Alter der verschiedenen Erdschichten zu bestimmen. Neumayr faßte die Aufgabe höher. Er suchte aus der Verbreitung der Versteinerungen einen Einblick in den Zusammenhang früherer Länder und Meere zu gewinnen, also gewissermaßen die Geographie vergangener Erdperioden aufzudecken, vor allem aber suchte er aus der Aufeinanderfolge der Versteinerungen auf die allmähliche Umwandlung der Lebewesen im Sinne der Darwin'schen Descendenzlehre zurückzuschließen und für diese Lehre neue Belege zu gewinnen. Durch den frühen Tod des hochbegabten Gelehrten „sind die Gedankenfäden zerrissen, mit welchem ein könnnen Jahre verstreichen, bis der verlorene Faden wieder gewonnen wird.“

Auch die Alpenkunde hat in dem Verstorbenen einen eifrigen Freund und Forscher verloren. Erwähnt seien hier nur seine beiden anregenden Aufsätze über Ketten- und Massengebirge, sowie über Bergstürze, welche die „Zeitschrift des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereines“ (1887 und 1888) enthält; den ersten findet der Leser in Petermann's „Mittheilungen“ (1889, S. 202 bis 203) von Professor Supan besprochen.

Nur kurz ist Neumayr's Lebensgang gewesen. Hervorragendes konnte noch von ihm erwartet werden; aber auch so, da eine Menge von Ideen und Plänen mit ihm zu Grabe getragen sind, wird sein Name in der Erforschungsgeschichte unserer Erde stets mit Ehren genannt werden.

Todesfälle. Professor Julius Grahnus Hilgard, früher Superintendent des Küstenvermessungsdienstes, ist am 8. Mai 1891 in Washington verstorben. Er war am 7. Januar 1825 in Zweibrücken in der Rheinpfalz geboren und kam im Jahre 1835 mit seinem Vater nach den Vereinigten Staaten. Die Familie siedelte sich bei Belleville, Illinois, an und der Vater erwarb sich ein unsterbliches Verdienst, indem er die Cultur der Weinrebe in Amerika einführte. Der junge Hilgard wurde Civilingenieur und trat unter Superintendent Bache in den Küstenvermessungsdienst ein, an dessen Arbeit er, namentlich auch während der anstrengenden Zeiten des Bürgerkrieges hervorragenden Antheil nahm; die Kartirung der früher fast ganz unerforschten Küste des Stillen Oceans ist zum guten Theil sein Werk. Nach dem Ableben des Superintendenten Pierce wurde er dessen Nachfolger und stand dem Küstenvermessungsdienst bis zum Jahre 1884 vor, als der politische Umschwung auch seinem Verbleiben an der Spitze des Departements ein Ende machte.

Dr. Alexander Graf Kayserling, einer der hervorragendsten Männer der russischen Osteeeprovinzen, am 15. August 1815 zu Kabilen in Kurland geboren, ist am 22. Mai 1891 zu Dorpat verschieden. In Berlin und Göttingen hatte er Naturwissenschaften studirt. Unter Führung von A. v. Meyendorff nahm er an dessen Expedition zur Erforschung des europäischen Rußlands theil, im Anfang der Vierzigerjahre bereiste er mit Murchison, de Verneuil und Paul von Krusenstern das südliche, mittlere und nördliche Rußland. Die Ergebnisse dieser Reisen hat er in den Werken „Russia and the Ural“ (London 1845) und „Wissenschaftliche Beobachtungen auf einer Reise in das Petschoraland“ (Petersburg 1846) niedergelegt.

Der bekannte italienische Reisende Anacleto Gagliardi ist am 21. Februar 1891 zu Filoa in Schoa dem Malariafieber erlegen. Er war am 3. Mai 1858 in S. Pottto geboren.

Der ausgezeichnete Botaniker Professor Dr. Karl Wilhelm v. Naegeli an der Universität zu München ist daselbst am 5. Juni 1891 im Alter von 74 Jahren gestorben.

Der um die Erforschung der vorgezeichneten Alterthümer Schleswig-Holsteins hochverdiente Director des schleswig-holsteinischen Museums vaterländischer Alterthümer in Kiel, Professor Dr. G. S. Handelmann, starb am 26. April 1891 im 61. Lebensjahre.

Geographische und verwandte Vereine.

A. I. Geographische Gesellschaft in Wien. Ueber Antrag des Ministerialrathes Dr. J. Lorenz Ritter v. Liburnau hat die Wiener Geographische Gesellschaft beschlossen, zu-

nächst für das Jahr 1891 einen Betrag von 500 fl. zur Vornahme von wissenschaftlichen Studien über die Donau zu widmen. Der Antragsteller hat der Gesellschaft ein ausführliches Hypothese überreicht, welches als Arbeitsprogramm vollinhaltlich angenommen wurde. Letzteres führt folgende Punkte als Gegenstände der vorzunehmenden Studien an: 1. Herkunft und Menge der Gewässer, welche in ihrer Zusammenfassung die Donau auf ihren verschiedenen Strecken bilden. 2. Die Tektonik der Flussbetten, welche zum Donaugebiet gehören, wobei insbesondere festzustellen wäre, in welchem Materiale unmittelbar die Flüsse sich bewegen. 3. Zusammenstellung der Wasserstände (Begelebensungen) für möglichst viele Punkte längs der Donau und ihrer größeren Nebenflüsse und für möglichst weit zurückgreifende Zeiten. 4. Die Messung der Geschwindigkeit des Wassers in den verschiedenen Strecken, sei es der Donau allein oder auch ihrer größeren Nebenflüsse. 5. Genauere Erhebung über die Sinkstoffe der verschiedensten Größe, welche die Donau mit sich führt und welche das Material zu den verschiedensten Ablagerungen im und am Strome bilden. 6. Die Ablagerungen im Flusse, nicht nur nach ihrem Materiale, sondern insbesondere nach den Bedingungen, unter denen sie stattfinden. 7. Beobachtungen über die Temperatur des Flusswassers. Zur Einleitung dieser Studien ist ein eigenes Comité gewählt worden, dessen Obmann der Antragsteller ist.

Vereinigung von Freunden der Astronomie und der kosmischen Physik. Am 19. Mai 1891 wurde in Berlin eine neue Gesellschaft unter dem Namen „Vereinigung von Freunden der Astronomie und der kosmischen Physik“ begründet. Sie soll hauptsächlich in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz und anderen Nachbarländern, sowie in den Colonien auf den genannten Forschungsgebieten das Zusammenwirken thunlichst organisiren und dadurch für die einzelnen immer befriedigender, für die Forschung immer nutzbarer machen. Zur Erreichung der Ziele werden eigene „Mittheilungen“ der Vereinigung herausgegeben, aber die laufende Veröffentlichung gegenseitiger freier Mittheilungen, von Beobachtungen, Rathschlägen und Ergebnissen soll in verschiedenen Fachzeitschriften erfolgen. Jährlich zweimal finden Generalversammlungen statt, nämlich im Frühjahr und im Herbst. Die gründende Versammlung hat Professor Dr. Lehmann-Willhelms in Berlin zum Vorsitzenden der Vereinigung gewählt, an den auch Anmeldungen zum Beitritte zu richten sind.

Vom Büchertisch.

Nouveau Dictionnaire de Géographie Universelle, contenant la géographie physique, la géographie politique, la géographie économique, l'ethnologie, la géographie historique, la bibliographie. Par M. Vivien de Saint-Martin avec la participation de M. Louis Rousselot. Tome troisième (K—M). Paris 1887. Librairie Hachette & Cie. (1078 pp.).

Vivien de Saint-Martin's geographisches Lexikon ist ein monumentales Werk, um welches wir Deutsche die französische Literatur beneiden müssen, da wir derzeit demselben nichts Ebenbürtiges zur Seite stellen können. Der Herausgeber hat einen ganzen Stab von tüchtigen Fachmännern als Mitarbeiter gewonnen, von denen wir Necluz, Rousselot, Montano, Schrader, Kaltbrunner, Wangjeb, Ufsalby nennen. Alle Zweige geographischen Wissens werden in entsprechender Weise behandelt und die Zusammenstellung des Stoffes ist so umsichtig und sorgfältig getroffen, daß man kaum einen Gegenstand vermissen wird. Bei fortwährender Benutzung hat uns das Lexikon fast nie im Stiche gelassen. Daß der Inhalt dem neuesten Standpunkte der Erdkunde entspricht, darf nicht besonders betont werden, da schon die Namen des Herausgebers und der Mitarbeiter dafür Bürgschaft geben. Aber erwähnt muß werden, daß wir es nicht mit einem knappen Nachschlagebuch zu thun haben, sondern mit einer umfangreichen Encyclopädie der geographischen Wissenschaften. Zahlreiche Artikel gewinnen fast monographische Ausdehnung, indem die physikalischen, ethnographischen und politischen Verhältnisse, die Geschichte und die Bibliographie eingehend berücksichtigt werden. Beispielsweise heben wir aus dem Buchstaben K die Artikel Kabylien, Kasiristan, Kalmücken, Kamtschatka, Kansas, Karatorm, Kathiavar, Kentucky, Khywa (China), Khorassan, Kirghisen, Kordofan, Kuang-tung, Kuen-Lun, Kariben, Kurdistan hervor; der letztgenannte Artikel umfaßt nicht weniger als 16½ Spalten. Da das Buch in Großquart erscheint und jede der 1078 Seiten dreispaltig ist, ergibt dies für den dritten Band allein 3234 Spalten. Daß man hier und da sich einen Einwand erlauben darf, ist bei einem so außerordentlich umfangreichen Werke trotz der großen Zahl der Mitarbeiter leicht begreiflich. So werden sich z. B. die Kartographen nicht damit einverstanden erklären, wenn der Kartist noch auf das österreichische Gebiet allein beschränkt erscheint. Dennoch bleibt das geographische Lexikon für jeden, der sich viel mit geographischen Dingen beschäftigt, unentbehrlich.

Jahrbuch der Naturwissenschaften 1890 bis 1891. Enthaltend die hervorragenden Fortschritte auf den Gebieten: Physik, Chemie und chemische Technologie; Mechanik; Meteorologie und physikalische Geographie; Astronomie und mathematische Geographie; Zoologie und Botanik; Forst- und Landwirtschaft; Mineralogie und Geologie; Anthropologie und Urgeschichte; Gesundheitspflege, Medicin und Physiologie; Länder- und Völkerkunde; Handel, Industrie und Verkehr. Unter Mitwirkung von Fachmännern herausgegeben von Dr. Max Wildermann. Mit 35 in den Text gedruckten Holzschnitten und drei Kärtchen. Mit einem Anhang: Generalregister über die Jahrgänge 1885/86 bis 1889/90. Freiburg im Breisgau 1891. Herder'sche Verlagshandlung (XI, 527 und XXXVI S.), 6 Mk., geb. 7 Mk.

Obwol das Wildermann'sche Jahrbuch die Fortschritte auf den Gebieten sämtlicher Naturwissenschaften registriert und sich somit ein außerordentlich weites Feld seiner Aufgabe gesteckt hat, so finden wir doch jeden einzelnen Wissenszweig eingehend genug behandelt, um eine vollkommen ausreichende Uebersicht der neuesten Errungenschaften aus demselben zu gewinnen. Speciell die Erdkunde und die mit ihr in Berührung stehenden Disciplinen sind reichlich bedacht, so daß der eigentliche Geograph und Statistiker volles Genüge findet. Die Mitarbeiter des Herausgebers sind erprobte Fachmänner, welche ihr Feld derart beherrschen, daß sie mit Sicherheit das Bedeutsame von dem Unwesentlichen zu sichten vermögen und dem Leser zu verlässlichen Führern werden. Darum sei das „Jahrbuch der Naturwissenschaften“ auch in seinem sechsten Jahrgange unseren Lesern bestens empfohlen. Das Generalregister über die ersten fünf Jahrgänge wird manchem erwünscht sein; es wäre aber praktischer ohne die Sonderung nach Fächern angelegt worden, weil man auf diese Weise das Nachschlagen erleichtert hätte.

Lehrbuch der wirtschaftlichen Geographie für Handels-, Real- und Gewerbeschulen und zum Selbstunterricht von Professor Dr. Wilhelm Göz. Stuttgart 1891. Verlag von Ferdinand Enke. (VIII, 154 S.) 2 Mk. 50 Pf.

Die wirtschaftliche Geographie betrachtet die Erdräume als Boden des menschlichen Erwerbslebens; sie stellt den Zusammenhang zwischen der Natur der Erdoberfläche und dem Erwerb der Völker dar. Ausgehend von der Erkenntnis der Ländernatur, beschäftigt sie sich zunächst mit der Gütergewinnung oder Production, und zwar mit der Urproduction (Jagd, Fischerei), der Rohproduction (Forstwirtschaft, Landwirtschaft, Bergbau) und der gewerblichen Production (Kleingewerbe, Großgewerbe, Kunstgewerbe). Hierauf wendet sie sich der Gütervertheilung oder Güterbewegung zu, welche durch den Handel und Verkehr vollzogen werden und lenkt ihre Aufmerksamkeit namentlich auf die Sammelpunkte des Verkehrs und die Verkehrswege (Wasserstraßen, Eisenbahnen, Karawanenstrassen u. s. w.). Das vorliegende Lehrbuch zeigt eine vorzügliche Durchführung dieses Programmes. Der vorwiegend aphoristische Stil gestattet eine Vereinigung reichen Stoffes auf knappen Raume. Aber nicht bloß verdient die große Reichhaltigkeit des Büchleins alle Anerkennung, sondern auch die volle Beherrschung des Stoffes und die Correctheit der einzelnen Angaben, welche eine eingehende und langwährende Beschäftigung mit dem Gegenstande erkennen lassen. Die ausführlichste Behandlung erfährt Süddeutschland, dann Norddeutschland und das übrige Europa; etwas zu knapp scheinen uns — wenigstens für die Zwecke des Selbstunterrichtes — die außer-europäischen Erdtheile bedacht zu sein. Jedenfalls ist das Buch ein trefflicher Beleg dafür, wie gewinnbringend die bisher noch wenig bearbeitete wirtschaftliche Geographie unter den Händen eines berufenen Fachmannes sein kann.

Eingegangene Bücher, Karten etc.

Vereinigte Eisenbahnrouten- und Landmaßkarte von Mitteleuropa, gezeichnet von G. Winkler, Transportdirector der königl. sächsischen Staatsbahn. Ausgabe 1891. Dresden. Adolf Urban. 2 Mk. 50 Pf.

Artaria's statistische Karten der österreichischen Reichsrathswahlen 1891 mit graphischer Darstellung der Wahlergebnisse 1873 bis 1891 und geschichtlich-statistischem Texte. Wien 1891. Verlag von Artaria & Comp. 60 kr.

Schluß der Redaction: 23. Juni 1891.

Herausgeber: A. Hartleben's Verlag in Wien.

Das Höhlengebiet bei Brünn.

Gezeichnet von

Prof. R. Trampler.

Geogr. Rundschau XIII, Heft 11.

Erklärung:

- a Slouper Höhlen
 - b Schopfen (kúlna)
 - c Katharinenhöhle
 - d Todtengr. (smrtná díra)
 - e Kaiserhöhle od. Einodis
 - f Schafgrotte (ovčrna)
 - g Wassergrotte (rasovna)
 - h Burghöhle (údornna)
 - i Hügohöhlen
 - k Evgrotte (jáchymka)
 - l Sherhöhle (byčí skála)
 - m Bittersaal (kostetík)
 - n Wejpustek (výpustek)
 - o Zitnyhöhle
 - p Ochoser Höhle (bílá skála)
 - q Mokrauer Höhle (kostetík od. pekárna)
 - r Grotte v. Schoschuwka
-
- ▲ Höhlen, ☆ Mühlen,
 - △ Berge, ☩ Kirchen,
 - ▣ Bienen, ⚡ Schlösser,
 - Häuser, × Brücken,
 - Wege
 - Strassen
 - Eisenbahnen
 - ⊠ Eisenbahnstationen
- Höhen in Metern.

