

94. Aug

Heft 2 u. 3.

Band XXIII.

Deutsche  
**Geographische Blätter.**

(Begründet 1877 durch Dr. M. Lindeman.)

Herausgegeben von der

Geographischen Gesellschaft in Bremen

durch

Prof. Dr. A. Oppel und Prof. Dr. W. Wolkenhauer.

Diese Zeitschrift erscheint vierteljährlich.

Abonnements-Preis 8 Mark jährlich.

BREMEN.

Kommissions-Verlag von G. A. v. Halem.

1900.

## Inhalt.

	Seite
1. Kohlenstationen und Flottenstützpunkte. Von Dr. O. Fulst.....	77
2. Reisebilder aus Bosnien und der Hercegovina. Von Dr. Martin Bräss..	97
3. William Dampiers Leben und Werke. (Schluß.) Von Dr. Paul Verbeek	109
4. Kleinere Mitteilungen:	
Vorgänge in der Gesellschaft. (Generalversammlung. Preisgekrönte	
Abhandlung von Dr. Schurtz. Dr. Wiedemanns Reise nach Australien).	142
Bericht über die Vorträge .....	143
5. Geographische Litteratur.....	145
H. Meyer. K. Boeck. F. Kaulen. H. J. Klein. A. Herrich. R. von	
Lendenfeld. P. Langhans (Alldeutscher Atlas). F. Ratzel. G. Kurze.	
P. Langhans (Karte der Samoa-Inseln). A. Fischer. Fr. Noack. B. Schmidt.	
A. von Geyr-Schweppenburg. B. Kahle. Dronke-Cüppers. Fr. Regel.	
Chr. Gruber. K. Bergmann. A. Sartorius von Waltershausen. H. Semler.	
Handels- und Machtpolitik. Meyers Reisebücher (Italien; Deutsche Alpen	
zweiter Teil; Paris und Nordfrankreich; Dresden, Sächsische Schweiz und	
Lausitzer Gebirge; Thüringen und der Frankenwald; Harz). G. Friederici.	
E. Hahn. M. Haushofer.	





# Geographische Blätter.

Herausgegeben von der  
Geographischen Gesellschaft in Bremen.

---

Beiträge und sonstige Sendungen an die Redaktion werden unter der Adresse  
**Geographische Gesellschaft in Bremen**  
erbeten.

---

Der Abdruck der Original-Aufsätze, sowie die Nachbildung von Karten und Illustrationen  
dieser Zeitschrift ist nur nach Verständigung mit der Redaktion gestattet.

---

## Kohlenstationen und Flottenstützpunkte.

Von Dr. O. Fulst, Bremen.

Zu der Frage der Proviant- und Munitionsversorgung einer kriegführenden Heeresmacht gesellt sich bei einer kriegführenden Flotte die Frage der Kohlenversorgung. Ja diese ist hier sogar die allerwichtigste, denn einerseits kann auf den Schiffen an Proviant und Munition leicht soviel mitgenommen werden, daß ein vorzeitiger Verbrauch nicht zu befürchten ist, andererseits ist ein Schiff, dem die Kohlen ausgegangen sind, ebenso hilflos wie eine Truppe, die sich verschossen hat. In einem Seekriege in den heimischen Gewässern oder in ihrer Nähe kann der Kohlenersatz verhältnismäßig leicht in einem Hafen des Mutterlandes bewerkstelligt werden; auch kann man einer Flotte Kohlen in besonderen Dampfern nachsenden. Allerdings ist es im allgemeinen nicht möglich, auf offener See die Kohlen von Schiff zu Schiff überzuladen, das wird sich nur gelegentlich unter dem Schutze der Küste bei ganz ruhiger See und ganz ruhigem Wetter bewerkstelligen lassen. Man wird also, um auf diese Weise seinen Kohlenvorrat ergänzen zu können, ebenfalls einen Hafen oder wenigstens eine geschützte Reede anlaufen müssen.

Viel schwieriger gestaltet sich der Kohlenersatz, wenn die Schiffe die heimischen Küsten verlassen und in fernen Gewässern kämpfen müssen. An ein Übernehmen von Kohlen auf offenem Ozean ist selbstverständlich gar nicht zu denken; in neutralen Häfen werden Kriegsschiffe der kriegführenden Parteien nur, so viel Kohlen gegeben, als zum Erreichen des nächsten eigenen Hafens notwendig ist. Wenn man auf der Marschroute keine eigene Kohlenstationen besitzt, so liegt die einzige Möglichkeit, den Kriegsschauplatz überhaupt zu erreichen, darin, der Flotte Kohlendampfer mitzugeben, aus



denen die Schiffe ihren Kohlenvorrat unter dem Schutz der Küste ergänzen. Hiermit ist aber ein ungeheurer Zeitverlust nicht nur während des Marsches, sondern vor allen Dingen während des Bunkerns verbunden, und man weiß nicht, ob nicht auch von den Neutralen Schwierigkeiten bereitet werden. Unter Umständen wird die einzige Möglichkeit, den fernen Kriegsschauplatz mit Sicherheit zu erreichen, darin bestehen, die Kriegsschiffe durch besondere Kohlenschiffe schleppen zu lassen. Wie viele kostbare Zeit wird auf die Weise aber verloren gehen!

Die Schwierigkeiten mehren sich, wenn die Schiffe auf dem Kriegsschauplatze angekommen sind. Die Kohlenversorgung in neutralen Häfen wird hier auf erhöhte Schwierigkeit stoßen. Etwa mitgenommene Kohlendampfer bedürfen eines besonderen Schutzes, was gleichbedeutend mit einer Schwächung der eigenen Machtmittel ist. Selbst wenn es gelungen sein sollte, an einem dazu geeigneten Orte eine schwimmende Kohlenstation zu errichten, so wird die *Langsamkeit*, mit der die Kohlenversorgung vor sich gehen wird, die Schlagfertigkeit der Flotte stark beeinträchtigen, ja der Erfolg kann dadurch sogar ernstlich in Frage gestellt werden, wie es der spanisch-amerikanische Krieg gelehrt hat. Hätte Cervera in Santiago in schnellerer Zeit, als es thatsächlich möglich war, seinen Kohlenersatz bewerkstelligen können, so würde es ihm gelungen sein, diesen Hafen vor der Einschließung zu verlassen, und wenn auch bei dem unglaublichen Zustande der spanischen Flotte ein wesentlich anderer Ausgang des Krieges kaum zu erwarten gewesen wäre, so würde doch die Vernichtung der spanischen Macht nicht so vollständig gewesen sein.

Aber setzen wir selbst den günstigen Fall, die Kohlenversorgung vollzöge sich in befriedigender Weise, so wird die an entfernten feindlichen Gestaden kämpfende Flotte, wenn sie keinen als Operationsbasis dienenden Stützpunkt in der Nähe findet, durchschlagende Erfolge nur in den seltensten Fälle erringen können. Wird die Flotte einmal geschlagen, so ist sie so gut wie vernichtet, denn sie findet keinen Ort, wohin sie sich zurückziehen, sich sammeln kann, um die erlittenen Schäden auszubessern und für einen neuen Offensivstoß Kräfte zu sammeln. Aber selbst wenn sie in einer Schlacht siegreich gewesen ist, so wird sie wahrscheinlich nicht instande sein, ohne Stützpunkte einen entscheidenden Erfolg zu erzielen, da sie ihren Sieg nicht voll ausnutzen kann. Es leuchtet das ein, wenn man bedenkt, daß auch eine siegreiche Flotte, wenn sie nicht einem ganz untergeordneten Gegner gegenübergestanden hat, schwer



havariert sein wird. Diese Schäden müssen repariert werden, bevor die Schiffe zu neuen Operationen verwendbar sind. Ohne Stützpunkte, die für solche Fälle Vorkehrungen getroffen haben, ist aber eine solche Reparatur einfach unmöglich, wenn nicht etwa der Sieg ein so entscheidender gewesen ist, daß die feindlichen Häfen der siegreichen Flotte offenstehen. Daß das Bewußtsein, einen Stützpunkt im Rücken zu haben, das Vertrauen, die Zuversicht stärkt, braucht nicht besonders betont zu werden, ebensowenig wie die Thatsache, daß die Leitung der Kriegsoperationen beim Vorhandensein eines Stützpunktes leichter und sicherer ist als beim Mangel eines solchen. Einen weiteren Vorteil gewähren Stützpunkte, die in der Nähe des Kriegsschauplatzes liegen, dadurch, daß sie die Bewegungsfreiheit des Feindes hemmen. Er kann sich den Ort für die Schlachten nicht mehr auswählen, wo es ihm gefällt, sondern muß bei allen seinen Bewegungen auf die Stützpunkte des Gegners und auf die Gefahr, die ihm von dort her droht, Rücksicht nehmen. Ein Stützpunkt ist daher nicht nur gleichbedeutend mit einer Flotte, sondern er ist unter Umständen weit mehr wert. Durch ihn wird die Flotte erst wirksam und gewaltig, ohne ihn ist sie im Kriege auf die Dauer nicht kampfbereit zu erhalten. Eine kleine Flotte, die sich auf einen festen Punkt stützen kann, kann mehr leisten als eine große Flotte, der es an einem Rückhalt fehlt. Ja, man kann sogar soweit gehen, zu behaupten, daß ein Seekrieg an einer weit entfernten feindlichen Küste nur dann Aussicht auf Erfolg haben kann, wenn ein fester Punkt als Operationsbasis und als Stützpunkt vorhanden ist.

Daß Stützpunkte in fernen Ozeanen dazu beitragen, das Ansehen eines Volkes zu heben, seine Schifffahrt zu beleben und seinen Handel und damit seinen Wohlstand zu heben, hat in den letzten Jahren keine Nation besser erfahren als Deutschland. Mit der Errichtung derartiger fester Punkte in geeigneten Gegenden wird man also nicht allein eine etwaige Kriegführung erleichtern, man wird auch im Frieden großen Nutzen daraus ziehen.

Zweierlei Art sind die Stationen, deren ein Land, das die Herrschaft zur See haben will, bedarf. In der Nähe etwaiger Kriegsschauplätze, also vor allen Dingen dort, wo das Handelsinteresse des Landes ein sehr reges ist, müssen befestigte Häfen vorhanden sein, die nicht nur Kohlenstation sind, sondern auch geeignet sind, im Falle eines Seekrieges als Stützpunkt zu dienen. Nicht weniger wichtig ist es aber auch, daß diese Punkte sowie alle auswärtigen Kolonien durch eine Reihe zwischenliegender Kohlenstationen mit



dem Mutterlande verbunden sind; auch diese müssen so befestigt sein, daß sie einer feindlichen Seemacht widerstehen können, damit die Etappenstraße im Falle eines Krieges gesichert ist. Indessen sind die Anforderungen, die an diese beiden Arten der Kohlenstationen gestellt werden, doch verschieden.

Bei einem Hafen, der im Kriegsfall als *Stützpunkt* dienen soll, ist besonders Bedacht auf die *Lage* zu nehmen. Er muß vor allen Dingen so liegen, daß von ihm aus der Kriegsschauplatz leicht und ungehindert erreicht werden kann. Je weiter er vom Kriegsschauplatze entfernt liegt, um so weniger erfüllt er seinen Zweck. Da sich im Voraus nicht bestimmen läßt, in welcher Gegend sich der Kampf entwickeln wird, so folgt daraus — und das ist ein sehr wichtiger Punkt — daß die Stellung wesentlich stärker wird, wenn statt einer einzigen Station mehrere räumlich getrennte vorhanden sind. Dieses bietet den weiteren Vorteil, daß der Gegner gezwungen wird, seine Kraft zu zersplittern, um allen oder doch mehreren Stützpunkten entgegen zu treten.

Neben der Lage muß die Güte des Hafens bei der Auswahl den Ausschlag geben, und zwar muß darauf gesehen werden, daß der Hafen groß genug ist, eine eventuell in Aktion tretende Flotte aufnehmen zu können. Ist außerdem noch Platz für eine größere Anzahl von Handelsschiffen, die zur Herbeischaffung von Kriegsmaterial verwandt werden, oder die Schutz suchend den Hafen anlaufen, so ist das ein nicht zu unterschätzender Vorteil.

Ein jederzeit zugänglicher Hafen wird natürlich den Vorzug haben vor einem, der nur bei Hochwasser zugänglich ist, so daß Häfen, vor denen sich eine Barre befindet, wenig geeignet sein werden. Große Fluthöhen und die damit zusammenhängenden starken Strömungen sind wegen der damit verbundenen Unsicherheit und Schwierigkeit sowohl beim Einlaufen wie beim Liegen unangenehme Beigaben für einen solchen Hafen, auf die man gern verzichtet.

Selbstverständlich muß der Platz durch Befestigungen und Forts leicht zu schützen sein. Es werden sich infolgedessen Häfen mit schmaler Einfahrt, die besonders leicht zu schützen und durch Minen zu sperren sind, leicht in Stützpunkte verwandeln lassen. Wünschenswert ist es, daß man von See her den Hafen nicht übersehen kann, damit die getroffenen Maßnahmen dem Feinde verborgen bleiben, und damit eine Beschießung von See aus unmöglich oder doch unwirksam wird. Auf alle Fälle ist hierauf besonders zu sehen, denn in einem Hafen, der von See aus beschossen werden kann, kann niemals eine Flotte sicher liegen.



In dem als Stützpunkt dienenden Platze müssen sich natürlich auch alle Anlagen und Vorkehrungen finden zur Reparatur beschädigter Schiffe und zur schnellen und vollständigen Ausrüstung einer Flotte, in erster Linie also Trockendocks, Werften und Maschinenreparatur-Werkstätten nebst dem zugehörigen kundigen Personal. Da es zu kostspielig werden würde, solche Anlagen einzig und allein für den Gebrauch in Kriegszeiten oder nur für Kriegsschiffe zu schaffen, so wird man, wenn irgend angängig, diese Anlagen so machen, daß sie auch von Handelsschiffen benutzt werden. Es ist dabei einerlei, ob sie von Staats wegen, oder von Privaten errichtet werden. Jedenfalls werden auf diese Weise ununterbrochen geschulte Arbeitskräfte vorhanden sein, die im Fall eines Krieges besonders wertvoll sind.

Reserve-Kriegsmaterial aller Art muß in Arsenalen zur Verfügung stehen, genau wie in einem inländischen Kriegshafen. Besonderer Wert muß auf die Vorkehrungen zur Kohlenversorgung der Schiffe gelegt werden. Dazu gehört zunächst, daß ein großes Kohlenlager unterhalten wird, das so groß sein muß, daß während des Krieges ein Kohlenmangel nicht zu befürchten ist. Ist also zu besorgen, daß während des Bestehens der Feindseligkeiten die Kohlenzufuhr abgeschnitten wird, so muß dieses ständige Lager größer sein, als wenn diese Zufuhr stets gewährleistet ist, wie es z. B. der Fall sein wird, wenn die Zufuhr nicht auf den Seeweg angewiesen ist, sondern wenn aus dem Hinterlande eigene Kohlen herangebracht werden können. Die geringeren Kosten, die in diesem Falle mit der Beschaffung der Kohlen verbunden sind, sowie die Sicherheit mit der dies geschieht, sind Vorteile, die man sich gern bei der Anlage eines Stützpunktes zu Nutzen macht. Es kommt noch hinzu, daß solche Häfen die beste Aussicht haben, zu wichtigen Handelsplätzen zu werden; sie würden also in Friedenszeiten gewinnbringend sein, anstatt Kosten zu bereiten.

Das Kohlenlager allein genügt indessen nicht; es müssen auch Vorkehrungen getroffen sein, ein schnelles Übernehmen der Kohlen zu ermöglichen. Im Kriege ist Zeit nicht nur Geld, Zeit ist auch Macht; darum wird auf das schnelle Einnehmen der Kohlen in allen Kriegsmarinen besonderer Wert gelegt. Die eine Marine sucht es darin der anderen zuvorzuthun, und jeder Hafen, der in einem Seekriege als Kohlenstation Verwendung finden soll, wird mit den nötigen maschinellen Einrichtungen versehen, die ein schnelles Übernehmen und Bunkern der Kohlen gewährleisten.



Die soeben aufgezählten Bedingungen muß eine Station erfüllen, die in der Nähe eines Kriegsschauplatzes als Stützpunkt der kriegführenden Flotte bzw. als Operationsbasis dienen soll, und der infolgedessen ungefähr dieselbe Rolle zufällt wie im Inlande dem Kriegshafen. Geringere Anforderungen an die Festigkeit und Widerstandsfähigkeit wird man an solche Stationen stellen, die in erster Linie als Kohlenstationen zu gelten haben, um eine auf dem Marsche befindliche Flotte mit Kohlen zu versehen. Diese Stationen bedürfen unter Umständen sogar gar keines, oder nur eines sehr geringen Schutzes durch Festungswerke. Sie haben den Zweck, eine Verbindung des entfernten Kriegsschauplatzes (oder auch einer entfernten Kolonie) mit dem Mutterlande unabhängig von fremden Häfen zu ermöglichen bzw. zu erleichtern. Sie müssen daher in nicht zu großen Zwischenräumen auf einander folgen und so gelegen sein, daß Schiffe, die zum Kriegsschauplatz gesandt werden, mit genügendem Kohlenvorrat daselbst ankommen, um, wenn nötig, sofort eingreifen zu können.

Hat man Schiffe mit großem Kohlenfassungsvermögen, so dürfen daher die Kohlenstationen weiter von einander entfernt sein, als wenn die Schiffe nur ein kleines Quantum Kohlen aufzunehmen vermögen. Bei der Konstruktion der Schiffe muß daher auf die Verteilung der Kohlenstationen Rücksicht genommen werden. Nach Möglichkeit muß das Kohlenfassungsvermögen so groß gemacht werden, daß die größte Entfernung zwischen zwei Kohlenstationen zurückgelegt werden kann, ohne frische Kohlen einzunehmen. In einem solchen Falle würde man vom Auslande ganz unabhängig sein. Von dieser Überlegung geleitet, bauen jetzt z. B. die Amerikaner ihre Schiffe mit Raum für Kohlen für eine Reise von 3500 bis 4000 Seemeilen, weil die größte Entfernung zwischen zwei aufeinander folgenden Kohlenstationen (von Hawaii bis Guam, den beiden Zwischenhäfen auf der Etappenstraße San Francisco—Philippinen) etwa 3500 Seemeilen beträgt. Als wir früher nur Schiffe bauten zur Verteidigung unserer Küsten, konnte der Aktionsradius (mögliche Dampfstrecke bei 10 Knoten Fahrt) klein sein, jetzt, da wir Schiffe für den Offensivkrieg sowie für die Verteidigung unserer Kolonien bauen, müssen wir bei dem fast gänzlichen Mangel an Kohlenstationen auf ein kolossal großes Kohlenfassungsvermögen bedacht sein. Die in den letzten Jahren erbauten Schiffe haben daher auch einen aufsergewöhnlich großen Aktionsradius, die neuesten Linienschiffe einen von 5000 Seemeilen, die großen Kreuzer sogar einen solchen von 6000 bis 6500 Seemeilen. Mit einem weiteren Ausbau



unseres Systems von Kohlenstationen könnten unsere Schiffe mit einem geringeren Aktionsradius aus; der dadurch ersparte Raum könnte in anderer Weise nutzbar gemacht werden.

Das einzige Land, das mit weitschauendem Blick seit langen Jahren neben dem Ausbau seiner Kolonien auf den Ausbau seiner Stützpunkte und Kohlenstationen bedacht gewesen ist, und das noch heutigen Tags keine Opfer scheut, das schon vorhandene vorzüglich angelegte System zu vervollkommen und zu verstärken, ist England, das dieses Ziel mit der größten Energie und der ihm eigenen Rücksichtslosigkeit verfolgt. Frankreich, die nächste Seemacht, giebt sich zwar neuerdings viele Mühe, seine Macht auf dem Ozean zu bestärken, es verfügt auch über schöne Kolonien und ein leidlich gutes System von Kohlenstationen, aber die Sünden früherer Jahre sind nicht so leicht wieder gut zu machen, es steht weit hinter England zurück. Deutschland, das zu allerletzt Kolonien erworben hat, das erst in der allerneusten Zeit Wert darauf gelegt hat, als Seemacht zu gelten, kann natürlich den Vergleich mit jenen beiden nicht aushalten; einen Ausbau seiner festen Punkte in fernen Meeren muß es sich für die Zukunft vorbehalten.

Das englische System der Stützpunkte und Kohlenstationen, das ein bis ins kleinste Detail durchgeführtes, bewunderungswürdiges Werk ist, und das die Gesichtspunkte, die bei der Auswahl derartiger Stationen maßgebend sein müssen, klar zur Anschauung bringt, möge im folgenden zunächst der Gegenstand unserer Betrachtung sein.

Wenden wir unsern Blick zunächst nach den Küsten Amerikas, wo England einerseits eine Reihe wertvoller Kolonien besitzt, und wo andererseits die Gefahr eines Krieges stets vorhanden ist, und zwar eines Krieges, der für England die verhängnisvollsten Folgen haben kann, da er nicht allein einen großen Teil des englischen Handels unterbinden würde, sondern auch den Verlust Canadas, der Kornkammer Englands, zur Folge haben könnte.

Ein Krieg Englands mit den Vereinigten Staaten würde wegen der Nähe Canadas zwar kein reiner Seekrieg sein, sondern dem Heere würde auch eine wichtige Rolle zugeteilt werden; die Entscheidung würde aber sicherlich auf dem Wasser fallen. In welcher Weise hat sich England durch Anlage von Stützpunkten auf einen solchen Krieg vorbereitet?

Im Norden beginnend, begegnen wir zuerst *Neufundland*, der Brücke zwischen England und Amerika. Da die Entfernung zwischen ihm und Irland nur etwa 2600 Seemeilen beträgt, so werden moderne Schiffe mit einigermassen großem Aktionsradius daselbst mit einem



genügenden Kohlenvorrat ankommen, um noch längere Zeit aktionsfähig zu sein, ohne frische Kohlen einnehmen zu müssen. Obwohl die Häfen Neufundlands nicht befestigt sind, würden sie doch im Falle der Not aufser Kohlenstationen auch leidlich gute Stützpunkte abgeben, da mehrere von ihnen sich leicht zur Verteidigung herichten lassen.

Ein wichtigerer Stützpunkt, und schon jetzt als solcher eingerichtet, ist der in Neu-Schottland gelegene vorzügliche Hafen von *Halifax*, der nur von wenigen Kriegshäfen der Welt an Güte und Widerstandsfähigkeit übertroffen wird, und der wegen seiner in unmittelbarer Nähe des Hafens gelegenen unerschöpflichen Kohlenlager als Stützpunkt besonders geeignet ist. Er hat nur den einen Nachteil, das er von der Landseite gar nicht befestigt ist, so das er bei einem etwaigen Aufstand der Bewohner für die Flotte voraussichtlich verloren sein würde.

Frei von diesem Nachteil und noch weit günstiger gelegen ist der stärkste, schier unüberwindliche Stützpunkt der Engländer in einem Kriege mit Nord-Amerika — die *Bermudas*, eine durch Korallenriffe natürlich befestigte Inselgruppe von fünf grösseren und vielen kleinen Inseln und Inselchen. Der Haupthafen liegt im Norden; die schmale Einfahrt zu ihm wird durch zwei äusserst starke modern eingerichtete Forts geschützt. Sämtliche wichtigere Inseln sind befestigt und gesichert gegen einen Angriff, von welcher Seite er auch kommen mag. Gewaltige Arsenale und Kohlendepots sowie ein Schwimmdock nebst den zur Reparatur von Schiffen nötigen Werkstätten, ein grosses Hospital, kurz alles ist vorhanden, was eine kriegführende Flotte bedarf, um stets kampfbereit und gerüstet zu sein. Die Lage dieser Inselgruppe ist wie für einen Stützpunkt geschaffen. Der Mitte der Ostküste der Vereinigten Staaten vorgelagert, sind alle Punkte dieser Küste in verhältnismässig kurzer Zeit von dort zu erreichen. Die Entfernung nach New York beträgt etwas über 700 Meilen, nach Savannah und Charleston etwa 750 Meilen und bis zur Südspitze von Florida etwa 900 Meilen. Wo also auch an der Küste der Krieg entbrennen möge, der Schauplatz ist bequem von den Bermudas aus zu erreichen. Diese günstige Lage sowie die aufserordentliche Widerstandsfähigkeit der Inselgruppe haben die Engländer veranlasst, sie zum Hauptstützpunkt im nordatlantischen Ozean auszubauen.

Aber damit sind die festen Stellungen Englands noch nicht erschöpft, auch Zentral-Amerika und die westindischen Meere beherrscht Albion. Der Zugang zum mexikanischen Golf wird



beherrscht durch die *Bahamagruppe*, auf der sich ebenfalls Kohlenstationen, Arsenalen, Docks u. s. w. befinden, so daß daselbst im Kriege eine Flotte einen starken Rückhalt finden kann. Seitdem sich indessen Nordamerika Cubas bemächtigt hat, ist Englands Macht im mexikanischen Golf zurückgegangen. Dagegen hat es im Karaibischen Meere noch unbedingt das Übergewicht über alle anderen Mächte. Die östlichen Inseln der Bahamagruppe sind der Windward-Passage zwischen Cuba und Haiti vorgelagert, eine Reihe wichtiger Inseln der *kleinen Antillen* nebst *Trinidad* bewachen die östliche Einfahrt und den Mittelpunkt dieses Meeres bildet *Jamaica* mit seiner wohlbefestigten Hauptstadt *Kingston*, die in einem eventuellen Kriege die gegebene Operationsbasis ist. Ein kleines Gebiet des Festlandes — *Britisch Honduras* — befestigt die englische Stellung im Westen des Karaibischen Meeres.

*Süd-Amerika* gegenüber ist die englische Stellung wesentlich schwächer. Nur ganz im Norden besitzt es feste Punkte in den *kleinen Antillen*, in *Trinidad* und in *Britisch Guyana*. Von hier bis zur Südspitze Amerikas fehlen englische Besitzungen ganz und gar. Daß es aber England von jeher verstanden hat, die wichtigsten Punkte, die die Haupthandelsstraßen und Seewege beherrschen, an sich zu reißen, sehen wir daran, daß es auch die *Falklands-Inseln*, östlich der Magellanstraße unter seine Herrschaft gebracht hat. Diese Inseln würden in einem Kriege mit einem der südamerikanischen Staaten sowohl der Ostküste wie der Westküste von großer Wichtigkeit sein. Also auch dort hat England seine sichere Operationsbasis.

Neben Canada sind Englands wichtigste Kolonien in erster Linie Indien, daneben Australien und Süd-Afrika. Auf die sichere Verbindung dieser wertvollen Besitzungen, denen England in erster Linie seinen Wohlstand verdankt, mit dem Mutterlande durch eine in geringen Abständen auf einander folgende Reihe von Kohlenstationen, die gleichzeitig in strategischer Beziehung die denkbar günstigste Lage haben, ist seit langer Zeit mit Geschick Bedacht genommen, so daß heute die Sicherung der Etappenstraße von den britischen Inseln nach jenen großen Kolonien als unerreichtes Muster für eine solche Sicherung gelten kann, und neben der großen und starken Flotte am besten die absolute Seegewalt Englands illustriert.

*Indien* ist auf drei Wegen zu erreichen. Der kürzeste Weg führt durch das Mittelmeer und den Suez-Kanal und hat eine Länge von rund 6000 Seemeilen; ein zweiter Weg, ursprünglich der wichtigste von allen, der aber auch heute noch von der aller-



größten Bedeutung ist, führt um das Kap der guten Hoffnung und hat eine Länge von beiläufig 10 000 Seemeilen; ein dritter Weg, der allerdings kein reiner Seeweg und deshalb für uns von geringerer Bedeutung ist, führt über Canada und den Pacifischen Ozean.

Die *Mittelmeerroute* findet ihre erste Stütze in der etwa 1000 Seemeilen von England entfernten Feste von *Gibraltar*, das die schmale Einfahrt zum Mittelmeer sichert, ja beherrscht. Es ist nicht nur Kohlenstation sondern gleichzeitig ein gewaltiger, wenn auch nicht mehr wie einst uneinnehmbarer Stützpunkt in einem Seekriege, dessen Schauplatz das westliche Mittelmeer sein würde.

Zwischen dem westlichen und östlichen Becken des Mittelmeeres unweit der Einengung des Meeres zwischen der Westspitze Siciliens und dem Afrikanischen Kontinent liegt recht an der Strafe von Gibraltar nach dem Suez-Kanal das gewaltig befestigte *Malta*, das mit seinen großen Werftanlagen, seinen riesigen Arsenalen und Kohlendepots der erste Flottenstützpunkt Englands im Mittelmeer ist, wozu es sich wegen seiner zentralen Lage vorzüglich eignet. Es liegt fast genau in der Mitte zwischen Gibraltar und Port-Said, von denen es je etwa 1000 Seemeilen entfernt ist.

Die im östlichen Becken gelegene, zu England gehörige Insel *Cypern*, die nicht sonderlich befestigt ist, ist für die Sicherung des Etappenweges nach Indien höchstens als Flankendeckung von Bedeutung. Dagegen ist der Besitz *Ägyptens* für diese Sicherung von der größten Wichtigkeit, da durch ihn die Herrschaft über den Suez-Kanal erleichtert, ja sogar erst ermöglicht wird; und der Suez-Kanal ist nun einmal der schwächste und wundeste Punkt auf diesem ganzen Wege. Englands Streben nach dem Besitze Ägyptens entspringt in erster Linie dem Wunsche, des meereverbindenden Kanals jederzeit sicher zu sein.

Der Kanal soll zwar nach einem französisch-englischen Abkommen in Kriegs- und Friedenszeiten neutrales Gebiet sein, und allen Handels- und Kriegsschiffen ohne Unterschied der Nationalität offen stehen. Wird aber nach diesem Abkommen in einem großen Kriege gehandelt werden? Ich glaube, jede Partei, die die Macht dazu hat, wird sich des Kanals bemächtigen, um die Vorteile, die er bietet, allein zu genießen, und wird dem Gegner die Durchfahrt verweigern, schon aus dem Grunde, eine Sperrung des Kanals durch Versenkung von Schiffen zu vermeiden. England würde gewifs nicht einen Augenblick zögern, von seiner Macht nach dieser Richtung hin Gebrauch zu machen.

Die nächste englische Station nach dem Passieren des Kanals



liegt in und in der Nähe der Bab-el-Mandeb-Straße. Die in dieser Meerenge gelegene stark befestigte Insel *Perim* beherrscht die Ausfahrt aus dem Roten Meere ähnlich wie Gibraltar die Einfahrt in das Mittelmeer. Das außerhalb der Bab-el-Mandeb-Straße gelegene *Aden* ist eine befestigte Kohlenstation von der größten Bedeutung, da sie die letzte Station vor Indien ist. Die Entfernung von hier bis Bombay beträgt 1600, bis Colombo 2000 Seemeilen. Die auf diesem Wege gelegene Insel *Sokotra* steht ebenfalls unter englischer Herrschaft, ist aber nicht zur Kohlenstation gemacht worden. Würde man auch dort eine solche Station errichten, so würde man die letzte Strecke um etwa 500 Meilen abkürzen.

Um von *Colombo* aus weiter nach *Australien* zu kommen, können die Schiffe entweder die direkte Route durch den Indischen Ozean einschlagen, oder sie können dahin gelangen auf dem Wege über *Singapore*. Durch diesen wichtigen, die westliche Einfahrt in die China-See beherrschenden Hafen ist auch die Verbindung mit dem Stützpunkt der englischen Seemacht in Ost-Asien — mit *Hongkong* — gewährleistet.

Die durch das Mittelmeer führende Etappenstraße nach Indien ist, wie schon bemerkt, wegen der Unsicherheit des Suez-Kanals keine, auf die man sich mit Vertrauen verlassen kann. Durch die Sperrung des Kanals würde aber die Verbindung Englands mit Indien nicht unterbrochen werden, denn auf die Sicherung der zweiten Etappenstraße, die *um das Kap der guten Hoffnung* nach Indien führt, ist England mit derselben Sorgfalt bedacht gewesen, wie auf die Sicherung der ersten Straße. Auf diesem allerdings nicht unerheblich weiteren Wege findet sich aber kein Punkt, der ähnliche Schwächen aufwiese wie der Suez-Kanal.

Auf diesem Weg bildet, wenn wir von Gibraltar absehen, das indessen auch nicht sehr weit vom Wege abliegt, *Freetown* in *Sierra Leone* die erste Etappe, die allerdings etwa 2500 Seemeilen von England entfernt ist. Es ist nicht nur Kohlenstation, sondern auch ein wichtiger und gut befestigter Stützpunkt, der bei allen Operationen im äquatorialen Teile des Atlantischen Ozeans eine wichtige Rolle spielen und selbst in einem Seekriege an der äquatorialen Küste Süd-Amerikas nicht ohne Bedeutung sein würde.

Von *Freetown* nach der Inselfeste *St. Helena*, dem wichtigsten Flottenstützpunkt im Süd-Atlantischen Ozean, das zwar an Bedeutung gegen früher verloren hat, als Etappenstation auf dem Wege nach Indien aber noch gute Dienste thut, beträgt etwa 1600 Seemeilen; die Insel ist daher eine sehr wichtige Zwischenstation auf dem Weg



nach dem Kaplande, um so wertvoller, als es wegen seiner isolierten Lage und seiner Unnahbarkeit vor Überfällen außerordentlich geschützt ist.

Das *Kapland*, an der Südspitze Afrikas, mit verschiedenen leidlich guten, wenn auch keinem einzigen vorzüglichen Hafen, ist eins der wichtigsten Länder zur Befestigung der Seegewalt Englands. Seine Lage an der Grenze zweier Ozeane ist eine so günstige, daß Englands Machtstellung durch den Verlust dieses Landes ganz gewaltige Einbuße erleiden würde, denn die Flotte, die dort stationiert ist, ist in gleicher Weise in Süd-Amerika, in Australien, in Indien, ja selbst in Ost-Asien verwendbar. Daß von dort aus der alte — und wie wir gesehen haben sicherste — Weg nach Ost-Indien vollständig beherrscht wird, bedarf gar keiner Frage. Man kann es daher auch verstehen, daß England keine Opfer gescheut hat, seine Stellung daselbst bis zum äußersten zu befestigen. In dem Hafen von Kapstadt sowie in der False Bai, hauptsächlich aber in der Simons Bai sind daher Anlagen großen Stils geschaffen worden, die geeignet sind, die Stellung Englands bis zum äußersten zu befestigen. Die vor nicht gar langer Zeit aufgefundenen reichlichen Kohlenlager dieses Landes erhöhen den Wert dieser Besetzung und haben die Bedeutung noch anderer Häfen — Port Elisabeth und East London — sowohl in handelspolitischer wie see-strategischer Beziehung zum Ausdruck gebracht.

Auch an der Ostküste Süd-Afrikas bedurfte England zur Sicherung seines Weges nach Indien sowie seiner Herrschaft im Indischen Ozean eines festen Punktes. Der mit großen Kosten hergerichtete Hafen von Port Natal (Durban) erfüllt diesen Zweck nur unvollkommen; daher der Wunsch nach dem Besitz der Delagoa Bai mit dem vortrefflichen Hafen von Lorenzo Marquez, dem besten an der ganzen Ostküste Afrikas, umsomehr, da gerade an dieser Stelle Englands Übergewicht durch die Nähe des unter französischer Herrschaft stehenden Madagaskar sowie der im Kanal von Moçambique gelegenen kleineren aber wichtigen und festen französischen Inseln am meisten gefährdet ist.

Vom Kaplande führen zwei Wege nach Indien; der eine durch den Moçambique Kanal über die *Seychellen*; der andere südlich von Madagaskar über *Mauritius*, „den Stern und Schlüssel des Indischen Meeres“, von denen der letztere der bei weitem sicherste ist, denn Mauritius ist wiederum ein Stützpunkt erster Klasse, der zum großen Teil dazu beiträgt, Englands Seegewalt im Indischen Ozean zu begründen und zu befestigen.



Man sieht hieraus also, daß die Seebeherrscherin Britannien ihre Macht auf alle wichtigene, die See beherrschenden Punkte des Erdballs ausgedehnt und dadurch ihre Gewalt zur See derart befestigt hat, daß es mit der besten Aussicht auf Erfolg den Kampf zur See aufnehmen kann, in welcher Gegend es auch immer sein mag. Nur wenige Punkte sind es, wo ihre Stellung der Stellung ihrer Rivalen nicht unbedingt überlegen ist. Zum Vergleich wollen wir auch die Stützpunkte der zweitgrößten Seemacht — *Frankreichs* — in aller Kürze vor Augen führen.

An der amerikanischen Küste besitzen unsere westlichen Nachbarn außer französisch *Guyana* mit *Cayenne* einige der kleinen Antillen, von denen die größten *Guadeloupe* und *Martinique* sind; außerdem der Südküste Neufundlands vorgelagert zwei kleine Inseln, *St. Pierre* und *Miquelon*, die aber — unbefestigt — für die Seekriegführung von geringer Bedeutung sind.

Die starke Stellung Frankreichs im westlichen Mittelmeerbecken darf nicht mit in den Kreis unserer Betrachtung hineingezogen werden, da die eigene Küste den Hauptstützpunkt bildet, Dagegen interessiert uns in hohem Grade die Sicherung der Verbindung mit den Besitzungen in Hinterindien — *Tongking* und *Annam* — sowie mit Madagaskar und den französischen Besitzungen in der Südsee.

Für die Verbindung mit Indien kommen auch für Frankreich die beiden Wege durch den Suez-Kanal und um das Kap der guten Hoffnung in Betracht, aber die Sicherung beider Wege ist mit der Sicherung der englischen Etappenstraße gar nicht zu vergleichen.

Im ganzen östlichen Mittelmeerbecken ist Frankreich ohne Stützpunkt, ein Mangel, den es neuerdings wenigstens dadurch einigermaßen auszugleichen sucht, daß es den unweit Tunis gelegenen Hafen von *Biserta*, der in seestrategischer Beziehung eine fast noch günstigere Lage als selbst Malta hat, zu einem festen Marine-Stützpunkt mit allen für den Seekrieg notwendigen Einrichtungen ausbaut. Englands Stellung im östlichen Becken ist aber trotzdem die stärkere, und es würde England ein leichtes sein, seinem Rivalen um die Herrschaft im Mittelländischen Meere den Suez-Kanal, der sein Entstehen französischem Genie und französischem Gelde verdankt, zu verschließen; viel leichter jedenfalls, als den Franzosen die Sperrung des Kanals für englische Schiffe werden würde.

Ist der Kanal offen, so findet Frankreich in dem eben außerhalb der Bab-el-Mandeb-Strasse an der afrikanischen Küste gelegenen Hafen von *Obok* die nächste Kohlenstation in sehr günstiger Lage. Die Entfernung von *Biserta* bis hierher beträgt



allerdings rund 3000 Meilen, ist also reichlich groß, wenn auch nicht zu groß, um nicht von allen modernen Kriegsschiffen ohne frische Kohlen einzunehmen, zurückgelegt werden zu können.

Als Zwischenstationen zwischen Obok und Saigon dienen die kleinen französischen Besitzungen in Vorderindien, von denen die bedeutendste *Pondicherry* die Hauptstadt und der Sitz der Regierung ist. Von hier betragen die Entfernungen sowohl von Obok wie nach Saigon 2000 bis 2500 Seemeilen.

Von Saigon sind wiederum die nächsten französischen Besitzungen in der Südsee (Entfernung rund 4500 Seemeilen) wenigstens durch Kreuzer mit großem Aktionsradius zu erreichen, ohne gezwungen zu sein, zwischendurch fremde Häfen zum Zweck der Kohleneinnahme anzulaufen.

Auf dem Wege nach Ost-Indien, der um das Kap der guten Hoffnung führt, findet Frankreich seine erste Kohlenstation in dem in unmittelbarer Nähe des Kap Verde gelegenen Hafen von *Dakar*, dem wichtigsten und festesten Stützpunkt der Franzosen in der tropischen Gegend des Atlantischen Ozean. Noch günstiger gelegen als das englische Freetown und auch noch stärker befestigt als dieses, ist es eine Station, auf die man sich jederzeit verlassen kann.

Im Golf von Guinea besitzt Frankreich noch große Küstenstrecken, an denen sich Häfen genug befinden, die zum Einnehmen von Kohlen geeignet sind. Der südlichste von diesen ist *Loango* in französisch Kongo, das befestigte Kohlenstation ist, und direkt von Dakar aus angelaufen werden kann, da es von ihm nicht einmal 2500 Seemeilen entfernt ist.

Die nächste französische Position, und die wichtigste von allen, auf diesem Wege ist *Madagaskar*, das für Frankreich etwa von derselben Bedeutung ist wie das Kapland für England, und Frankreichs Stellung im Indischen Ozean so stark macht, daß die Gegend dieser Insel den schwächsten Punkt auf Englands Etappenstraße nach Indien bildet. Es ist besonders der nördliche Teil der Insel, an dessen Küsten die Franzosen eine starke Position eingenommen haben, und zwar ist ihr Hauptstützpunkt *Diégo Suarez*, ein vorzüglicher Hafen, mit Kohlenlagern in der Nähe, an dessen Befestigung mit Eifer gearbeitet wird. Von hier aus ist eine direkte Verbindung mit Indien möglich. An der Ostseite der Insel ist noch die befestigte Insel *St. Marie* zu nennen; auch sind die zwischen Madagaskar und der Ostküste Afrikas gelegenen, in französischem Besitz befindlichen kleinen Inseln (Comoren) von Bedeutung für die Festigkeit der französischen Stellung.



Als letzte Station ist die Insel *Réunion* zu nennen, die zwar von Frankreich mit großen Kosten in einen Stützpunkt zu verwandeln versucht worden ist, die aber infolge ihrer schlechten Häfen nie die Bedeutung ihrer Schwesterinsel Mauritius erreichen wird, mit dem weiteren Ausbau von Diégo Suarez auch immer mehr an Bedeutung verliert.

Wenn sich auch das französische System der Kohlenstationen und Flottenstützpunkte, was ihre Lage und Mannigfaltigkeit, sowie ihre Ausrüstung und Befestigung betrifft, nicht mit dem englischen messen kann, so ist es doch, wie man sieht, immerhin stark genug, der Flotte genügenden Rückhalt zu gewähren, und so vollständig, daß nicht eine einzige ihrer Kolonien vom Mutterlande abgeschnitten ist. Jedenfalls ist Frankreich der einzige Gegner, den das meergewaltige England, draussen in fernen Ozeanen, an den Küsten seiner reichen, Wohlstand gewährenden Kolonien zu fürchten hat.

Wenden wir nun unsern Blick auf unsere deutschen Kolonien, so gestalten sich hier die Verhältnisse allerdings recht kläglich. Sie beweisen unsere Schwäche zur See, wenigstens soweit es sich um eine Machtentfaltung in fremden Meeren an den Küsten fremder Erdteile und ferner Inseln handelt. Wir haben zwar eine, wenn auch kleine, so doch schlagfertige, gut geführte Flotte, auf deren Schiffen die wackersten Seeleute der Welt in treuer Pflichterfüllung ihren Dienst thun, aber der Flotte fehlt draussen der Rückhalt, sie kann sich auf keinen festen Punkt stützen, ist auf sich selber angewiesen. Jedem in dieser Beziehung besser gestellten Gegner gegenüber muß sie sicher auf die Dauer unterliegen. Ein Vergleich mit jenen zur See mächtigen Rivalen, England und Frankreich, läßt sich, so beschämend es für uns ist, gar nicht anstellen. Da draussen im fernen Weltmeer sind wir diesen Seemächten gegenüber macht- und wehrlos, denn noch haben wir überhaupt keinen rechten Stützpunkt im Auslande, da die einzige derartige Station, *Kiautschou*, erst in der Entstehung begriffen ist. Zwar haben wir noch an verschiedenen Stellen kleinere Kohlenstationen, doch sind diese Stationen mehr für die Benutzung zu Friedenszeiten als zu Kriegszeiten eingerichtet, da ihnen jegliche Befestigung fehlt.

Wenn wir die andere Frage, nämlich die nach der Verbindung der Kolonien mit dem Mutterlande, erörtern wollen, so kommen wir zu einem nicht viel befriedigenderen Resultate. Unsere afrikanischen Besitzungen sind zwar mit unsern modernen Kreuzern zu erreichen, da die Entfernung von der Elbe- und Wesermündung bis Togo 4300, bis Kamerun 4800 Seemeilen beträgt. Versorgt man sich in einem



dieser Häfen mit frischen Kohlen, zu welchem Zwecke, wenn mehrere Schiffe auf dem Marsche sind, der Flotte Kohlendampfer mitgegeben werden müßten, so kann man von hier Deutsch Südwest-Afrika — Swakopmund, das nur 1800 Seemeilen von Kamerun entfernt ist — bequem erreichen. Ergänzt man hier seinen Kohlenvorrat von neuem, so kann man nach Umsegelung des Kaps der Guten Hoffnung auch ohne Schwierigkeit die 3300 Seemeilen betragende Strecke bis Deutsch-Ostafrika zurücklegen. Auf dem nächsten Wege durch den Suez-Kanal läßt sich indessen diese Kolonie nicht ohne Anlaufen fremder Häfen erreichen, da sie auf diesem Wege etwa 7000 Seemeilen von Deutschland entfernt ist.

Weiter als bis Ost-Afrika können wir ohne fremde Hilfe aber nicht gelangen; unsere Besitzungen in der Südsee, sowie unsere außerordentlich wichtige Position in China sind auf gewöhnliche Weise, ohne fremde Häfen anzulaufen, nicht zu erreichen, da die Entfernung von Ost-Afrika bis Neu-Guinea oder bis zu den Palau-Inseln rund 6000, bis Kiautschou sogar 7000 Seemeilen beträgt. Eine zwischen diesen Punkten gelegene Station würde daher für uns von der allergrößten Bedeutung sein, ja sie ist sogar in der Zukunft eine Notwendigkeit für uns. Die Festigkeit unserer Stellung in Ost-Asien sowie in der Südsee wird wesentlich von ihrem Besitze abhängen, da eine derartige Station nicht nur für die Sicherung der Etappenstraße, sondern auch als Stützpunkt in einem Seekriege von der äußersten Wichtigkeit sein wird. Eine kurze Erörterung der in Betracht kommenden Verhältnisse wird das darthun.

Die *Weltpolitik* erheischt in erster Linie die Befestigung unserer Seemachtstellung in den *ostasiatischen* Gewässern, nicht nur, weil wir dort recht bedeutende Interessen zu verteidigen haben, sondern weil auch die größte Wahrscheinlichkeit besteht, daß, wenn wir in den nächsten Jahrzehnten gezwungen sein sollten, in fernen Weltmeeren die Ehre unseres Namens zu verteidigen, der Schauplatz Ostasien sein wird, wo sich unsere Interessen nicht nur mit den Interessen anderer *europäischer* Staaten, sondern auch mit denen *überseeischer* Mächte, nämlich Nord-Amerikas, Chinas und Japans berühren.

In einem Konflikte mit einer europäischen Großmacht wird selbstverständlich der Schwerpunkt des Kampfes in Europa selbst liegen, wenn auch den Flotten draussen durch den Schutz der eigenen Schifffahrt und der eigenen wertvollen Besitzungen, sowie durch die Schädigung und Behinderung des feindlichen Handels eine wichtige Aufgabe zufällt. Eine Entscheidung kann vorläufig an den



Küsten der Kolonien nicht erfolgen. Aber wird das immer so bleiben? Und ist der Gedanke, die ganze Kolonialmacht im Falle eines Krieges fast widerstandslos dem mächtigen Gegner übergeben zu müssen, nicht beschämend genug für ein starkes Volk, um es zu veranlassen, für den Schutz seiner Besitzungen zu sorgen? Aus solchen Überlegungen folgt, daß wir in Zukunft auch zum Schutz für unsere Kolonien Stützpunkte errichten müssen, wie wir es jetzt zum Schutz unserer Interessen in Ostasien durch die Erwerbung und Befestigung Kiautschous gethan haben, welches unsere Macht an den Küsten Chinas und Japans mehr gehoben hat, als es eine Verdoppelung unserer Seestreitmächte in jenen Gewässern gethan haben würde.

Daß wir gerade dort mit der Errichtung der Stützpunkte begonnen haben, hat, wie schon bemerkt, seinen guten Grund in der Weltlage, weil wir dadurch unsere Stellung auch solchen Staaten gegenüber befestigt haben, die durch die große Entfernung gegen unsere Macht gedeckt waren, und uns deshalb ungestraft an unseren Interessen und unserer Ehre hätten schädigen können.

Ich denke dabei in erster Linie an China und Japan, von denen uns eine nicht unerhebliche Gefahr drohen könnte, wenn unsere Macht in den ostasiatischen Gewässern nicht stark genug wäre, der ihrigen zu begegnen; und an dieser Macht würde es uns sicherlich fehlen, wenn wir keinen Stützpunkt daselbst besäßen, durch den Flottenoperationen überhaupt erst möglich und denkbar sind. Wir würden ohne diesen Schutz Erniedrigungen und materielle Schädigungen zu gewärtigen haben, da wir nicht imstande sein würden, uns durch entsprechende Gegenmaßregeln Genugthuung zu verschaffen. Und die Macht dieser beiden Gegner ist keineswegs zu unterschätzen. Ist China augenblicklich auch ziemlich wehrlos, so muß man doch vorsichtigerweise mit einem späteren Erstarken dieses Riesenreiches, oder eines Theiles desselben rechnen; und was die Folge eines derartigen Erstarkens sein würde, läßt sich mit Bestimmtheit vorher nicht sagen. Japan ist schon heute ein sehr gefährlicher Gegner, da seine Flotte, was das Material anbetrifft, nicht gar zu viel hinter der gesamten deutschen Flotte zurücksteht. Es kommt noch hinzu, daß das aufstrebende Volk der Japaner sich für die rechtmäßigen Herren Ost-Asiens hält und dem Eindringen der europäischen Großmächte mit scheelen Augen zusieht. Wer weiß, was für Konsequenzen dieses Land aus dem Übergewicht seiner Macht über die einer anderen Nation ziehen würde? Angenommen selbst, ein Konflikt mit Japan wäre augenblicklich vollständig ausgeschlossen, wie werden die Verhältnisse in zwanzig



oder gar fünfzig Jahren sein? Eine vorsichtige Politik und in erster Linie die Kolonialpolitik muß aber alle Eventualitäten der Zukunft in Betracht ziehen.

Diese Frage also, ob unsere bisherigen Besitzungen genügen werden, einer unsere Interessen vertretenden Flotte derartigen Rückhalt zu gewähren, daß sie ihre Aufgabe mit Sicherheit jederzeit lösen kann, muß daher eingehend erörtert werden. Unsere Stellung Japan gegenüber ist, wenn wir von der schlechten Verbindung mit dem Mutterlande absehen, gar nicht so schlecht, und läßt sich schon bei unserm heutigem Besitz recht fest machen. Wenn erst Kiautschou in einen starken Stützpunkt verwandelt worden ist, so ist damit eine sichere Operationsbasis in günstiger Lage geschaffen worden, die viel zur Befestigung unserer Macht beiträgt. Durch eine unserer jüngsten Erwerbungen haben wir aber auch auf der anderen Seite von Japan und zwar in gar nicht so großer Entfernung festen Fuß gefaßt. Die nördlichsten Inseln der Marianengruppe liegen nur etwa 1000 Seemeilen südöstlich von Japan, das also auch von dieser Seite her bedroht werden kann, wenn auf einer dieser Inseln eine Kohlenstation errichtet wird.

Solange indessen die große Schwierigkeit, mit der ein Nachschicken von Schiffen in Kriegszeiten verbunden ist, nicht beseitigt ist, solange wird unsere Stellung in Ost-Asien immer noch zu wünschen übrig lassen. Da für uns der einzige auch nicht einmal ganz ununterbrochene Weg um die Südspitze von Afrika geht, und da wegen der zu durchlaufenden großen Strecken in mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden muß, so würde die Überführung von Schiffen mit gewaltigem Zeitverlust verbunden sein, um so mehr, da die zu überführenden Schiffe auf der langen Strecke von Ost-Afrika bis Ost-Asien zum Teil geschleppt werden müßten.

Eine direkte Überführung von Ost-Afrika nach Kiautschou liefse sich natürlich gar nicht bewerkstelligen, da die Schiffe mit leeren Bunkern auf dem Kriegsschauplatze ankommen würden, obwohl sie ihr Weg voraussichtlich durch die feindliche Stellung hindurchführen würde. Der sicherste Weg würde über die Palau- und Marianeninseln führen. Man denke sich diesen von den Schiffen zurückzulegenden Weg! Er würde 17000 bis 18000 Seemeilen betragen. Rechnet man einschließlic des Aufenthalts selbst eine durchschnittliche Fahrt von 8 Knoten, eine Geschwindigkeit, die eher zu groß als zu klein angenommen ist, so würde die Überfahrt mehr als 3 Monate dauern, während z. B. die Engländer auf dem kürzeren Wege durch den Suez-Kanal mit einigen Schiffen



in 6 Wochen das Ziel erreichen könnten, da sie einerseits schneller fahren könnten, anderseits in ihren gut eingerichteten Kohlenstationen geringeren Aufenthalt finden würden als wir, die wir meist die Kohlen von Schiff zu Schiff überladen müßten.

Das wichtigste, was wir bedürfen, ist eine Kohlenstation, die die Verbindung herstellt zwischen Ost-Afrika und unseren Besitzungen in Ost-Asien bezw. in der Südsee. Der günstigste Punkt für eine solche Station würde die Nähe von Singapore oder der Sundastraße sein. Wenn auch die Entfernung von Ost-Afrika bis hierher 4000 Seemeilen und mehr beträgt, so ist diese Strecke doch am wenigsten gefährdet, und die mehr gefährdete letzte Strecke ist um so kürzer, indem sie bis Kiautschou 3000, bis zu den Palau-Inseln etwas über 2000 Seemeilen beträgt. Es leuchtet aber ein, daß auch diese letzte Entfernung nach Kiautschou noch reichlich groß bemessen ist, daß also eine Zwischenstation etwa in Süd-China, Formosa gegenüber, wenn auch nicht absolut notwendig, so doch in hohem Maße wünschenswert sein würde. Daß beide Punkte auch als Stützpunkte zur Hebung unserer Macht beitragen würden, bedarf nicht der Erwähnung.

Ebensowenig wird wohl bezweifelt werden, daß die hierdurch hervorgerufene Befestigung unserer Stellung in den ost-asiatischen Gewässern auch eine Hebung unserer Handels- und Schifffahrtsbeziehungen und damit unseres Wohlstandes zur Folge haben würden.

Können wir die Hoffnung haben, daß wir in absehbarer Zeit in den Besitz dieser für uns so wichtigen Punkte gelangen? Herrenloses Land giebt es nur noch wenig auf der Erde, und in Ost-Asien gar nicht mehr, so daß wir dort also nur durch Besitzübertragung Erwerbungen machen können. Daß wir in Süd-China im Laufe der Zeit einen zweiten Stützpunkt erwürben, wie wir den ersten erworben haben, ist denkbar und nicht ausgeschlossen. Es würde das auch ungefähr die einzige Möglichkeit sein, in den Besitz eines solchen zu gelangen.

Man könnte nun ferner meinen, daß dieselbe Erwerbungsart uns auch vielleicht in den Besitz eines siamesischen Hafens an der Ostküste Malakas setzen könnte. Ich glaube aber, daß England sich dem energisch widersetzen würde, da es doch ohne Zweifel in Malaka eine sichere Erbschaft sieht, die ihm besonders deshalb erstrebenswert ist, weil sie die Verbindung zwischen Birma und den Strait Settlements herstellen würde. In merkantiler Beziehung würde ein Hafen an dieser Stelle auch gewiß ganz ohne Bedeutung sein, da er fern ab von den großen Verkehrsstraßen liegen würde.



Die einzige Möglichkeit, in den Besitz der als wichtig erkannten Kohlenstation in der Nähe Singapores und der Sundastraße zu gelangen, scheint daher in der friedlichen Erwerbung von einer der Kolonialmächte — und hier können nur die Niederlande mit ihrem reichen Kolonialbesitz in jener Gegend in Frage kommen — zu liegen. Ob eine derartige Erwerbung in den nächsten Jahren innerhalb des Bereichs des Erreichbaren liegt, wage ich nicht zu entscheiden. Jedenfalls sollten wir kein Mittel unversucht lassen, unseren auswärtigen Besitz um einen so wichtigen Punkt zu vermehren. An Inseln, die für diesen Zweck geeignet wären, fehlt es in jener Gegend nicht; unter den eventuell erreichbaren, die geeignetste auszusuchen, würde eine wichtige Aufgabe der Regierung sein.

Es möge noch einer Möglichkeit gedacht werden, unsern Kolonialbesitz zu vergrößern, nämlich der Erwerbung von Kolonien von solchen Staaten, die als Kolonialmacht abgewirtschaftet haben, also in erster Linie von Spanien, von dem wir schon die Karolinen, die Marianen und die Palau-Inseln erworben haben, und Portugal, von dem von Zeit zu Zeit immer wieder das Gerücht auftritt, daß es seine Kolonien veräußern wolle. (England und Deutschland sollen sich einem anderen Gerücht zufolge das Vorkaufsrecht gesichert haben.) Würde dieser Fall eintreten, so würde Deutschland durch die Erwerbung der asiatischen Besitzungen Portugals seine Stellung daselbst recht kräftigen. Ob sich allerdings aus dem versandeten Hafen von Macao, der portugiesischen Besitzung in unmittelbarer Nähe Hongkongs, durch durchgreifende Wasserbauten etwas Ordentliches wird machen lassen, muß zweifelhaft bleiben. Auch würde die Ost-Hälfte der Insel Timor, die jetzt in portugiesischem Besitz ist, strategisch von geringer Bedeutung sein, aber wir hätten in ihm vielleicht ein wertvolles Tauschobjekt, das uns in den Besitz der wichtigen Station in der Nähe der Sundastraße setzen könnte.

Daß schliesslich die portugiesischen Besitzungen in Vorder-Indien, Goa, Diu und Damaun neben ihrem Kolonialwert auch als Etappen auf unserm Wege nach Ost-Asien von hoher seestrategischer Bedeutung sein würden, bedarf gar keiner Frage. Unsere Stellung in Asien würde dadurch mit einem Schlage eine ganz andere werden.

Möge es uns gelingen, unser junges, sich stolz entwickelndes Kolonialreich in nicht zu ferner Zeit so auszudehnen, abzurunden und vor allen Dingen so zu befestigen, wie es unsere Stellung unter den Völkern, wie es unser Handel, wie es unser Ansehen in der Welt verlangt!

---



## Reisebilder aus Bosnien und der Hercegovina.

Von Dr. Martin Bräss.

Wenig mehr als zwanzig Jahre sind verflossen, seitdem die österreichischen Truppen die Grenzen des Vilajet Bosna überschritten haben — ein langer Zeitraum im Leben des Einzelnen, aber eine kurze Spanne, wenn es gilt, ein vernachlässigtes Land, ein uncivilisiertes Volk kulturell und wirtschaftlich auf eine höhere Stufe zu heben. Österreich-Ungarn kann stolz sein auf die außerordentlichen, fast beispiellosen Erfolge, die es schon heute in dieser Beziehung in den okkupierten Ländern erreicht hat. Wer gegenwärtig durch Bosnien und die Hercegovina reist, wird sich kaum noch eine Vorstellung machen können von dem einst so kläglichen Zustande der vernachlässigsten aller türkischen Provinzen. Eisenbahnen und prächtige Strafsen durchziehen das Land; zahlreiche, pünktlichst innegehaltene Postverbindungen stehen dem Reisenden zur Verfügung; auch dem Hôtelwesen hat die Landesregierung ihre Aufmerksamkeit gewidmet und an verschiedenen Orten zumeist wirklich gut eingerichtete Gasthäuser erbaut, so daß der Reisende keine Bequemlichkeit entbehren muß, vorausgesetzt freilich, daß er den Touristenweg, wie ihn die Reisebücher angeben, nicht verläßt. Denn schweifen wir von diesen Strafsen ab, so nehmen uns sofort die ursprünglichsten Verhältnisse auf: der türkische Sattel des kleinen bosnischen Gebirgspferdes ist dann unser Transportmittel, und Verpflegung wie Unterkunft wird uns nur in den Gendarmeriekasernen zu teil. Aber auch den entferntesten Winkel des Landes erreichen wir auf die sicherste Weise; denn dem Räubergesindel ist das Handwerk gründlichst gelegt worden. Militär und Gendarmeriekorps, im ganzen Gebiet zerstreut, halten die Ordnung aufrecht und sorgen für die Sicherheit des Reisenden. Besonders dicht sind die Grenzen, namentlich gegen Montenegro und Serbien, mit Kasernen besetzt, um fremdem Raubgelichter zu wehren, so daß der einsame Wanderer selbst die entlegenen Gebirgsgegenden im Osten und Südosten des Landes, wo noch vor 15 Jahren vielfach Räuberscharen hausten, heute ohne die geringste Besorgnis aufsuchen kann. Ja, war vordem die Unsicherheit Bosniens und besonders der Hercegovina geradezu sprichwörtlich geworden, — die Verhältnisse dort glichen denen noch gegenwärtig in Albanien herrschenden — so gilt heute das Umgekehrte, und man darf behaupten, daß der Fremde im Okkupationsgebiet, wo immer es sei, nicht mehr, vielleicht sogar weniger gefährdet ist, als im Wiener Prater oder im Tiergarten zu Berlin. Selbst der serbische Kaufmann oder der montenegrinische Bauer, sie fühlen



sich im eignen Lande weniger sicher, als wenn sie die bosnische oder hercegovinische Grenze überschritten haben.

Freilich an den Anblick des „bewaffneten Friedens“ wird sich der Fremde, dem die Länder der Balkanhalbinsel noch unbekannt sind, auch hier erst gewöhnen müssen. Die Militärpost, die uns in früher Morgenstunde aus den Thoren der hercegovinischen Hauptstadt, des im Narentathal gelegenen Mostar, nach Blagaj führen soll, erhöht wenigstens beim ersten Anblick das Gefühl der Sicherheit nicht; denn zur Seite des Kutschers nimmt der Feldwebel Platz, dem die Leitung der Post anvertraut ist, beide sind mit Pistolen bewaffnet; den Rücksitz aber besteigen zwei Mann mit aufgepflanztem Seitengewehr. Zwischen diesen vier Vertretern der bewaffneten Macht sitzt der harmlose Fremdling gleich einem Kriegsgefangenen. Auch der Gepäckwagen, der uns vorausfährt, ist ausgerüstet mit zwei Mann als Bedeckung.

Bald liegt die Stadt, malerisch eingebettet zwischen den hohen Bergen, dem Podvelež und dem Hum, hinter uns, und es breitet sich vor unsern Blicken das Bišćepolje aus, eine vollkommene Ebene, welche die Narenta durchfließt, um später zwischen den sich wieder schließenden Höhenzügen gegen Metković durchzubrechen. An einer alten niedergebrannten türkischen Kaserne fahren wir vorüber, dann am jetzigen Südlager der Garnison; ausgedehnte Baracken sind's neben dem Spital, Pulver- und Munitionsmagazine zwischen ärmlichen Baum- und Gartenanlagen. Überhaupt ist die Vegetation der Ebene wegen der herrschenden Regenarmut eine äußerst dürrtige; kaum etwas anderes gedeiht auf dem Steinboden des alten Flußbettes, als Salbei und einige Stachelgewächse, während die nahen Abhänge zu unsrer Linken gar freundlich angebaut sind. Die Pflanzenwelt zeigt hier bereits zahlreiche südeuropäische Vertreter; in den stattlichen Weingärten der landes-ärarischen Wein- und Obstbaustation, an deren schmuckem Prefs- und Beamtenhaus wir unmittelbar vorüberfahren, reifen neben den Trauben die herrlichsten Feigen; aus dem dunklen Laube glüht feurigrot die Granatblüte hervor, Cypressen und Oliven grüßen uns, und über die grauen Steinmauern strecken Maulbeer- und Nufsbäume ihre schattenspendenden Äste; ja in der Nähe des Bahnhofs von Mostar bemerkten wir sogar eine junge Baumwollenanlage. Über dieser Kulturzone aber starrt das nackte Karstgestein uns entgegen, nur hie und da überwuchert vom weißblühenden Judendorn, der bisweilen ein dichtes, undurchdringliches Strauchwerk bildet. Eine Menge Männer und Weiber kommen uns entgegen, Bauersleute aus der Umgebung, die nach der Stadt zu Markte ziehen. Ihre Produkte, namentlich sind es Melonen, Obst



und allerlei Gemüse, haben sie in großen Körben auf kleine Esel geladen. Auch ganze Karawanen von Gebirgsperden begegnen uns, eins hinter dem andern hergehend, der zerlumpte Führer an der Spitze; sie bringen eichene Fafsdauben aus den Waldungen von Gacko, Nevesinje oder Blagaj, die über Metkovič verschifft werden, ein sehr wichtiger Handelsartikel dieser Länder, namentlich nach Frankreich und Amerika.

Immer mehr nähern wir uns den gewaltigen Hängen, die vor uns im Süden die Ebene begrenzen und unsere Weiterfahrt zu hindern scheinen. Über eine alte türkische Steinbrücke rollt der Wagen — auch nicht einen Tropfen Wasser birgt das Flußbett — und schon tauchen die Häuser Blagajs auf mit der Kirche und dem Glockenturm, über ihnen aber, thronend auf schroffer Höhe, die Ruinen der Burg Stjepanograd. Wir fahren in die Čaršija des Orts ein, die nur aus einigen Bretterbuden besteht, und rasten dem stattlichen Brauhaus gegenüber im primitivsten aller türkischen Cafés; aus kleinen Schalen schlürfen wir mit Behagen den heißen, schwarzen Trank, den der am offenen Feuer hockende Türke uns soeben bereitet hat, während die Post weiterfährt nach Nevesinje, den 1200 m hohen Pafs der linken Thalwand mit Hilfe von Vorspannpferden überwindend.

Blagaj macht einen ärmlichen Eindruck; der kleine Ort — vor Zeiten Residenz der Hercegovina — zählt heute nur 690 Einwohner. Er liegt zu beiden Seiten der Buna, über welche zwei alte Steinbrücken führen. Die Quelle dieses Flusses ist eine der hervorragendsten Sehenswürdigkeiten des an Naturschönheiten so überreichen Landes. Zwischen dem Wasser und dem steilen Burgfelsen hin führt uns ein Pfad an den Ursprung des Schlundflusses. Wir stehen vor einer kleinen Gruppe von Häuschen und Ruinen, hinter denen eine riesige, zum teil überhängende Felsenwand aufsteigt; mit Stalaktiten ist sie reich verziert. Nachdem wir eine winzige Moschee, von einem herabfallenden Steinkolofs zertrümmert, passiert haben, führt uns ein Hodscha (ein mohammedanischer Geistlicher) auf eine kleine Veranda, von wo sich dem Auge ein in der That überwältigendes Schauspiel bietet. Vor uns öffnet sich die starre Felsenmauer zu einer Grotte welcher die Buna als mächtiger Schlundfluß entströmt; bläulicher Schein beleuchtet das Innere des Felsenthores, während die weiße Kalkwand über uns goldig bestrahlt wird vom Tagesgestirn. Das Wasser der Buna ist lichtblau und von seltener Klarheit; jedes Steinchen am Grunde, jede Forelle ist deutlich zu erkennen. Vergeblich hat man versucht, den eigentlichen Ursprung der großen Wassermasse zu entdecken, die hier so unvermittelt ans Tageslicht



tritt; vielleicht, so vermutet man, steht sie mit der Zalomska im Zusammenhang, die sich 20 km östlich von Blagaj in einen Felsenschlund ergießt. Wenigstens weiß der Volksmund folgende schauerliche Geschichte zu erzählen: Der Müller von Blagaj, dem zufällig die geheime Verbindung bekannt geworden war, besaß einen Sohn, der an der Zalomska die Schafe eines reichen Aga hütete. Täglich nun schlachtete der Hirt ein Stück der ihm anvertrauten Herde und warf es ins Wasser; der Vater aber fischte es am folgenden Tage aus der Buna. Da schöpfte der Aga Verdacht; auf der That überraschte er den ungetreuen Hirten, und am nächsten Morgen brachte die Buna dem Vater statt des Schafes den enthaupteten Leichnam seines Sohnes. — Hier an der überhängenden Felsenwand war es, wo ich den ersten Geier in der Hercegovina erblickte. Wohl gegen hundert Meter hoch saß er über uns, unbeweglich in einer Nische. Wir gaben einen Schuß ab; dröhnend hallte er wieder von der Wand und brachte Leben in die starren Felsen. Drei Gänsegeier strichen ab und kreisten längere Zeit gerade über uns, bis sie schließlichs thalab zogen und unsern Blicken entschwanden. Diese mächtigen Vögel gewähren einen prächtigen Anblick: so ruhig und majestätisch ist ihr Flug, so langsam die Bewegung der breiten Fittiche, deren Schwingen sich an den Enden fingerförmig ausbreiten; stolz wandten sie uns Ruhestörern den Rücken, nichts von Überstürzung und Aufregung. Ganz anders die Scharen von lärmenden Dohlen, die Unmassen von Felsentauben und Felsenschwalben, die unser Schuß erschreckt hatte; sie flüchten aus ihren Verstecken und flattern empor in die Höhe, sie sausen hin und her an den Wänden, als ob sie nach einem Ausgang spähten; erst nach einigen Minuten beruhigen sich die Tiere und suchen die unzugänglichen Schlupfwinkel wieder auf. — Die Bunaquelle ist auch ein berühmter Wallfahrtsort der mohammedanischen Bevölkerung; denn das Häuschen, vor dem wir uns befinden, ganz im Hintergrunde der Schlucht, birgt den Sarg eines Heiligen, daneben steht der seines Dieners: einfache Holzsärg mit Teppichen bedeckt. Jeden Abend stellt der Wächter der Krypta einen Krug voll Wasser an den Sarg und legt ein Handtuch daneben, damit der Heilige seine religiösen Waschungen verrichte; jeden Morgen ist das Tuch feucht, der Krug zur Hälfte geleert. An der Wand hängt die Streitaxt des Heiligen, mit der er manchen Christen zu Boden schlug, am Ausgang aber die Sammelbüchse des Wärters, die tolerant auch die Gaben der Andersgläubigen nicht verschmäht.

Zur Weiterreise nach Nevesinje mieten wir ein Pferd. Bald haben wir uns an seinen kurzen Schritt, den hohen türkischen



Sattel, sowie an die breiten Steigbügel gewöhnt, wie sie im ganzen Orient üblich, und ziehen nun trotz der sengenden Glut einer südlichen Mittagssonne wohlgenut die StraÙe entlang. In vielen großartigen Serpentinien führt sie aufwärts, ein bewunderungswürdiges Werk des österr.-ungar. Genie-Korps; früher bestand hier nur ein elender türkischer Reitweg. Die Kulturzone mit ihren Tabakplantagen liegt längst unter uns. Fels und Steingeröll umgibt uns, von dem sich nur durch ihre Konturen die gezackten Mauerzinnen und die verfallenen Türme der Stefansburg (Stjepanograd) zu unserer Rechten abheben. Tot wie der Fels liegt das einst so mächtige Bauwerk vor unsern Blicken; nur ein riesiger Maulbeerbaum im Burghof belaubt sich in jedem Jahr mit jungem Grün, und alte Sagen von der Feste leben noch heute im Volk, Wahrheit und Dichtung. Hinter diesen Mauern ward Stefan Kosača, der sich der Oberhoheit des bosnischen Königs entzogen und von seinem neuen Herrn, dem deutschen Kaiser Friedrich III., den deutschen Herzogstitel erhalten hatte — Hercegovina heißt seitdem das Land — von einem seiner Söhne gefangen gehalten; Achmed Hercegović nennt ihn die Geschichte. Er war, als sein Vater ihm die Braut weggeheiratet, zum Islam übergetreten und zog nun als Pascha und Großvezier mit einem türkischen Heere gegen den Herzog. Bis an sein Lebensende blieb Stefan der Gefangene des Rebellen; nach seinem Tode aber (1466) ging das Land über in die Hände der Türken, denen es erst 1878 wieder entrissen ward — durch Österreich.

Im Steinchaos windet sich die StraÙe höher und höher; schon liegt die alte Feste unter uns; aus der Ebene blitzt der Spiegel der Narenta herauf; gegen Norden wird die stark zerklüftete Wand des Podveleč sichtbar, und dumpf dröhnt das Schiefsen der Festungs- und Gebirgsartillerie von Mostar, die dort auf dem ausgedehnten Plateau unter der Felsenwand ihre Übungen hält, an unser Ohr. Weit trägt der Blick: überall kahler Karst; ein kalter, bläulich-grauer Schimmer liegt über den seltsam geformten Höhen; nur hie und da ein grünlicher Anflug, wo Judendorn oder Salbeisträucher sich eingeknistet haben in den Steinen. Im Mai ist's am schönsten hier oben im Karst; da leuchten die Hänge violettblau von der Salbeiblüte, während in der Ebene März und April die eigentlichen Blütenmonate sind. Einen strengen Winter kennt die Hercegovina nicht; nur selten bleibt in den Thälern der Schnee länger liegen als einen Tag. Der größte Feind des Landes aber ist die Bora, die im Sommer oft mehrere Tage, im Winter dagegen wochenlang herrscht. Freilich augenblicklich begrüßen wir sie mit Freuden; sie kühlt, von den Höhen wehend, die erhitzte Stirn und verspricht



uns schönes Wetter für die nächsten Tage. Aber furchtbar kann die Gewalt der Bora werden, besonders wenn sie stofsweise an den Hängen herabstürzt. Den Stein entblößt sie dann von der dürrtigen Humusschicht; sie bricht den Stamm des Baumes und wirft die schwersten Wagen um; selbst die mit Schotter beladenen Trainfuhrwerke haben beim Bau unsrer Strafse oft dem Wüten des Sturmes nicht widerstanden. Auch die Steineichen, die jetzt bei 900 m Höhe hie und da auftreten, haben sich der Stürme wegen nicht zu Stämmen entwickeln können; ein wirres Strauchwerk stellen sie dar; je höher wir aber kommen, um so häufiger beobachten wir Steineichen mit sehr starken Stämmen, ja oben auf dem Plateau in einer Höhe von 11—1200 m verdichten sich Eichen, Eschen, Ulmen, Ahorn- und besonders mächtige Birnbäume zu wirklichen Wäldern, ein Beweis, daß die Gewalt des Sturzwindes in der Tiefe verheerender ist als in der Höhe. — Wie ausgestorben ist die ganze Gegend; eine Gendarmeriepatrouille, aus drei Mann bestehend, sind die einzigen Menschen, die uns auf der stundenlangen Hochebene begegnen. Die Kaserne liegt in der Nähe der Strafse; mit den Schießscharten in den Mauern und dem wohlverwahrten Eingang macht sie einen festungsartigen Eindruck. Von hier aus geniessen wir den freisten Ausblick, besonders nach SO hin, wo die montenegrinischen Berge am Horizont auftauchen, unter denen der massige Dormitor (2528 m) alle andern an Höhe überragt. Am Jovanović-Han rasten wir; das Pferd wird gefüttert und getränkt, und auch wir erquicken uns am köstlichen Quellwasser, das wir bisher entbehren mußten. Neben ganzen Zügen mit Falsdauben beladener Pferdchen sind es besonders zwei Ochsenwagen, die unser Interesse in Anspruch nehmen. Sie sind ganz aus Holz gebaut; vergeblich sucht man an ihnen nach einem Stück Eisen, nicht einmal ein eiserner Nagel ist zu finden. Die plumpen Räder sind mehr eckig als rund und verursachen bei ihrer Drehung eine entsetzliche Musik. Schon vor vielen hundert Jahren bediente man sich auf der Balkanhalbinsel solcher primitiver Wagen; gebahnte Wege sind nicht nötig für sie, denn die Wagen sind so niedrig und breitspurig (fast 2 m), daß sie auch bei den größten Unebenheiten des Bodens nicht umschlagen. Im Jahre 1878 wurden auch die Feldgeschütze auf solchen Fahrzeugen von Dalmatien her ins Land gebracht. — Am Graboksattel, den wir nach kurzer Steigung erreichen (1192 m), halten wir unwillkürlich das Pferd an, denn ein entzückendes Bild öffnet sich ganz plötzlich unsern Blicken. Da liegt zu unsern Füßen Nevesinje auf grüner Ebene; die roten Ziegeldächer leuchten freundlich herauf zu uns. Das Kirchlein und die kleinen Moscheen mit ihren Minarets erhöhen die Lieblichkeit



und den Frieden des Bides. Nur das ausgedehnte Defensionslager am Ende des Städtchens, welches die Kasernen, das Amtsgebäude, die Post und mehrere Cisternen umschließt, macht gleich dem Namen des Orts (Nevesinje = Heldenhorst) einen kriegerischen Eindruck und weckt die Erinnerung an den Aufstand von 1882; damals fiel der erste Schuss in Nevesinje. Kunstvoll gebaute Serpentinien bringen uns bald in die Ortschaft, wo wir beim Bezirksleiter die freundlichste Aufnahme finden. Nach einem kurzen Ausflug zu Wagen ins Lager von Bojšte — es ist das größte im ganzen Okkupationsgebiet und dient den Garnisonen von Bilek, Stolac, Gacko und Mostar — verlebten wir den Abend im Verein mit unserm liebenswürdigen Wirt. Er erzählt uns von der blutigen Vergangenheit des Städtchens, von dem Aufstand im Jahre 1882, als die Gendarmeriekaserne überfallen und die Mannschaft massakriert ward, — der Alte, der auf schönem Rofs soeben vorübersprengt, der Sohn eines Woiwoden, war einer der schlimmsten unter den Aufrührern, zwei Gendarmen brachte er um, floh dann über die nahe Grenze ins Land der schwarzen Berge und ist vor kurzem nach seiner Begnadigung zurückgekehrt in die Heimat — er erzählt uns von der ungnädigen Gesinnung des Fürsten Nikolaus, der noch heute die Hercegovina als sein Eigentum betrachten möchte und die neuesten Fortschritte Österreichs scheelen Auges verfolgt; leider hat er immer noch unter manchen Bewohnern der südlichen Hercegovina nicht wenig Sympathie; doch ist die Mehrzahl der Bevölkerung zufrieden mit den gegenwärtigen Verhältnissen und erkennt die Fortschritte an, die den neuen Machthabern zu verdanken sind. „Früher war kaum ein Haus“, sagte uns ein Alter, „mit Steinplatten gedeckt, und jetzt giebt's deren schon viele auf dem Lande; früher besaß die ganze Ortschaft nur eine oder zwei Kaffeemühlen, jetzt findet man in jedem Haus eine solche, und, Herr, wenn mein Kopf von Gold wäre, sicher dürfte ich geh'n Tag und Nacht, wohin immer es sei; vor 20 Jahren aber gingen wir nur in Trupps von 15 Mann oder mehr, dazu gut bewaffnet, von Stolac nach Bilek.“ Auch dem Guslar sollten wir noch lauschen; inmitten zahlreicher Bauern saß der Volkssänger und entlockte einem merkwürdigen Saiteninstrument, der Gusle, mittels kurzen Rofshaarbogens einige Töne. Die Gusle hat einen kürbisförmigen, mit Schaf- oder Ziegenleder überspannten Resonanzboden; sie besitzt nur eine einzige Saite und kann daher mit ihren wenigen Tönen nur zur Begleitung des Gesanges dienen. Dieser ist mehr ein Vortrag recitativer Art. Stundenlang singt der Guslar seine Verse nach ein und derselben Melodie; es reiht sich Lied an Lied, nur unterbrochen von kurzen Pausen, während deren die Gusle weiterspielt. Und der Inhalt der



Gesänge? Heldenlieder sind es, alte und neue, von der Schlacht auf dem Amselfelde, vom türkisch-russischen Kriege, von einzelnen Lieblingshelden, z. B. vom Königssohn Marko u. s. w. Von Geschlecht zu Geschlecht pflanzen sie sich fort lediglich durch mündliche Tradition.\*)

Am folgenden Morgen besuchten wir eine große Höhle im Kalkgebirge; Novakuša heisst sie nach dem Räuberhelden Novak. Unser Führer wufste viel zu erzählen von den Schrecknissen der Aufstände in den 70er Jahren; sein Vater, seine Mutter, sein Oheim sind damals ermordet worden, und auch er ist knapp dem Tode entgangen, wie die tiefe Narbe auf Stirn und Wange bezeugt. Als dann die flüchtigen Bauern zurückkehrten aus Montenegro und statt ihrer Hütten nur Schutt und Asche fanden, da ward die Höhle lange Zeit wohl von 200 Leuten samt ihrem Vieh bewohnt. Heute dient sie nur vorübergehend Hirten und Herden zum Unterschlupf, während ihre überhängende, gegen 150 m hohe Felsenwand eine Menge von Tauben und Steinschwalben beherbergt; auch Uhus haben ihre Wohnstätte hier aufgeschlagen, wie die massenhaft am Boden liegenden Gewölle beweisen.

Der Ruf des Muezzins hatte vom Minaret herab die Mittagszeit verkündet und am Kirchturm zeigte die Uhr die fünfte Stunde „à la turka“, als wir im Postwagen zum Städtchen hinausfuhren, die gute Strafse nach Gacko (51 km) einschlagend. Anfangs ist die Landschaft eben und sehr gut angebaut, viele Bogumilen-Grabsteine\*\*) liegen am Wege, bald aber wird das Terrain hügelig. Immer an der Zalomska führt die Strafse aufwärts; diese ist ein unbedeutendes Wasser, das bisweilen im Kalkboden völlig verschwindet; nach starkem Regen aber wird das Gewässer zum brausenden Strom, wie die Unmasse von Geröll des hie und da ganz verschütteten Thales bezeugt. Rinder-, Schaf- und Ziegenherden stehen im Flußbett, und Zigeuner haben auf einer Sandbank ihr Zeltlager aufgeschlagen. Das ganze Thal ist wenig bewohnt, nur selten eine Steinhütte, mit Stroh oder Kalkplatten bedeckt, ein Wegeinräumerhaus, ein Han oder ein verstecktes Fort, auf das ein Wegweiser mit deutscher Inschrift „zur Kaserne“ aufmerksam macht. Nur drei Ortschaften passieren wir, Reka, Fojnica und Medanić. Neben den Grabsteinen ist es besonders der sog. „Herzogsstuhl“, der unsre Aufmerksamkeit fesselt. Er steht 2 km vor Fojnica bei einer eiskalten Quelle am

\*) Die Bedeutung dieses Volksgesangs für das Verständnis der homerischen und unserer mittelalterlichen Epen wurde eingehend gewürdigt in Nr. 66 der Wissensch. Beilage der Leipz. Zeitung von 1898.

\*\*) Die Bogumilen waren eine im 10. Jahrh. gegründete Religionsgemeinde; sie verwarfen die Ehe und den Eid, verboten Reichtum und Krieg und verlangten nur Gehorsam gegen Gott, nicht aber gegenüber der Obrigkeit.



waldigen Thalhang vor einer Wiese, die noch heute „Herceglja“ heißt: ein niedriger Steinsitz, auf dessen Lehne ein Schwert eingegraben ist. In der Nähe, erzählt man, stand die Burg des Herzogs Stjepan, wo er seinen Sommeraufenthalt nahm; tagsüber weilte er an der Quelle. Das Volk meint, unter der Bank seien Schätze vergraben, aber niemand dürfe sie heben; einst versuchte es ein Bauer; da ward er von einem Leiden befallen, an dem er starb. Noch mehrere Herzogsstühle giebt es im Lande, z. B. einen bei Gacko, auch sahen wir im Landesmuseum den, der bei Kosor im Bišćepolje stand; er trägt eine altbosnische Inschrift, zu deutsch: „O Stein, gedenke, wessen du gewesen, wessen du bist, wessen du sein wirst!“ Auch in Bosnien fehlen solche Stühle nicht. Die einzig richtige Deutung derselben ist wohl die, daß es Fürsten- oder Gerichtsstühle waren, von welchen die Großen des Landes ihren Hörigen unter freiem Himmel Recht sprachen.

Bei Medanić traten wir in das Flußgebiet der Mušica ein, welche die 1000 m hohe Hochebene von Gacko entwässert, das Gackopolje. Dieses zieht sich in einer Breite von 5 km nach SO bis an die montenegrinische Grenze; es ist zum Teil recht gut angebaut, bietet aber besonders einen vorzüglichen Weidegrund. Nach Passierung einiger Ansiedlungen haben wir Gacko erreicht; die kahlen Steinhäuser mit ihren schweren Dächern aus Kalksteinplatten machen einen unfreundlichen Eindruck, ebenso die völlig sterilen Hänge, an denen das Felsenest amphitheatralisch aufsteigt. Gacko hieß früher Metohia, d. h. Elend; es verdiente diesen Namen, denn die Leute waren arm und immerwährenden Kämpfen ausgesetzt. So heißt es auch in einem Epos des Banus Mažuranić: „Lieblich bist du, Gackopolje, wenn du nicht von Hunger starrest.“ Nur einige Gebäude an der Heerstrasse, das ärarische Hôtel, die Post, das nette Gebäude der Bezirksbehörde und die landwirtschaftliche Station, von blühenden Gärten umgeben, heimeln uns an. Letztere Anstalt besichtigten wir eingehend. An das Beamtenhaus schließt sich eine Wagnerei und eine Schmiede; in den Ställen stehen prächtige bosnische Pferde von auffallender Größe, Wipphaler Kühe, Astrachanböcke, direkt aus Kaukasien bezogen, und dunkelgraue Fettschwanzschafe, weiße Böcke englischer Zucht zur Veredlung der heimischen Rasse, Berkshire-Schweine etc. Auf dem Hofe laufen edle Hühnerstämme umher und Pekingenten, die unter die Leute verteilt werden. Das Hauptgebäude enthält die Räume für die Milchwirtschaft und Käserei, ein Schulzimmer, die Kanzlei etc. Ähnliche Anstalten finden sich zu Ilidže bei Sarajevo, zu Livno, Modrić, Lastva und Mostar; sie tragen zur Hebung der Viehzucht und des Ackerbaus in hervorragender Weise bei, besonders da das Ärar durch Kreditgewährung dem Bauer



die Anschaffung guter Zuchtthiere und moderner Ackergeräte, die er auf den Stationen kennen lernt, ermöglicht. Dazu werden Pferde- und Vieh-Prämierungen abgehalten und aufer dem internationalen Rennen bei Ilidže an verschiedenen Punkten des Landes Pferde-Wettrennen veranstaltet, wobei nur das heimische Pferdmaterial konkurriert. Sehr lustig ist es, wenn die kleinen Tiere ohne Bereiter, nur angetrieben durch den Zuruf der Menge, mit großem Feuer darnach trachten, das Ziel zu erreichen.

Mit einigen Herren der Garnison vom nahen Aftovac sassen wir am Lawn-Tennisplatz neben der Moschee und unterhielten uns vom strengen Winter 1894/95, da Gacko sechs Wochen lang von jedem Verkehr abgeschnitten war; wir sprachen von der Bora, deren Pfeifen wir über uns ganz deutlich vernahmen, — im Gackofeld tritt sie besonders heftig auf — als uns das Glück ward, den berühmtesten der 757 Einwohner des Städtchens kennen zu lernen: Bogdan Zimunič, den ehemaligen Insurgentenführer, einen Greis von mehr als 80 Jahren. Als begeisterter Freiheitskämpfer hat er von Jugend an gegen die Türken gefochten. Ganz besonders zeichnete er sich 1876 aus, als er mit wenig Freiwilligen den Durchzug Sulejman Paschas durch Montenegro tagelang aufhielt; auch beim Aufstand 1878 kämpfte er heldenmütig gegen die Mohammedaner. Jetzt lebt er friedlich von einer kleinen Staatspension; seine Kraft ist dahin, aber noch glüht unter den weissen Brauen das dunkle Auge des verwitterten Alten, wenn er von seinen Kämpfen erzählt, und stolz trägt er die österreichischen, russischen und montenegrinischen Orden auf seiner Vojvoden-Dolama. Er ist der populärste unter den noch lebenden Nationalhelden; sein Bildnis begegnete uns oft, selbst Zündholzschachteln sahen wir mit den ehrwürdigen Zügen des Alten.

Die Weiterreise traten wir am nächsten Morgen zu Fufs an, nur begleitet von einem jungen Mohammedaner. Denn der Weg nach Foča an der Drina, das wir in zwei Tagen erreichen sollten, bietet selbst einem Gebirgspferde fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Der Pfad, soweit man überhaupt von einem solchen sprechen kann, führt in steter Abwechslung steil bergauf und bergab; denn nach Überwindung eines jeden Karstriegels zeigt sich ein neuer, der mit Mühe genommen werden muß. Nur Hirtenbuben hüten hier oben ihre winzigen Ziegen; sie suchen, zwischen den Steinen kletternd, die spärlichen Gräser oder scharen sich um die Quellen, die reichlich vorhanden sind. Nach langer Wanderung haben wir endlich den Čemerno-Sattel erreicht. Der Blick, der sich hier dem Auge bietet, ist überwältigend. Eine Felsenwand türmt sich vor uns auf, zerschnitten von der tiefen Sultjeskaschlucht. Den Eingang



derselben bewacht auf isolierter Anhöhe eine stark befestigte Kaserne, in welcher eine ganze Kompagnie Militär liegt. Trotzigen blicken die starken Mauern hinab in die Tiefe der Schlucht, aber noch trotziger erheben die kahlen Felsenberge ihr Haupt; der Dormitor, der Riese in den dinarischen Alpen, überragt sie alle. Am kleinen Militär-Friedhof vorüber klettern wir hinab in die Schlucht. Endlich erreichen wir das Wasser der Sutjeska, die brausend kocht im Steinchaos; wir sind eingetreten in den herrlichsten Laubwald, der die Schlucht erfüllt und uns nur selten einen freien Blick gestattet auf die senkrechten Wände zur Rechten und Linken. So geht es stundenlang thalab, bis uns endlich unser Nachtquartier winkt, der Gendarmerieposten Suha, den Steilabfällen des Vardar gegenüber. Gern räumt der Wachtmeister, der hier mit 13 Mann haust, dem Fremdling sein freundliches Zimmer für die Nacht ein; die „offne Ordre“, die wir der Landesregierung verdanken, läßt uns ja überall die größte Zuvorkommenheit finden. Im Gespräch mit unserm Wirt verbringen wir den Abend und erfreuen uns an den zahlreichen Gemen, die jetzt zur Tränke an den steilen Wänden herabklettern, nachdem die Sonne für die Schlucht längst untergegangen ist und nur das Riesenhaupt des nahen Maglič, des höchsten Berges der Hercegovina, in goldnem Glanze leuchtet.

Gern hätten wir am folgenden Morgen dem Maglič (2390 m) den Fuß auf den Nacken gesetzt; doch zogen wir es vor, den Weg nach Foča einzuschlagen, da der Aufstieg zu jenem Berge teilweise über montenegrinisches Gebiet führt, das wir ohne ausreichenden Pafs nicht betreten wollten. Erst nach vielstündiger Wanderung weicht die grofsartige Gebirgsscenerie milderer Landschaftsformen; eine Reihe von Ansiedlungen, halbversteckt hinter riesigen Nufs- und Birnbäumen, passieren wir und stehen endlich nach siebenstündigem Marsche am linken Ufer der grünen Drina. Die steinerne Brücke, die vor Zeiten hier den Fluß überspannte, ist längst in Trümmer zerfallen, einige Pfeilerreste nur ragen aus der Flut; ein plumpes Boot führt uns ans gegenüberliegende Ufer; nach einer halben Stunde haben wir die ersten Häuser von Foča erreicht. Wir stehen auf bosnischem Gebiet; seit 1884 gehört nämlich Foča nach Bosnien, weil die Stadt von Mostar aus zu schwer zu erreichen ist. Die Bevölkerung aber ist rein hercegovinisch; von den 3700 Einwohnern bekennen sich 2840 zum Islam. Foča liegt überaus malerisch an der Mündung der Čehotina in die wasserreiche Drina; die Häuser, deren schwere, rote Ziegeldächer zwischen lieblichem Grün hervorschauen, steigen staffelartig an auf der hügeligen Landzunge zwischen den Gewässern und werden überragt von den zahlreichen, mit Forts



besetzten Anhöhen und Bergen. Diese „Defensivkasernen“, wie man sie im Lande nennt, geben neben dem großen Militärlager am Ausgange der Stadt dem ganzen Bild ein kriegerisches Gepräge und erinnern uns daran, daß wir der Grenze von Novibazar und Montenegro sehr nahe sind. Von den Moscheen, deren zierliche Minarets dem Orte einen besonderen Reiz verleihen, liegt die schönste und berühmteste an dem rechten Ufer der Čehotina. Sie ward im Jahre 977 nach der Hedschra (1549 n. Chr.) durch Hassan Nazir erbaut, von dem das Volk noch heute wunderbare Sagen zu erzählen weiß, und führt wegen ihres reichen Farbenschmucks, den sie an der Außenseite wie im Innern zur Schau trägt, den Namen Aladža-Moschee, d. h. die bunte. Leider sind die meisterhaften Ornamente und Inschriften zum größten Teil durch Wind und Wetter bis zur Unkenntlichkeit zerstört, aber ihre Reste beweisen, daß hier ein hervorragender Künstler thätig war, wie denn die ganze Džamija den reinsten Typus des mohammedanischen Gotteshauses darstellt. Im Vorhofe erblicken wir außer dem Brunnen für die rituellen Waschungen zwei schöne Turbé, d. h. Grabmäler; unter dem einen ruht der Erbauer, unter dem andern sein Sohn Ibrahim, der noch zu Lebzeiten des Vaters ermordet ward.

Unter den Einwohnern des Städtchens giebt es viele Metallarbeiter; freilich die Eisenindustrie, wie sie früher hier blühte, als noch jeder Hercegoviner und Bosniak den Handžar führte, hat dem Kunstgewerbe weichen müssen, welches die Regierung durch Einführung besonderer Ateliers zu heben gesucht hat. Neben den bekannten bosnischen Inkrustations- und Gravierarbeiten, die wir hier sahen, erregten die Meisterwerke der Tauschierkunst unser Interesse. Diese Technik, welche im Einlegen von Silber oder Gold auf Stahl besteht und bei der Dekoration von Waffen angewandt ward, aber im Laufe der Zeit in Verfall geraten war, verstand vor kurzem nur noch ein einziger hochbetagter Meister; aber auch er hatte den Silberdraht und den kleinen Hammer aus der Hand gelegt, und es bedurfte vieler Mühe, den alten Mustafa Letić zu bewegen, wenigstens zwei Schülern Unterricht im Tauschieren zu erteilen; denn er meinte, die Zeiten seiner Kunst seien vorbei. Nach einem Jahre starb der Greis; die Kunst aber war für das Land gerettet; heute wird sie auch in Sarajevo, Livno und anderen Orten geübt.

Der Weg von Foča nach Sarajevo ist anstrengend. In zwei Tagen legten wir ihn im Sattel zurück, auf einsamen Gebirgspfaden anfangs, bis wir die Strasse erreichten, die von Novibazar nach der Hauptstadt führt.

---



## William Dampiers Leben und Werke.

Von Dr. Paul Verbeek.

(Schlufs.)

Die Werke Dampiers sind die Träger seines Ruhmes und seiner Bedeutung. Ohne sie hätten wir kaum etwas von seiner Tüchtigkeit und nur wenige Ereignisse aus seinem abenteuerreichen Leben erfahren. Der Name taucht wohl, wie der vieler anderer, in zeitgenössischen Werken auf; aber man hätte kaum ahnen können, daß hinter demselben sich ein Mann verberge, der auf den tollen Kreuz- und Querfahrten wagehalsiger Freibeuter ernsten Studien nachhing, durch dessen Scharfsinn und rastlosen Fleiß manche nur zur Befriedigung eines augenblicklichen Bedürfnisses unternommene Reise zu einer bedeutungsvollen Entdeckungsreise umgestempelt wurde. Mit sicherem Blicke verfolgte er beständig alle Erscheinungen der ihn umgebenden Natur, um ihr Wesen und ihre Eigenart zu verstehen. Gleich darauf schrieb er dann seine Beobachtungen und Erlebnisse in seinem Tagebuche nieder. Daher haftet seinen Schilderungen eine Klarheit und Frische an, welche die unmittelbare Anschauung allein verleihen kann. Später mochte er Ergänzungen und Berichtigungen hinzugefügt haben. Daneben, aber viel seltener, liefen noch Aufzeichnungen auf Grund von Berichten anderer, wenn es galt, Lücken im Zusammenhange der Reisebeschreibung zu vermeiden, die er durch seine eigenen Erfahrungen nicht ausfüllen konnte. Doch war er in der Wahl seiner Gewährsmänner sehr vorsichtig; denn er erkundigte sich immer nur bei solchen, auf deren Zuverlässigkeit und Wahrheitsliebe er bauen zu können glaubte. Auch haben Schiffskarten und Bücher seine Schilderungen beeinflusst; über diesen Punkt wird bei den einschlägigen Stellen noch die Rede sein.

Der Gedanke, ein Tagebuch zu führen, war keineswegs Dampier eigentümlich; er war nicht einmal neu, denn schon lange vorher hatten andere Freibeuter dasselbe gethan. Fast jeder Abenteurer von etwas höherer Bildung — und deren gab es nicht gerade wenige — der bei seinem wilden Leben Selbstbesinnung genug behalten hatte, um nicht ganz ein Knecht niedriger Leidenschaften zu werden, legte seine Erlebnisse in einem solchen Tagebuche fest, wie dies Dampier von mehreren seiner Genossen ausdrücklich hervorhebt. (1. I. 372, 445, 447 u. ö.) Alles, was von dem Verfasser der Erinnerung wert gehalten wurde, vertraute er diesen Blättern an; neben Bemerkungen geographischen und geschichtlichen Inhaltes befanden sich darin auch solche rein persönlicher Natur; sie waren



der getreue und verschwiegene Freund in Glück und Not, und manche dieser geheimen Herzensergießungen blieben den Augen der wenig zartfühlenden Genossen am besten verborgen. Man kann sich denken, daß diese Blätter oft das wertvollste Inventarstück der Kiste bildeten, welche den Besitz des Freibeuters barg. Den Kapitän Swan kostete die Unachtsamkeit, womit er sein mit Ausfällen gegen einige seiner Untergebenen gespicktes Tagebuch offen in der Kajüte liegen liefs, sein schönes Schiff. (1. I. 372.) Manche dieser Niederschriften sind später gedruckt worden; so verdanken alle die hier als Quellen benutzten Werke, die von Sharp, Wafer, Cowley, Rogers, Funnel und Cooke verfaßten Reisebeschreibungen solchen Tagebüchern ihr Entstehen. Je nach den Fähigkeiten und Absichten der Verfasser waren Inhalt und Wert derselben natürlich sehr verschieden; Dampiers Verdienst, welches ihn so hoch über die Masse der andern erhebt, besteht eben darin, daß er von Anfang an die Niederschrift unter großen Gesichtspunkten unternahm, daß er es verstand, das Wesentliche aus dem Unwesentlichen herauszuheben, was den andern meistens nicht gelang. Man erkennt dies am besten, wenn man seine Aufzeichnungen mit denen des Kapitän Sharp vergleicht, soweit der alte Kern in der neuen Schale späterer Überarbeitungen noch sichtbar ist. Letzterer legt das Schwergewicht auf die Schilderung und Ausmalung von Abenteuern, die er immer auf seine Person bezieht; er sucht durch einen renommistischen Ton dem Leser zu imponieren und ihn durch Beifügung pikanter Geschichtchen zu belustigen. Die geographischen Angaben erscheinen bei ihm als untergeordnetes Beiwerk; sie sind nicht aus dem Bestreben hervorgegangen, der Wissenschaft einen Dienst zu leisten oder den Leser zu belehren, sondern aus dem, seinem Werke ein gelehrtes Mäntelchen umzuhängen und damit seiner Person noch einen besonderen Schein zu geben. Er war immer schnell dabei, sich als Entdecker aufzuspielen und schon bekannte Gebiete zu taufen, eine Liebhaberei, in der ihn Cowley allerdings noch übertraf.<sup>1)</sup> Auf die Machwerke solcher Männer gehen die Worte Woodes Rogers: *Il y a un malheur qui regarde en particulier les Voïages de la Mer du Sud, c'est que les Boucaniers, pour relever l'éclat de leur Chevalerie errante, et*

---

<sup>1)</sup> Die Nachwelt hat diese gegen Dampiers Zurückhaltung scharf abstechende Unbescheidenheit insofern gerächt, als sie ihre eigenen Namen vergafs. Cowley-county ist nur die Benennung eines wenig erschlossenen Gebietes von Neusüd-wales, und Sharps Name scheint überhaupt nicht verewigt zu sein. Doch haben die Bezeichnungen, welche Cowley den einzelnen Galápagos gegeben hat, sich bis auf den heutigen Tag erhalten.



passer eux-mêmes pour des Prodiges de valeur et de conduite, ont publié des Relations si romanesques, et si surprenantes de leurs Aventures, que les Voïageurs, qui viennent ensuite, et qui n'oseroient prendre la même liberté, paroissent froids et insipides à ceux qui ne cherchent que le merveilleux, et qui ne savent pas distinguer le vrai du faux.“ (11. I. 13, 14.) Burney nennt diese Schriften „boastful compositions, which have delighted in exaggeration.“ (27, 2.) Ganz anders arbeitete Dampier. Was bei Sharp die Hauptsache ist, die Abenteuer und die persönlichen Erlebnisse, tritt bei ihm zurück; dagegen verweilt er bei der Schilderung seiner geographischen Beobachtungen und stellt sie in den Mittelpunkt seiner Abhandlungen. Er war sich des Wertes seiner Tagebücher auch wohl bewußt, was er mehrmals zu erkennen giebt: „I had nothing of value but my Journal and some Drafts of Land, of my own taking, which I much prized and which I . . . . carefully preserved.“ (1. I. 487.) Sie mußten ihm um so teurer sein, als die Gewinnung und Zusammenstellung ihres Inhaltes unter Mühen und Anstrengungen, ja oft unter Lebensgefahr erfolgt war; als er wußte, daß sie die Summe seines Lebens zogen, welches ohne sie in nutzlosem Umherschweifen vergeudet erschienen wäre. Darum hütete er sie wie einen Schatz; ein zweiter Camoëns, durchschwamm er mit ihnen „als seinem Steuer“, wie ein Dichter sagt,<sup>2)</sup> die angeschwollenen Flüsse Mittelamerikas; in einem gehöhlten, auf beiden Seiten mit Wachs verklebten Bambusrohre sorgfältig verpackt, trieb er sie schwimmend vor sich her. (1. I. 16.) Doch konnte er sie nicht immer vor der Nässe hüten; denn bei den Nikobaren machte die hohe Brandung seinen Kahn kentern und warf ihn samt seinen Schriften in das Meer. Doch gelang es ihm auch hier, dieselben, wenn auch ganz durchweicht, wieder aufzufischen und an einem Feuer später notdürftig zu trocknen. (1. I. 487.) Der Schiffbruch bei Ascension stellte am Ende seiner australischen Reise die Erhaltung seiner reichen Sammlungen und Aufzeichnungen kurz vor seiner Heimkehr noch in Frage. (6. IV. 196.) Er hätte also wohl seinem Danke zu Gott für die gnädige Errettung seiner Person aus so vielerlei Gefahr (5. III. Pref.) den Dank für die Erhaltung seiner Schriften zufügen mögen, die fast noch wunderbarer erscheint als die seiner selbst.

Nach der Beendigung der verschiedenen Reisen handelte es sich für Dampier darum, das auf denselben gesammelte zerstreute Material zu ordnen, zu sichten, zu ergänzen und das Ganze zu einer geschlossenen Masse zusammen zu schiefsen. Ob er nach der

<sup>2)</sup> Platen.



Beendigung seiner Reisen nach der Campechebai schon an eine Drucklegung der dort gewonnenen Aufzeichnungen gedacht hat, ist nicht bekannt; nach der Rückkehr von der großen Weltumseglung wird er aber mit der Verarbeitung des neuen Materials nicht lange gezaudert haben. Trotzdem liegen zwischen seiner Wiederkunft und dem Erscheinen des ersten Bandes seiner Werke mehr als fünf Jahre, Zeit genug, um eine durchgreifende Redaktion vorzunehmen. Mit welchem Fleiße er gearbeitet hat, können wir aus einer noch im Britischen Museum aufbewahrten Handschrift entnehmen (unter Sloane 3236), welche den Titel trägt „The Adventures of William Dampier with Others (1686—87), who left Captain Sherpe in the South Seas, and traved back over Land through the Country of Darien.“<sup>3)</sup> Es handelt sich augenscheinlich um eine frühere Fassung der Reise um die Welt, die Dampier später verworfen und nochmals umgearbeitet hat. Abgesehen von der abweichenden Orthographie, die vielleicht aus äußeren Gründen erklärt werden kann,<sup>4)</sup> stimmen einzelne Sätze fast wörtlich überein, und der Gedankengang ist durchgehends derselbe. Doch trägt das gedruckte Werk ein viel schärferes Gepräge; es ist auch ganz bedeutend vermehrt, weniger um Worte, als um Inhalt, es trägt die Spuren einer nochmaligen, mit großem Fleiße vorgenommenen Überarbeitung. Die Gesichtspunkte, welche den Verfasser bei diesen Redaktionen geleitet haben, sind unschwer zu erkennen; er hat das persönliche Element möglichst zurückgedrängt und seinen eigenen Anteil an den Ereignissen oft verschwiegen, sehr zum Nachteil der Kenntnis der Rolle, die er selbst dabei gespielt hat. Denn da seine Werke für lange Jahre seines Lebens die einzige Quelle bilden, so ist dieser Ausfall für eine Konstruktion desselben doppelt empfindlich. Nur einmal geht Dampier von seiner Gepflogenheit ab; er giebt uns nämlich im Beginne seiner Beschreibung der Campechebai eine kurze, lückenhafte Schilderung seiner Jugendzeit (3. II. 2—4), offenbar in der Absicht, dem Leser seine spätere Reise- und Abenteuerlust aus den Ereignissen derselben verständlicher zu machen. Sonst aber hat er, besonders bei der Schilderung solcher Erlebnisse, deren Beurteilung seitens des sittlich gebildeten Lesers er fürchtet, seine Person aus dem Spiele gelassen und sich kurz und sachlich gehalten, um die verletzende Spitze abzubrechen. Die Tendenz, abzuschwächen und zu verwischen, hat ihn auch verleitet,

---

<sup>3)</sup> Außer dem Teilabdruck in 13, 108 ff. finden sich noch eine Menge orthographisch modernisierter Citate bei Burney (27).

<sup>4)</sup> Nämlich durch die Annahme eines Korrektors, welcher Dampiers zum Druck gefertigte Handschrift auf die Orthographie hin durchsah.



wichtige Thatsachen zu verschleiern oder gänzlich auszulassen, wodurch dem Leser eine unklare oder falsche Vorstellung von dem wahren Verlauf der Dinge beigebracht wird. Man braucht nur seine Beschreibung der Reise unter dem Kapitän Cook mit der von Cowley zu vergleichen, um zu erkennen, wieviel Schönfärberei er in den einschlägigen Kapiteln getrieben hat; was sich hier als eine ziemlich harmlose Forschungsreise darstellt, zeigt dort ihren wahren Charakter als skrupellose Raubfahrt. Die Behandlung des Stoffes hier gestattet einen Schluss auf die in den übrigen Teilen. Es stimmt das schlecht zu der treuherzigen Versicherung, welche er in der Vorrede zum ersten Bande giebt: „I would not prejudice the truth and sincerity of my Relation, tho' by omissions only.“ In der Beschreibung seiner australischen Reise streifen die tendenziösen Abschwächungen und Auslassungen an Fälschung der Thatsachen. Doch auch hier fehlt in der Vorrede die Bekräftigung nicht, dafs er streng darauf gesehen habe, nur Wahres zu berichten. Diese Färbung der Begebenheiten kann in einem solchen Mafse nicht in den ursprünglichen Aufzeichnungen enthalten gewesen sein; sie ist das Produkt einer zusammenhängenden Überlegung und als solche den Überarbeitungen schuld zu geben. Sie erschwert sowohl die Beurteilung der Ereignisse selbst als auch die Erkenntnis des Charakters Dampiers; aber glücklicher Weise wird der Kern seiner Werke, die Behandlung geographischer Fragen jeder Gattung, davon nicht berührt. Hier war es ihm thatsächlich nur um möglichst getreue Schilderung der Wirklichkeit zu thun, ein Bestreben, in dem er schon bei seinen Lebzeiten von Freund und Feind Anerkennung fand. Als Kronzeugen hierfür können wir Funnel anführen, der in der Vorrede seines fürwahr keine Freundschaft zu Dampier atmenden Buches sagt: „And here I cannot in Justice but take Notice, that upon all this coast, and during our whole Stay in the South Seas, we found Captain Dampier's Descriptions of Places very exact; and his Accounts of Winds, Currents etc. very extraordinary.“ Wafer findet, dafs er die Beschreibung der gemeinsam gemachten Reisen „auffs genaueste bewerkstelliget“ habe. (9. 291.) Woodes Rogers und Cooke bringen keine ausdrücklichen Anerkennungen mehr, weil Dampiers Bedeutung schon allgemein bekannt war; er galt auf dieser letzten Reise unter den Schiffern als geographisches Orakel.<sup>5)</sup> Hatte Dampier diesen Erfolg vornehmlich seinen treuen Beobachtungen zu danken, so hatte doch auch die durchdachte Form, in welche er später die Einzel-

<sup>5)</sup> Burney nennt ihn einen Mann, „who always shews respect for truth.“ (27, 134.)



heiten kleidete, ihren Anteil daran. Denn er begnügte sich keineswegs mit der Abschrift seiner Aufzeichnungen, sondern er suchte den Stoff möglichst anschaulich und in richtiger Gedankenfolge darzustellen. Trotz der erstrebten Wahrhaftigkeit ist es Dampier aber nicht überall gelungen, einen objektiven Standpunkt zu bewahren; z. B. bei seinen Schilderungen der Spanier Amerikas und ihres Verhältnisses zu den Eingeborenen, das ja bekanntlich sehr viel zu wünschen übrig liefs, kann er den Engländer nirgends verleugnen.

Zu einer richtigen Beurteilung seiner Werke mufs man die eigenartigen Umstände, denen sie ihr Entstehen verdanken, mitberücksichtigen. Es war für ihn unendlich viel schwieriger, die Ergebnisse seiner Reisen unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten zu einem einheitlichen Ganzen zu verarbeiten, als für einen Forscher, der ausgezogen ist, um ganz bestimmte Ziele zu verfolgen, und der es in der Hand hat, sich um die Erreichung derselben zu bemühen. Dampier mufsste sich, wenigstens auf seinen Jugendreisen und seiner Weltumseglung, mit dem begnügen, was ihm der Zufall an die Hand gab, so dafs er schliesslich eine ganze Masse wahllos zusammengetragener Beobachtungen besafs, die sich um die Orte reihten, welche er auf seinen Irrfahrten hatte besuchen können. Schon diese Art seiner Aufzeichnungen machte ihm eine eigentliche Disposition auch bei der späteren Redaktion unmöglich. Denn er besafs von einer Gattung viel, von einer andern wenig Material, das sich zudem auf ganz verschiedene Gebiete bezog, so dafs die einzelnen Abschnitte sehr ungleich und unvollkommen hätten werden müssen. Sodann wäre die Aufgabe auch für Dampier unlösbar gewesen. Denn er lebte noch in der sogenannten vorwissenschaftlichen Zeit, wo sein etwas älterer Landsmann Newton die allerdings schon gelockerten Fesseln, in denen die Naturwissenschaften bis dahin lagen, mit der Schärfe seines Geistes zu lösen begann. Eine gültige Ordnung war für die Gebiete, welche Dampier behandelte, meist noch nicht aufgestellt, und wenn eine bestand, so war es sehr die Frage, ob er sie beherrschte. Er begnügte sich daher mit der althergebrachten Disposition, die er selber folgendermassen charakterisiert: „It (this Work) is composed of a mixt relation of Places and Actions, in the same order of time in which they occurred.“ (I. I. Preface.) So sehen wir denn beim Lesen seiner Reisebeschreibung die verschiedensten Bilder kaleidoskopartig an uns vorüberziehen. Um aber trotzdem das Aufsuchen bestimmter Punkte möglich zu machen, hat Dampier gut durchgearbeitete alphabetische Inhaltsverzeichnisse beigefügt. Das Fehlen einer wissenschaftlichen Anordnung hat dem



äufseren Erfolg seiner Werke gewiß nicht geschadet. Es hat den Leserkreis von den gebildeten Klassen auf die weniger gebildeten ausgedehnt. Dampier hat das gewollt; er sagt ausdrücklich, er habe nicht nur mit Rücksicht auf den kundigen Leser geschrieben, sondern auch für „persons no less sensible and inquisitive, tho' not so Learned and Experienced.“ (I. I. Pref.)<sup>6)</sup> Der fabelhafte Erfolg seiner Werke rechtfertigte seine Voraussicht. Man fand darin Belehrung und Unterhaltung in anziehender Weise gemischt; der englische Leser konnte sich mühelos über den Ursprung so mancher Erzeugnisse fremder Länder, mit denen beladen zahllose Handelsschiffe in die englischen Häfen einliefen und die schon begannen, zu den Bedürfnissen des täglichen Lebens zu gehören, unterrichten; doch die folgende Schilderung eines spannenden Abenteuers brachte dem Verstande eine willkommene Ablösung durch die Phantasie, wodurch das Interesse von Anfang bis zu Ende rege blieb.

Was von der Anlage im Großen gilt, ist nicht immer für das Einzelne maßgebend gewesen. Dampier ist mehrmals absichtlich von seinem Grundplane abgewichen. Teils haben ihn dazu Gründe bewogen, die in der Natur der Sache selbst lagen, teils haben äußere Umstände dabei mitgewirkt. Wenn er befürchten mußte, daß bei der Behandlung von Gegenständen, die zwar unter eine Gattung fielen, die ihm aber an ganz verschiedenen Orten und zu ganz verschiedenen Zeiten begegnet waren, der Stoff allzusehr zerflatterte, und ein Verständnis dadurch erschwert werden könnte, so hat er ihn an eine Stelle zusammengedrückt. Das auffallendste Beispiel hierfür ist sein Discourse of Winds, Breezes, Storms, Tides und Currents. Hier drängte die Eigenart der Materie gebieterisch auf eine gesonderte Behandlung. Denn einmal wäre durch eine zerstreute Beschreibung der einzelnen Beobachtungen ein Verständnis fast unmöglich geworden, dann aber auch hätte sie zu lästigen Wiederholungen geführt. Doch auch mitten im Text macht Dampier öfters Halt, um ein Thema zusammenfassend zu behandeln. So bei seiner eingehenden Beschreibung der Schildkröten, die er der ihres Hauptfundortes, der Galápagos, folgen läßt. (I. I. 103 ff.) Diese Tiere waren für die Freibeuter von unschätzbbarer Wichtigkeit, da ihr Fleisch ihnen oft zur einzigen Nahrung dienen mußte, was einer genauen Behandlung derselben auch eine praktische Bedeutung gab. Dampier hatte sie schon vorher angetroffen, bei der Insel Blanquilla,

<sup>6)</sup> Kein Geringerer als Darwin ist ihm in dieser Darstellungsweise gefolgt. Des Naturalist's „Voyage round the World“ erinnert den aufmerksamen Leser an vielen Stellen an die Berichte des berühmten Freibeuters.



doch geht er dort nicht näher auf sie ein. Handelte es sich hier um die Zusammenfassung von Einzelercheinungen zu einer Gattung, so nötigte an anderen Stellen die möglichst allseitige Beleuchtung eines Gegenstandes zur Unterbrechung der fortlaufenden Reisebeschreibung. Besonders ist dies der Fall bei der Schilderung von Land und Leuten in Gebieten, wo er länger zu verweilen und eingehende Beobachtungen zu machen Gelegenheit hatte. In Betracht kommen hier hauptsächlich die Kapitel, die über Mindanao (1. I. 310—344), über Tongking (3. II. 18—85) und zum Teile auch die über Atjin handeln. (3. II. 120—143.) Die betreffenden Abschnitte sind aus dem Zusammenhang vollständig losgelöst und könnten als selbständige Abhandlungen gelten.

Gründe äußerer Art, welche die sich an die Zeitfolge bindende Disposition unterbrechen, haben in den Werken Dampiers der Beschreibung der Reisen nach der Campechebai ihre Stellung nach der Reise um die Welt verschafft, obgleich sie zeitlich weit davor lagen. Sie haben auch die Ausschaltung der Reise nach Tongking aus dem Zusammenhange veranlaßt. Noch andere Auslassungen sind auf solche Gründe zurückzuführen; die fehlenden Beschreibungen von Gegenden, deren Kenntnis Dampier bei seinen Landsleuten voraussetzen zu können glaubte. In der Widmung seines Werkes über die australische Reise an den Grafen Pembroke schreibt er mit einer mehr byzantinischen als geistvollen Wendung, er habe so sehr darüber gewacht, daß sich nicht etwa allgemein Bekanntes in das Buch einschleiche, — wenn sich überhaupt etwas der Kenntnis seiner Lordschaft entziehe, — daß er nicht einmal alle Titel des Grafen angeführt habe.

Um eine Ausschaltung besonderer Art scheint es mir sich bei dem „Account of several Plants, collected in Brasil, New Holland, Timor and New Guinea“ (5. III. 155—161) zu handeln, den er dem ersten Teil seiner Reise nach Australien folgen ließ. Die Pflanzenbeschreibungen mit dem lateinischen Namenapparat weisen auf die Hilfe eines Fachgelehrten hin; und wir werden wohl nicht fehlgehen, wenn wir als denselben den Dr. Woodward annehmen, welchem Dampier die getrockneten Exemplare der von der Reise mitgebrachten Pflanzen übergeben hatte. (5. III. Pref.)

Die Abhandlung über Natal, (4. II. 108—112), welche Dampier seinem Discourse of Winds . . . folgen läßt, hat, als vom Kapitän Woodes Rogers verfaßt, mit seinen eigenen Werken direkt nichts zu thun. Er selbst ist niemals in Natal gewesen.

Zur Erläuterung und zum besseren Verständnis seiner Reisen versah Dampier seine Werke mit Karten. Teils sind es nur Über-



sichtskarten, welche dazu dienen sollen, in großen Zügen ein Bild von seinen Reisen zu geben, teils aber auch wertvolle Spezialkarten, in welche er seine eigenen Beobachtungen und Bestimmungen eintrug. Ebenso sollen Abbildungen zur größeren Anschaulichkeit beitragen.

Seine einzelnen Werke hat Dampier wieder in Kapitel eingeteilt, denen er kurze Argumente voranrückte. Als Kapitelabschnitte wählte er am liebsten Wendepunkte in seinen Reisen, um dann die folgenden mit einer Datumsangabe zu beginnen. Die Sprache beherrschte er, wenn man seine mangelhafte Vorbildung bedenkt, mit einer auffallenden Gewandtheit. Er ist im Ausdruck meist knapp und klar und weiß die treffende Bezeichnung auch bei der Charakterisierung entlegenerer Dinge leicht zu finden. Es ist eine vielleicht nicht ganz aufrichtige Bescheidenheit, wenn er die Rauheit seines Stils mit seinem Stande als Seemann entschuldigt; von einem Seemann könne nicht erwartet werden „that he should affect Politeness“ . . . . . if what I say be intelligible, it matters not greatly in what words it is express'd“. (1. I. Pref.) Auch später noch zieht er „a Plain and Just Account“ einer „Polite and Rhetorical Narrative“ (5. III. Pref.) vor. Im großen ganzen hat er sich ja an diese Regeln gehalten; aber auch der Gebrauch der höheren Sprache ist ihm nicht fremd. Wenn er von einer Sache heftig ergriffen wird, dann erheben sich seine Schilderungen zu rhetorischem Schwunge; ich habe manche Stellen angeführt, welche sein Talent zur lebhaften Darstellung bekunden, so besonders, wo er die Schrecknisse der Sturmnacht zwischen den Nikobaren und Sumatra mit erschütternder Naturwahrheit beschreibt. Heute ist seine Sprache natürlich, besonders was Wortschatz und Schreibung angeht, vielfach veraltet.

Nach diesen Bemerkungen über die Anlage der Werke Dampiers im allgemeinen will ich auf die einzelnen Teile selbst eingehen. Es handelt sich hier nicht mehr um die in denselben erzählten Abenteuer, da diese in der Lebensbeschreibung bereits verwertet worden sind, sondern um eine Aufstellung der geographischen Forschungen, welche Dampier während seiner Reisen angestellt hat. Erst eine zusammenfassende Übersicht über dieselben wird seine großen Verdienste um fast alle Zweige der Erdkunde in das rechte Licht rücken. Die verschiedenen Reisewege müssen uns nur den Faden hergeben, an welchen seine zahlreichen Beobachtungen gereiht sind. Wir richten uns dabei nicht nach der Reihenfolge der Veröffentlichung der Werke, sondern nach der Abfassungszeit der zugrunde liegenden



Tagebücher. Es ist dies der natürliche Weg, den Dampier im Leben selbst gegangen ist.

Als die erste Reise, auf welcher er ein Tagebuch führte, kommt die nach der Campechebai in Betracht, welche in den Jahren 1674 bis 1678 stattfand und bei deren Beginn Dampier erst 21 Jahre alt war. Man sollte daher erwarten, daß die Beschreibung derselben den Stempel der Jugendlichkeit des Verfassers tragen würde. Das ist aber durchaus nicht der Fall, wir finden dieselbe vielmehr vollständig auf der Höhe der späteren Leistungen; und, wie mir scheint, aus gutem Grunde. Die Veröffentlichung des Buches geschah erst 15 Jahre nach der Niederschrift der Beobachtungen, hervorgerufen durch den großen, unerwarteten Erfolg, dessen das Werk über die Weltumseglung sich zu erfreuen gehabt hatte. Dampier lernte erst hierdurch seine Kraft und seine Begabung eigentlich kennen und suchte daher die alten Tagebücher wieder hervor. Doch konnten sie in ihrer ursprünglichen Gestalt den Anforderungen des gereiften und erfahrenen Mannes schwerlich mehr genügen. Auch konnte das Gedächtnis nicht ausreichen, dem Geiste so entlegene Begebenheiten in aller Frische wieder vorzuführen, um eine durchgreifende Bearbeitung daraufhin zu wagen. Daher scheinen mir gerade hier Bücher, und zwar besonders spanische Bücher oder Übersetzungen derselben, dem Verfasser bei der späten Redaktion ausgeholfen zu haben. Von den Küsten der Campechebai werden sicher noch eher spanische Pilotenbücher und genaue Karten existiert haben, als von den verlassenen Meeresufern Westmexikos. Die Freibeuter pflegten auf den Besitz solcher Werke Wert zu legen und sie bei ihren Unternehmungen zu Rate zu ziehen. (1. I. 273.) Dampier bringt nun Beschreibungen von Städten und Küstengegenden, die er selbst niemals besucht hat; gelegentlich beruft er sich auch ausdrücklich auf die Spanier als seine Gewährsmänner. (3. II. 114 u. ö.) Zudem wissen wir, daß er sich zur Zeit der Herausgabe dieses Werkes viel mit spanischen Büchern beschäftigt hat. Er sagt in seiner Vorrede zum zweiten Bande, daß er ihm noch eine Beschreibung der amerikanischen Südseeküsten nach Auszügen aus spanischen Pilotenbüchern und andern habe einverleiben wollen: „but“, fährt er fort, „I was loth to undertake a Work, much of which must have consisted in correctig Mistakes, and yet have left unavidable many more to be rectified“.?) (2. II. Pref.) Jedoch erkennt er die Nützlichkeit

?) Mit weniger Skrupulosität sind später Funnel, Woodes Rogers und Cooke an das Werk gegangen, deren hauptsächlichste Beschreibungen auf solchen spanischen Quellen beruhen.



und vielfache Zuverlässigkeit dieser Bücher an. Um eine Art Pilot-Book, das aber meist auf mündlichen Berichten von Spaniern beruhte, handelt es sich auch bei seiner Angabe: „The Privateers have an account of most Towns within 20 leagues of the Sea, on all the Coast from Trinidad down to la Vera Cruz; and are able to give a near guess of the strength and riches of them.“ (1. I. 27.) Es wäre seltsam, wenn er diese, lange nach seinen Reisen zur Campechebai gewonnenen Kenntnisse nicht bei der noch späteren Beschreibung derselben verwertet hätte. Aus allen diesen Gründen scheint mir der Schluss berechtigt zu sein, daß eine Umarbeitung im Studierzimmer den alten, in den Tagebuchblättern aufgehäuften Stoff zu seiner jetzigen Gestalt gebracht habe. In Buchform kam das Werk im Jahre 1799 als Teil des 2. Bandes seiner Reisen heraus. Die darin niedergelegten Beobachtungen erstrecken sich von Kap Catoche, der äußersten Nordostspitze Yukatans, bis über Vera Cruz hinaus. Die vorzügliche Beschreibung der Laguna de Terminos und ihrer Umgebung, ein Gebiet, das Dampier selbst nach allen Richtungen hin durchstreift hat, sowie die des Lebens und Treibens der Farbhöfcher und Bukaniere sind ohne Zweifel sein geistiges Eigentum; diese Schilderungen bieten das Anziehendste und den Kern der ganzen Abhandlung. Diese Selbständigkeit kann meiner Ansicht nach nicht so zugestanden werden für die Bemerkungen über die Nord- und Westküsten Yukatans, sowie über die südliche Küste der Campechebai nach Vera Cruz hin; denn wenn sie auch nach dem Zeugnisse des Admiral Smyth ausgeführt sind „with minuteness and accuracy“ (14.)<sup>8)</sup>, so hat Dampier diese Küsten doch auf weite Strecken hin niemals betreten und sie höchstens vom Schiffe aus in der Ferne liegen sehen. Dagegen beginnen schon in diesem ersten Teile seiner Werke die eingehenden Beschreibungen kleiner, weltvergessener Inseln und Inselgruppen und der Gewässer ringsumher, welche für die Schifffahrt von großem Nutzen werden mußten. Die Gefährlichkeit der Alcranes, kleiner, niedriger, nur von Vögeln belebter Sandflächen, hat er an seinem eigenen Leibe erfahren müssen (cf. Leben, Bd. XXII, Heft 4); er hat sich an ihnen gerächt, indem er durch Aufdeckung ihrer Tücke ihnen einen Teil ihrer Gefährlichkeit benahm. (3. II. 23—26.)

Die Karte, welche er über die Campechebai entworfen und beigegeben hat, zeigt seine Beobachtungen in großen Zügen verwertet; die keulenförmige Gestalt, in welcher die Halbinsel Yukatan auf

<sup>8)</sup> Admiral W. A. Smyth schrieb eine Lebensbeschreibung Dampiers in dem United Service Journal, London 1837.



derselben erscheint, verdankt ihr Dasein der falsch gezeichneten Ostküste, welche Dampier nicht bereist hat. Am interessantesten ist auch hier die etwas bestimmter gezeichnete Laguna de Terminos und ihre Umgebung.

Dampiers grösstes, vielseitigstes und in mancher Beziehung auch bedeutendstes Werk ist das über seine Reise um die Welt, welches 1697 in London erschien.

Das Werk umfaßt mit seiner Ergänzung, der Reise nach Tonking, die Erlebnisse und Ergebnisse von fast 13 Jahren beständigen Umherschweifens. Streng genommen muß man aber die beiden ersten Jahre abzählen, denn Dampier giebt von dieser Zeit in einer kurzen Einleitung noch weniger als ein dürftiges Gerippe. Zur Entschuldigung dieses Mangels beruft er sich auf die Werke Ringroses und anderer, also wohl Sharps, welche dieselbe Zeit behandelten, die er aber höchstens, was die Erlebnisse anbetrifft, als Ersatz für seinen fehlenden Bericht anerkennen konnte; auch bei Ringrose ist von Ergebnissen nicht allzuviel zu finden. (14, unter Ringrose; 1. I. Pref.) Entweder hat Dampier in diesen beiden ersten Jahren kein ausführliches Tagebuch geführt, oder er hat bei der Redaktion die Aufzeichnungen aus dieser Zeit unter die späteren verarbeitet. Auch über die nun folgende Durchquerung des Isthmus von Darien hat er die genaueren Angaben und das grössere Verdienst Mr. Wafer überlassen. (1. I. 24.) Ganz selbständig wird er erst bei der Wiedergabe der geographischen Beobachtungen, welche er während der Kreuzungen im karibischen Meere machen konnte. Von dem Seeräuberschlupfwinkel des Mulattenarchipels (Sambaloes, 1. I. 22, 39) ausgehend, giebt er zunächst kürzere Beschreibungen der im Verlauf der Reise berührten Inseln; der St. Andrews Insel, wo er weder Getier, noch Geflügel, noch Fische fand (1. I. 39), der getreidereichen Korninseln und ihrer Bewohner, die er aber mit Unrecht mit den westlich näher der Küste zu liegenden Perleninseln identifizieren zu können glaubt (1. I. 31); der Mündung des Flusses Blewfields und der benachbarten Küsten, deren Seekühe (Manatee) ihn besonders interessieren (1. I. 33—37). Er meint aber nicht den grossen Fluß Blewfields in Honduras, sondern einen Küstenfluß Costaricas, den er vielleicht mit dem andern verwechselt hat. Seine Bocca-toro ist ein Teil der Lagune Chiriqui (1. I. 38), womit auffallender Weise seine Breiteangabe von  $10^{\circ} 10'$  durchaus nicht stimmt. Die Sierra de S. Martha scheint ihm höher als der Pik von Teneriffa; wenn sie ihr wolkenumhülltes Haupt entschleierte, glänzten die Spitzen weifs von Schnee. (1. I. 42.) Die nun folgenden,



ausgedehnten Berichte über Curaçao (bei ihm Querisao, 1. I. 46, 47), Bonaire (1. I. 48, 49) und den langen von ihnen nach Osten hin ausstrahlenden Schweif von Inseln und Klippen geben ein anschauliches Bild sowohl von der Gefahr der dortigen Gewässer wie von dem Wert der kleinen niederländischen Kolonie. Die Tortuga gegenüberliegende Küste hat eine westlich bis über Carácas reichende, weit in das Innere hinausgreifende Schilderung erfahren. Von den Produkten derselben geht er besonders auf den Kakao ein; auf den Anbau und die Pflege des Baumes, die Einerntung und Verarbeitung der Früchte. (1. I. 60—62.) Seine Ansicht, der Kakao von Carácas sei der beste der Welt, wird noch durch den heutigen Geschmack bestätigt. Die Behandlung desselben kann man als klassischen Typus für Dampiers elementare Naturbeschreibungsmethode aufstellen.

Wiederum versagt das Tagebuch über ein Jahr lang vollständig, da die in Virginien und Carolina verbrachte Zeit ihm kein wertvolles Material zu bieten schien. Wir können daher die geographische Ausbeute des ersten Teiles der Weltumseglung übersehen. Sie schließt sich eng an die auf den Reisen nach der Campechebai gewonnenen Resultate an und ergänzt dieselben in willkommener Weise. Der Leser erhielt dadurch ein zwar nicht ganz vollständiges, doch in Einzelheiten sehr genaues Bild des amerikanischen Mittelmeers, in welchem die Spaltung der Reisebeschreibung die Zweiteiligkeit dieses Beckens eindringlich wiedergab, von S. Lucia bis über Vera Cruz hinaus. Die Übersichtskarte, welche Dampier hinzugefügt hat, steht noch auf dem unvollkommenen Standpunkt seiner Zeit, sie ist wohl nur eine Abzeichnung jener Karten, die er „our common Draughts“ (1. I. 306) nennt. Um so anziehender sind die Spezialkarten, die teils seine bessernde Hand zeigen, teils selbständig zu sein scheinen. Es kommen hier in Betracht die Nordküste des Isthmus von Panamá von Porto belo ostwärts mit den Sambaloes, sowie westwärts von derselben Stadt bis zum S. Juan. Merkwürdige Inkonssequenzen fehlen auch hier nicht.

Der mit dem vierten Kapitel beginnende zweite Abschnitt der Weltumseglung enthält die Beobachtungen, welche Dampier in den auf seiner Reise von Virginien bis zur Durchquerung des Stillen Ozeans berührten Ländern und Meeren gemacht hat. Die wüste Wasserfahrt der ersten 7 Monate gab nur zu wenigen Bemerkungen Stoff. Einen Erdteil berührte man nur einmal, nämlich Afrika an der Sierra Leoneküste, aber so flüchtig, daß Dampier nicht viel von der Eigenart (1. I. 78) der Gegend zu berichten weiß. Länger verweilt er bei der Beschreibung der Kapverdischen Inseln, die er aber



in seinem Werke (1. I. 70—77) über die australische Reise selbst überholt hat. Die Falklandsinseln (Sibbel de Wards) konnte er nicht genauer betrachten; er giebt nur den Eindruck wieder, den er beim Umsegeln derselben erhielt. (1. I. 80.) Die nun folgenden Beobachtungen erstrecken sich auf die ganze Westküste Amerikas, von Chile bis nach Californien hin, doch geben sie keineswegs ein zusammenhängendes Bild von derselben. Es liegt dies teils in der Natur der Reisen und der davon abhängigen Disposition seines Werkes, teils aber auch in der gewaltigen Ausdehnung und der stellenweisen Unzugänglichkeit der Küste. Letzteres machte sich besonders bei Mexiko bemerkbar, wo die unter fürchterlicher Brandung an dem Lande sich brechenden Wogen jede Annäherung verboten. Die lange Erstreckung der Anden konnte er unter diesen Umständen nicht praktisch feststellen, sondern nur konstruieren; sie schienen ihm von einer erstaunlichen, den Pik von Teneriffa und St. Martha weit überragenden Höhe, ja, als die höchsten Berge der Welt. Auch erregte die Flusarmut dieser Küste seine Aufmerksamkeit; „the excessive heigth of these Mountains may possibly be the reason.“ (1. I. 95.) Seine Schilderungen von Einzelstrecken derselben sind sehr eingehend, so besonders die vom Hafen von Guayaquil (1. I. 147—153), dann die der ganzen Küstenlinie vom Golf S. Miguel bis zur Fonsetabucht über verschiedene Kapitel verstreut, die von Acapulco (1. I. 244—46) und viele andere. Kulturgeschichtlich von Wert sind seine Berichte über Aussehen, Bedeutung und Handel vieler Städte, wie über Panamá. Einige, die er selbst mitplündern half, kannte er ganz genau, wie Leon. Trotz dieser teilweise vorzüglichen Einzelschilderungen fehlt dem Ganzen der Zusammenhang, was er auch selber fühlte. Daraus entsprang der schon erwähnte Plan, die ganze Küste nach spanischen Quellen zu bearbeiten, der aber an der Unzuverlässigkeit des Materials scheiterte. (Vgl. oben S. 118.) Sehr eingehend und noch heute mit Nutzen zu lesen sind dagegen die Beschreibungen fast sämtlicher landnaher Inseln an dieser Küste; ihrer Lage, ihrer Beschaffenheit und ihrer Landungsgelegenheit nach, von Juan Fernandez mas-a-tierra bis hin zu den Las tres Marias. Hierunter fallen die oft genannten berühmten Freibeuterschlupfwinkel der beiden Lobos, Plata und Gorgona; die Perlen- und Tabogainseln im Golf von Panamá, Koiba, und Amapala in der Fonsekabucht; weiter ins Meer hinaus die Kokosinseln und die weltvergessenen Galápagos. Diese bis ins einzelne gehenden geographischen und hydrographischen Beschreibungen waren besonders späteren Freibeutern zu dank, die sich an der Hand derselben mühe-



los orientieren konnten. Die Halbinsel Kalifornien hat er auf dieser Reise nicht erreicht; es war ihm erst 23 Jahre später vergönnt, dieselbe zu betreten, zu einer Zeit, wo seine Feder schon längst ruhte. Aus den widersprechenden Karten der Spanier konnte er über ihre Insel- bzw. Halbinselnatur keine Klarheit gewinnen.

Über die Karten gilt das schon beim vorigen Abschnitt Gesagte; eigene Forschungen sind besonders in dem Rifs vom „Isthmus of Darien and Bay of Panama“, sowie der dazu gehörigen Nebenkarte „the South Sea Coast of the Isthmus of America to the West of Panama“ verwertet. Er sagt, es sei eine Verkleinerung einer gröfseren Karte, die er selber an den verschiedenen Orten aufgenommen (1. I. Pref.) habe. Wenn man von den durch den Mangel an direkten Messungen teils unrichtig zum Ausdruck gebrachten Gröfsenverhältnissen absieht, verdient die Leistung alle Anerkennung.

Mit der Abfahrt von den Las tres Marias beginnt der dritte und letzte Abschnitt der grofsen Reise. Wir können durch die Überarbeitungen hindurch den vermehrten Eifer und die gröfsere Schulung erkennen, mit welchen Dampier seine Beobachtungen fortsetzte. Der letzte Teil des Werkes enthält die gereiftesten Schilderungen, deren Vervollkommnung hauptsächlich den Naturwissenschaften und der Kulturgeschichte zu gute kommt. Schon die Ozeandurchquerung hat er ganz anders benutzt wie seine früheren Meerfahrten; jeden Tag stellte er fleifsige meteorologische Beobachtungen an und bestimmte die Breiten und Längen; die Resultate hat er zu einer übersichtlichen Tabelle geordnet. Die Längenbestimmungen sind ihm bei seinen unvollkommenen Hilfsmitteln nicht ganz gelungen. Die erste Insel, die man nach der langen Meerfahrt anliefe, Guam, erfuhr eine eingehende Behandlung; doch noch viel länger verweilte er bei der Beschreibung der folgenden, bei Mindanao. Über die Gestalt dieser Insel befindet er sich in einem auffallenden Irrtum, den er mit den andern englischen Reisenden, wie Woodes Rogers, Cookes und Funnels Karten beweisen, teilt, wenn diese ihn nicht von ihm übernommen haben. Jedenfalls haben die Schiffskarten, welchen Ursprungs sie auch gewesen sein mögen, denselben veranlafst. Er zerlegt nämlich dieselbe in zwei grofse Teile, einen östlichen St. John und einen westlichen Mindanao. Der lange Aufenthalt in der Hauptstadt des muhamedanisch-malayischen Bevölkerungsteiles der Insel Mindanao, mit gleichem Namen (ihre Erbin ist heute Cotta-Bato), gab ihm Gelegenheit, die schon erwähnte, treffliche Charakteristik dieses noch heute halbdunkeln Landes zu entwerfen. Da man die Eigenart seiner Beobachtungsweise und



der Verwertung seiner Beobachtungen aus einer solchen zusammenhängenden Schilderung am besten erkennen kann, so will ich auf ihre Gliederung und ihren Inhalt näher eingehen.

Der gewöhnliche Beginn einer Inselbeschreibung Dampiers, der Hinweis auf die Beschaffenheit der Küsten, der Häfen und des Ankergrundes, mußte hier fehlen, da ihm nicht genügende Beobachtungen vorlagen. Den Hafen der Stadt Mindanao selbst hat er später gelegentlich beschrieben. So giebt er zunächst die Größe der Insel, ihre geographische Lage und ihre orographische Beschaffenheit an. Seine Bodenartuntersuchungen sind dabei sehr äußerlicher Natur, er kennt nur die Unterscheidungen sandig, felsig, lehmig, oder tiefgründig, schwarz und fett, welche letztere Eigenschaften er dem Boden von Mindanao zuspricht. Über die Bewässerung kommt er auf die Pflanzenwelt, die er unter den Gesichtspunkten der Nützlichkeit und Seltsamkeit mit vieler Liebe behandelt. Eine Beschreibung der Banane „the King of all Fruit“ (I. I. 311) steht der schon erwähnten des Kakaos gleich. Er berührt in derselben die drei Hauptarten der Musa; die Plantain oder Pisang (*Musa paradisiaca*), die Banane, oder, wie er sie nennt, Bonano (*Musa sapientum*) und den Abard oder Manilahanfbaum (*Musa textilis*). Er hält zwar die erstere und die letztere für identisch; doch bemerkt er dabei, er habe nirgends als in Mindanao die Verwertung des Bastes des Plantainbaumes zur Tuchverfertigung gefunden. Sehr gern zieht er Vergleiche zwischen verschiedenen Arten derselben Gattung, die er auf seinen Reisen in verschiedenen Gegenden angetroffen hat. Weniger ausführlich ist seine Behandlung der Tierwelt, nicht weil ihn seine Neigung davon abwandte, sondern weil zu ihrer Erforschung mehr Zeit und Mittel erforderlich waren, als ihm zur Verfügung standen. Er konnte sich den Zufall nicht dienstbar machen, mit dem der Zoologe mehr rechnen muß als der Botaniker, da die Tiere vor den Pflanzen meist die Fortbewegungsfähigkeit voraus haben. Die nun folgenden Nachrichten über die meteorologischen Erscheinungen, die er zu beobachten Gelegenheit gehabt hatte, stehen etwas außerhalb der natürlichen Reihenfolge, die erst nach dieser Unterbrechung zum Menschen fortschreitet. Er teilt die Bevölkerung der Insel zuerst landschaftlich und kulturell in verschiedene Schläge ein, um dann die malayischen Küstensiedler zum Gegenstand einer eingehenden Betrachtung zu machen. Die elementare anthropologische Beschreibung, die er von ihnen giebt, ist in ihrer lakonischen Kürze und Prägnanz ein kleines Meisterstück, das den sicheren Blick und die tüchtige Schulung des Beobachters



verrät; sie lautet: (They) are Men of mean statures; small Limbs, straight Bodies, and little Heads. Their Faces are oval, their Foreheads flat, with black small Eyes, short low Noses, pretty large Mouths; their Lips thin and red, their Teeth black, yet very sound, their Hair black and straight, the colour of their Skin tawny, but inclining to a brighter yellow than some other Indians, especially the Women“. (1. I. 326.) Leider ist der ganze Abschnitt zu lang, um hier wiedergegeben zu werden; Dampier hat sich in seinen Werken selber noch mehrmals übertroffen. Es folgt eine Schilderung ihres Wesens, ihrer Kleider, Wohnungen und Verkehrsformen, ihrer Sitten, Gewohnheiten und Neigungen, ihrer Handwerke und ihres Handels; ein kurzer eingeschobener Abschnitt handelt von ihrer schlimmsten Krankheit, dem Aussatz; dann folgen Staatsform und Religion mit ihren Trägern, Eigentümlichkeiten und Ceremonien. Der fortschreitende Gang der Disposition ist leicht zu erkennen; er steigt vom Kleinen zum Großen, vom Einzelnen zum Allgemeinen auf. Seine Angaben belegt er gern mit konkreten Beispielen aus seiner eigenen Erfahrung. Es gelingt ihm auf diese Weise, ein sehr mannigfaltiges und anschauliches Bild von Land und Leuten zu entwerfen. Dadurch nun, daß er das Ganze als selbständiges Gemälde in dem Rahmen seiner Reiseabenteuer einfügt, besonders auch, daß er die eigenartige Halbkultur des Volkes aus sich heraus zu schildern und für sich gelten zu lassen sich bemüht, ohne von der Höhe seiner eigenen Bildung aus abzuurteilen, gewinnen seine Ausführungen an Verständnis und Geschlossenheit und dadurch an Wert.

Von den übrigen Philippinen weiß er nicht viel zu sagen. Die folgenden ausführlichen Berichte gelten wieder kleinen, festlandnahen Inseln, so Pulo Kondore vor dem Mekongdelta und St. John (Tschang-tschwan) nahe bei Makao. Bei letzterer gewähren die getreuen Schilderungen der chinesischen Kultur, welche Dampier hier zum ersten Mal kennen lernte, das meiste Interesse. Doch zeigte sie sich ihm hier bei der Landbevölkerung noch in etwas roher Gestalt, ihre feineren Formen lernte er erst bei den Peskadoren kennen, deren höhere Beamten er auf dem Schiffe anzustauen Gelegenheit hatte. Ebenso gewann er hier einen Einblick in den entwickelten chinesischen Schiffs- und Handelsverkehr. Auch auf den Bascheeinseln fand Dampier eine geringe einheimische Kultur; er giebt davon einen höchst anziehenden Bericht. Allgemein nennt man ihn als den Entdecker dieses Archipels; doch ist dies bloß in gewissem Sinne begründet, denn er stand schon vorher, wenn auch namenlos, auf den Karten verzeichnet, und nur dies veranlafte die



Freibeuter, ihn aufzusuchen. Dampier selbst wird bei seiner damaligen Stellung dem Schiffsvolk gegenüber auf diesen Entschluß keinen Einfluß ausgeübt haben. Auch hat er die Inseln nicht benannt; er sagt ausdrücklich: „our Men call'd all these Islands the Bashee-Islands“ (1. I. 341). Sodann hatte auch schon Eaton nach seiner Durchquerung des Stillen Ozeans (vgl. Bd. XXII, Heft 4) die Gruppe passiert; Cowley berichtet darüber: „We came to latitude 20° 30' N; where we fell in with a parcel of Islands lying to the Northward of Luconia. On the 23d. day of April, we sailed through between the second and third of the Northernmost of them. We met with a very strong current.“ (Wohl dem beginnenden Kuro-Siwo.) Aber Dampier war es, der zuerst die Welt auf Grund eigener Forschungen mit ihnen bekannt gemacht hat; daher gebührt auch ihm, dem gemeinen Matrosen, vor dem damaligen Kapitän Read die Ehre der Entdeckung. Er und seine Genossen haben auch die einzelnen Inseln benannt; die Namen sind für die westlich grösste Orange Isle, für die beiden östlichen Grafton und Monmouth Isles, für zwei kleine mittlere Goat und Bashee Isles. Die späteren spanischen Besitzergreifer haben sich diese Namen nicht zu eigen gemacht, weshalb sie heute vergessen sind. Die folgenden Beschreibungen von Celebes, Buton und Timor beruhen auf nur wenigen gelegentlichen Beobachtungen; aber auf der vollen Höhe stehen wieder die Schilderungen Neuhollands und seiner Bewohner, die in mehr als einer Hinsicht den Glanzpunkt des ganzen Werkes bilden. Wohl häufiger mögen um diese Zeit wagehalsige Freibeuter oder unternehmende Kaufleute an diesem oder jenem Orte der australischen Küste gelandet sein, ohne daß sie, sei es aus Unwissenheit oder Interesselosigkeit, die geographische Erkenntnis zu fördern vermochten. Auch diese Landung würde klanglos in Vergessenheit gesunken sein, wenn nicht zufällig ein Mann wie Dampier es verstanden hätte, eine an sich zweck- und gedankenlose Handlung zu einer That zu machen. Seine bisherigen Kenntnisse über die Natur dieses Landstriches faßt er in den Worten zusammen: „New Holland is a very large Tract of Land. It is not yet determined whether it is an Island, or a main Continent; but I am certain that it joyns neither to Asia, Africa, nor America“. (1. I. 463.)<sup>9)</sup> Die Fremdartigkeit der Küstengegend, die eine neue Welt weissagte, drängte sich dem scharf beobachtenden Dampier sogleich mit großer Klarheit auf; er spricht von seltsamen Gewächsen, vor denen er, der Vielgewanderte

<sup>9)</sup> Tasman hatte schon 1644 eine Umfahrt Australiens vollendet. Vgl. seine Karte in Band 25 der Hacluyt Society.



und Vielerfahrene, ratlos dastand; von unbekanntem Tierspuren; aber geradezu bestürzt ist er beim Anblick der halb tierischen Menschen, und seine Charakteristik derselben beginnt wie eine Elegie: „The Inhabitants of this Country are the miserablest People in the World. The Hodomadods of Monomatapa, though a nasty People, yet for Wealth are Gentlemen to these, who have no Houses and skin Garments, Sheep, Poultry and Fruits of the Earth, Ostrich, Eggs etc., as the Hodomadods have: And setting aside their Humane Shape, they differ but little from Brutes. (1. I. 464.) . . . . They have no sort of Cloaths, but a piece of Rind of a Tree ty'd like a Girdle about their Waists . . . . They have no Houses, but lie in the open Air, without any covering; the Earth being their Bed, and the Heaven their Canopy . . . . I did not perceive, that they did worship any thing . . . . These People speak somewhat thro' the Throat.“ (1. I. 466.) Die ganze Beschreibung ist meisterhaft; die Leser erhielten von dem seltsamen, unwirtlichen Charakter dieses entlegenen Gebietes eine vollkommen richtige Auffassung.

Die einsame, schöne Insel, welche man östlich von den Kokosinseln unter 10° 30' Süd antraf, war ohne Zweifel die Weihnachtsinsel; die Längenangaben Dampiers sind allerdings hier sehr verwirrt. Mit der verhältnismäßig kurzen Schilderung der Nikobaren scheint sein Interesse an dem Hauptwerke zu erlahmen. Die Abenteuer gewinnen breiteren Raum; weiter ausgreifende Beschreibungen werden vermieden. Der Verfasser schiebt allen Ballast auf das Ergänzungs-  
werk ab, um schneller ans Ende und nach Hause zu kommen. Nur am Kap macht er noch einmal zu längeren Ausführungen über die Hottentotten und dort lebenden Holländer Halt. Aber müßig ist er auch während dieser Zeit nicht gewesen; wir verdanken ihr vielmehr die gereiftesten und eingehendsten Schilderungen der ganzen Reise. \*Der erste Band war schon beleibt genug; aber „such an Appendix would have swelled it to ureasonably“. (1. I. Pref.) Er wollte sich frei bewegen können, darum wies er den gesamten Stoff dem zweiten Bande zu. Den Kern dieser Abhandlung bilden die Ergebnisse seines Aufenthaltes in Tongking und Atjin. Die Beschreibung Tongkings ist besonders aner kennenswert, da sie von einem eindringenden Studium des Landes und Volkes mit seiner barbarischen Kultur zeugt, was um so höher anzuschlagen ist, weil ihn sein schleppendes Siechtum an vielen Beobachtungen hinderte. Dasselbe machte ihm ein ganz selbständiges Vorgehen unmöglich, weshalb er seine eigenen Erfahrungen durch Erkundigungen bei englischen Kaufleuten und andern Personen „of Judgment and Integrity“ (2. II. 86) zu stützen



und zu vermehren suchte. Es bedarf keines genaueren Eingehens auf die Anlage der Abhandlung, da die bei der Beschreibung von Mindanao innegehaltene Disposition im wesentlichen auch hier Geltung hat; doch gestaltete sie sich wegen der höheren Kultur des Volkes etwas verwickelter, eine Schwierigkeit, die Dampier glücklich überwunden hat. Unter den Pflanzen Atjins, welche er erwähnt, rühmt er besonders die Mangostans, oder, wie er schreibt, „Mangastans“ (*Garcinia mangostana*); er rühmt von ihren Früchten, sie seien „without compare the most delicate“, eine Erfahrung, die mir Prof. Rein nach seinen eigenen Beobachtungen bestätigt hat. (2. II. 124). Neben den Schilderungen von Tongking und Atjin kommen noch die Bemerkungen über die Straße von Malakka und einige Küstenorte in Betracht, so über die Stadt Malakka selbst.

Es bleiben noch einige Worte über die Karten zu sagen, die Dampier dem dritten Abschnitte seiner Weltreise beigegeben hat. Die Übersichtskarte von Ostindien ist von geringer Bedeutung; sie zeigt wie die über Westindien wenig Spuren von Selbständigkeit. Originell sind die klaren Entwürfe der Bascheeinseln und Pulo Kondores, während der Wert der Profile von Luzon und Pulo Kondore wegen ihrer geringen Anschaulichkeit problematisch bleibt. Wahrhaft bedeutend dagegen ist die Karte von der Straße von Malakka, wo Dampier zahlreiche eigene Beobachtungen verwerten konnte. Es handelte sich zwar um ein bekanntes Gebiet, aber bei der Gefährlichkeit der dortigen Meere war jede Verbesserung der Karten zu begrüßen.

Schon aus dieser kurzen Skizzierung des geographischen Inhaltes der besprochenen Werke geht hervor, welche Fülle von Bereicherung das erdkundliche Wissen der damaligen Zeit nach allen Seiten hin dadurch erhielt. Es handelte sich nicht um epochemachende Entdeckungen, um sensationelle Neuigkeiten, sondern um eine fast unübersehbare Menge verarbeiteter und nicht verarbeiteter Einzelheiten, die teils zu der Erforschung schon bekannter Länder nur ein Scherflein beitrugen, teils aber auch bis dahin halb fabelhafte Länder, wie Mindanao, plötzlich in das helle Licht des Tages treten ließen. Die Nation, der Dampier solche Nahrung bot, war auch fähig, dieselbe zu verarbeiten; er hat auf ihren Handel anregend und fördernd eingewirkt. Auch unter den Freibeutern entstand ein wahrer Ehrgeiz nach geographischen Forschungen; es ist leicht, in ihren späteren Werken den maßgebenden Einfluß ihres großen Genossen zu erkennen.

In seinem nächsten Werke legte Dampier die Resultate seiner Forschungen auf der australischen Reise nieder. Es ist nicht so



dickbauchig ausgefallen wie das vorhergehende, aber bei dem friedlichen Charakter der Reise konnte er mehr Zeit und Raum auf die Darlegung der Ergebnisse derselben verwenden. Doch zwang ihn die Reise, die er auf dem Schiff St. George in die Südsee machte, sich zunächst mit der Herausgabe eines Teiles — bis zum Verlassen Neuhollands — zu begnügen; er fügte aber schon hier eine Übersicht über die selteneren auf der ganzen Reise gesammelten Pflanzen und Vögel, teilweise mit hübschen Abbildungen, bei.<sup>10)</sup> Zur Herstellung des Zusammenhangs schickte er in der Vorrede einen Abriss der ganzen Expedition voraus. Das Buch erschien 1703. Nach der Rückkehr von der oben erwähnten Reise verzögerte sich die Herausgabe des zweiten Teiles noch eine Zeitlang, da er vorher die *Vindication* schreiben mußte, bis derselbe 1709 erschien. Der erste Teil beginnt mit einer Beschreibung der Canaren und der Kapverdischen Inseln; von letzteren behandelt er nach eigener Anschauung Mayo und seine Salzgewinnung, nachdem er die auf Sal schon in dem Werke über seine Weltumseglung besprochen hatte, weiter S. Thiago und Fogo. Hier findet sich auch eine interessante Beschreibung der Baumwollenstaude, welcher er die Bemerkung zufügt, daß sie keinen besonderen Nutzen bringe. Die Ausführungen über den blühenden portugiesischen Handelsplatz an der Bahia de Todos os Santos wären nach seiner Aussage ohne die Verfolgung seitens der Inquisition noch eingehender geworden. Doch brachten alle diese Berichte eigentlich nicht viel Neues; sie erhalten ihren Wert besonders durch ihre Gründlichkeit und Klarheit. Erst das nach langer Meerfahrt erreichte Ostland bot Gelegenheit, einen Blick in noch dunkle Länder zu thun. Dampier hat die Küste von der Dirk Hartoginsel an bis zur Roebuckbai an verschiedenen Stellen besucht und manche wichtige Züge derselben erkannt. Zunächst entdeckte er eine weitausgedehnte flache Bucht, deren Gestalt er teilweise erforschen konnte, und die er nach den hier hausenden Haifischen Sharksbai benannte. (5. III. 124.) Die Auffindung des felsigen Dampierarchipels gab ihm Gelegenheit, Abel Tasmans Karte zu verbessern, der aus der Ferne diese Inselwolke für festes Land gehalten hatte.<sup>11)</sup> Die Charakteristik, die er von der ganzen Küste entwirft, bestätigte seinen Lesern die auf der früheren Reise gemachten traurigen Erfahrungen. Hier findet sich auch die wahrscheinlich here were only a sort of Raccoons different from those of the West-

<sup>10)</sup> Die Originale der Pflanzen, die Dampier getrocknet mitbrachte, sind noch heute im Museum zu Oxford vorhanden.

<sup>11)</sup> Vergl. Abel Tasmans Karte in Band 25 der Hacluyt Society.



erste Beschreibung des Känguruhs: „The Land-Animals that we saw Indies, chiefly as to their Legs; for these have very short fore Legs, but go Jumping upon them as the others do, and like them are very good Meat“. (5. III. 123.) Der zweite Teil beginnt mit der weitläufigen Schilderung der Insel Timor, dem damals vorgeschobensten Posten europäischen Handelsgeistes. Dampier giebt über die Machtverhältnisse der hier rivalisierenden Portugiesen und Holländer Auskunft und reißt den Schleier von den Küsten und umgebenden Meeren, den besonders die letzteren in ihrer engherzigen Krämerpolitik darüber gebreitet hatten. Auch die Strafsen zwischen den nördlich vorgelagerten Inseln erfuhren eine Beleuchtung, die späteren Besuchern die Fahrt erleichtern mußte. Den Haupterfolg der ganzen Reise brachte die Umschiffung der West- und Nordküste Neuguineas. Die zwei Jahrhunderte, die seit der Entdeckung durch Meneses<sup>12)</sup> verflossen waren, hatten keine Aufklärung über die wahre Natur des Landes gebracht; die Entdeckung von Torres schloß in den Archiven von Manila. (13. Intr.) Le Maire und Schouten hatten, wie sie meinten, einen andern Teil dieses Landes gesehen;<sup>13)</sup> doch erst Dampier teilte (15. I. 332 ff.) der Welt mit, daß man diese kompakte Landmasse wohl noch zerlegen könne. Zunächst trennte er die Insel Waigöu ab, die er allerdings fälschlich für Gilolo hielt, wie aus seiner Karte hervorgeht; entdeckte und beschrieb dann mehrere Inseln, die Schouten nicht gesehen hatte, von denen die Inseln King William, Providence, St. Matthias und Squally I. noch heute die von ihm damals ihnen gegebenen Namen führen. Dann wies er den Inselcharakter Neubritanniens nach, eine Entdeckung von einschneidender Wichtigkeit, die auf Analogien geradezu hindrängte, wie denn auch Dampier eine quer durch Neuguinea führende Straße irrthümlich vermutete. Das umschiffte Land hat er an mehreren Stellen betreten und den Gang der Küste, welche den äußeren, nach Osten gekrümmten Bogen ausmacht, ziemlich genau verfolgt. Doch hat er die Bewohner trotz mancher Begegnung nicht so kennen gelernt, daß er einen tieferen Einblick in ihr Wesen und ihre Lebensweise erhielt. Er täuschte sich entschieden in der Meinung, daß man mit ihnen leicht Handelsbeziehungen anknüpfen könne. Sie hätten ihn von seiner menschenfreundlichen Ansicht, das Kannibalentum sei eine Fabel (1. I. 485), gründlich bekehren können. Doch hat er von dieser scheußlichen Sitte nichts bei ihnen bemerkt. Die Beschreibungen der Küsten Neuguineas selbst stellten

<sup>12)</sup> 1526.

<sup>13)</sup> Es war thatsächlich Neu-Mecklenburg.



die gänzliche Verschiedenheit ihres Charakters von den Wüsten-  
gestaden Neuhollands fest. Sie sowohl wie die Berichte über die  
entdeckten kleineren Inseln leiden an der durch die Kürze des Auf-  
enthaltes bedingten Knappheit, die ein anschauliches Bild eigentlich  
nicht vermitteln konnte. Nicht vergessen werden dürfen die teilweise  
ziemlich eingehenden Bemerkungen über die gefährlichen Meere,  
durch die er mit ebenso viel Mut als Vorsicht drang. Schliesslich  
will ich noch eine vollständige Zusammenstellung der Namen geben,  
welche er auf dieser Reise an Meeresteile, Inseln und Küstenplätze  
heftete. Er benannte:

1. die Shark'sbai, aus dem schon erwähnten Grunde (5. III. 120);
2. das Rosemary-Island, nach einem auf demselben vorkommen-  
den rosmarinähnlichen Kraut; im Dampierarchipel (5. III. 138);
3. Cockle-Island, wegen einer dort vorkommenden Muschelart,  
die ihn an die englische Herzmuschel (Cockle-Cardium edule) erinnerte;
4. Pidgeon-Island wegen ihres Taubenreichtums;
5. King William's Island nach seinem König; alle drei liegen  
zwischen Waigöu und Batanta;
6. die kleine Insel Providence (vgl. S. 35), (6. IV. 111);
7. die Insel St. Matthias, nach dem Feste des Heiligen am  
Tage der Entdeckung (6. IV. 113);
8. in der Nähe davon Squally-Island, (squall, ein heftiger  
Windstofs) nach den Tornados, die Dampier in der Nähe derselben  
beobachtete (6. IV. 113);
9. die Slingersbai in der Mitte der Nordostküste Neubritanniens,  
nach den Steine schleudernden Eingeborenen daselbst (6. IV. 119);
10. Nova Britannia. Der den berechtigten Stolz des Entdeckers  
atmende Name erklärt sich von selbst (6. IV. 147);
11. die später von Carteret als Strafe erkannte St. Georgs-  
bucht, nach dem Schutzpatron Englands (6. IV. 129);
12. das von Norden in die Bucht überhängende St. Georgs-  
kap (6. IV. 130);
13. das gegenüberliegende Kap Orford (6. IV. 132);
14. weiter südlich der Hafen Mountague (6. IV. 142); beide  
Namen verewigen Dampiers hochherzige Gönner;
15. Kap Ann, nach der Thronfolgerin, und
16. Kap Gloucester, nach dem Herzog von Gloucester (6. IV. 147);  
beide an der Südwestspitze Neubritanniens;
17. gegenüberliegend auf Neuguinea Kap King William (6. IV. 146);
18. Sir George Rook's Island nach dem bekannten Admiral  
(6. IV. 149);



19. Long Island und

20. Crown Island (6. IV. 151), beide nach ihrer Gestalt;

21. Sir Robert Rich's Island (6. IV. 152), wohl nach dem zweiten Grafen von Warwick, früherem Marineminister († 1658).

Die Karte Dampiers bezeichnet noch mancherlei Namen, auch noch festgestellte, aber nicht benannte Eilande. Drei allein sind mit der Bemerkung „Burning Isle“ versehen. Eine derselben ist die heutige Vulkaninsel, eine andere die Dampierinsel. (Vgl. 19, die einschl. Kap.) Die Beschreibungen, die Dampier noch von den auf der Rückreise angelaufenen Ländern giebt, sind wenig bedeutend; nur der unfreiwillige Aufenthalt auf Ascension veranlafste ihn zu einem Bericht über diese Insel.

Von dem Mittel, durch Karten und Bilder das Anschauungsvermögen seiner Leser zu unterstützen, hat er in diesem Werke mehr als in den früheren Gebrauch gemacht. Die von einem berufsmäßigen Zeichner entworfenen Abbildungen sind recht sauber ausgeführt. Uns interessieren mehr die Karten. Die Übersichtskarte in einer Art Merkatorprojektion steht nicht über den in früheren Werken beigegebenen. Von der Sharksbay erhalten wir einen noch unvollkommenen Abriss, der aber für spätere Forschungen grundlegend sein mußte. Der lange Aufenthalt in Timor hat zu einer genauen Karte der Meeresstraße zwischen Timor selbst und Samau (bei Dampier Anambao, Anambabao, Anabao und Ambo) sowie der Bucht von Liphau (Laphao) den Anlaß gegeben. Die wertvollste, und fast ganz originale Karte zeigt uns Neubritannien und die Nordküste Neuguineas. Die umfahrenen Küsten nebst den vorgelagerten Inseln sind mit auffallender Richtigkeit dargestellt. Kleine Kärtchen geben noch die Küste Neuguineas an der Stelle seiner ersten Landung; sodann den Hafen Mountague und die St. Georgsbucht in Neubritannien. Letzteres zeigt ein auffallendes Beispiel der Gewissenhaftigkeit Dampiers. Er faßte die Straße als Bucht auf; die Stelle aber, wo die Straße beginnt, zeigt auf der Karte keine Küste; nicht einmal eine mutmaßliche Konstruktion derselben. Zu erwähnen sind noch die unzähligen Profilzeichnungen fast aller angelaufener Küsten, die bei der mangelhaften Gebirgsdarstellung durch Schattirung helfend eingreifen sollten. Es sind wohl Produkte des erwähnten Zeichners. Die steife, schematische, perspektivelose Ausführung derselben kann dem Beschauer kaum eine Vorstellung vermitteln.

Es scheint, als ob man in England sich wie von der Reise, so auch von dem Buche mehr versprochen hatte. In der That war es nicht so interessant wie das über die Reise um die Welt; die



spannenden Abenteuer fehlten, und das ersehnte Neue fand sich zwar vor, doch in einem so schlichten und natürlichen Gewande, daß es kaum Sensation zu machen vermochte. Dem ernstesten Gelehrten konnte aber die Erweiterung, welche der Geographie und ihren Hilfswissenschaften zu teil ward, nicht entgehen. Doch nur zögernd nahmen die Karten die neuentdeckten Länder auf, und die Handelswelt kümmerte sich so wenig darum, daß man sie praktisch wieder vergaß. Das handelspolitische Resultat war auch ein vorwiegend negatives. Von Neuholland hatte man nach früheren Erfahrungen wenig erhofft; jede neue Landung bestätigte die wüstenartige Unproduktivität dieser regenarmen Küsten, deren Schauerlichkeit ganz enthüllt zu haben erst ein Verdienst neuerer Zeiten ist. Neuguinea und die neubritannischen Inseln prägten zwar im Schmucke tropischer Fülle und Fruchtbarkeit; aber in diesen entfernten gefährlichen Meeren einen Handel zu eröffnen, der mit dem holländischen konkurrieren könnte, schien den praktischen Engländern doch zu gewagt. Sie hatten andere, bessere Gebiete, ihre Kräfte zu entfalten. Auch behielt der von Dampier mit Schonung beschriebene Menschenschlag noch immer Unheimliches genug, um von einem Besuche Neubritanniens abzuschrecken. So bestand der Erfolg der Reise in einer platonischen Erweiterung der geographischen Erkenntnis, für die man damals wenig Sinn hatte. Die Inseln blieben noch über ein Jahrhundert lang fabelhafte Länder, nur selten von einem einsamen Forscher besucht, durch ihre Entlegenheit ein Denkmal des Geistes und Mutes ihres Entdeckers. Erst in neuester Zeit sucht das Deutsche Reich mit starker Hand sie aus ihrem jahrtausendlangem Schlummer zu wecken und ihre natürlichen Gaben der Menschheit nutzbringend zu machen. Dampier kam zu früh; er entdeckte ein Glied der australischen Welt, das so lange tot blieb, als man den Körper nicht zum Leben erweckt hatte.

Weitere Reisebeschreibungen hat Dampier nicht veröffentlicht, obgleich er nach der australischen Reise noch zwei Weltumsegelungen gemacht hat, deren erste eine teilweise Darstellung durch Funnell, die zweite eine vollständige durch Woodes Rogers und Cooke gefunden hat. Es wäre aber psychologisch kaum erklärlich, wenn Dampier im späteren Mannesalter seine Sammlungen und Forschungen eingestellt hätte; sein Leben fände sonst einen würdelosen Abschluss. Ich glaube, wir dürfen mit Recht annehmen, daß er fortfuhr, seine früheren Beobachtungen wiederaufzufrischen und zu ergänzen. Welche Gründe ihn zum Schweigen vor der Öffentlichkeit bewogen haben, wird kaum auszumachen sein; jedenfalls war auch die Zeit zum



Schriftstellern für ihn nur sehr gering. Der kurze Aufenthalt zwischen den beiden letzten Reisen ward durch die Vindikation und die Redaktion des zweiten Teiles der australischen Reise ausgefüllt, und nach der Rückkehr von der Weltumseglung mit Woodes Rogers blieben ihm nur noch zweieinhalb Jahre bis zu seinem Tode, die zum Teile von einem langen Siechtum ausgefüllt wurden.

Doch bleibt noch ein Werk Dampiers zu besprechen, das vielleicht den Höhepunkt seines Schaffens bedeutet, das man aber unter die anderen Werke nicht eingliedern kann, da es als das Resultat von auf mehreren Reisen gemachten Beobachtungen betrachtet werden muß. Es ist dies das Werk Dampier's, was sich einer abstrakt wissenschaftlichen Behandlungsweise am meisten nähert; der *Discourse of Winds, Breezes, Storms, Tides and Currents*, der 1699 mit den Abhandlungen über Tongking und über die Campechebai zugleich erschien. Hier sind alle die Bemerkungen, die er sich auf seinen Fahrten über meteorologische und ozeanographische Verhältnisse in seine Tagebücher eingezeichnet hatte, wie in einem Brennpunkte zusammengefaßt. Die Eigenart des Stoffes zwang ihn zu schärferer Disponierung, wie er sonst in seinen Werken einzuhalten gewohnt war. Er hat selbst ein Schema derselben seiner Abhandlung vorangestellt. Als Grundeinteilung kann man eine solche in die Erscheinungen des Luft- und in die des Wasserozeans betrachten, obgleich die Meteorologie eine weit inhalts- und umfangreichere Behandlung erfahren hat als die Ozeanographie. In der Untereinteilung befolgt er die für den bloßen Beschreiber natürliche Disposition; er geht von den beständigen Winden über die halbjährlich und täglich wechselnden zu den ganz unbeständigen über. Im ganzen beschränken sich seine Beobachtungen der schon früher besprochenen Natur seiner Reisen entsprechend auf die heiße Zone; also auf das Gebiet innerhalb jener beiden Gürtel hohen Druckes, die sich nahe dem 35. Grad Süd und Nord um dem Erdball schlingen. Die von der Gegend des höchsten Sonnenstandes, wo die Luft von der Wärme aufgelockert emporsteigt, in den höheren Regionen durch das Druckgefälle nach Süden bzw. nach Norden abfließenden Luftschichten, deren Nord- bzw. Südwindcharakter durch die ablenkende Kraft der Erdrotation in einen nordwestlichen bzw. südwestlichen verändert wird, erzeugen die Oberpassate, während die auf der Erdoberfläche wehenden Gegenpassate eine ausgleichende Cirkulation herstellen. Dampier kannte die Entstehungsursache der Passate noch nicht, auch hat er sich nicht um eine Erklärung derselben bemüht; doch hat er derselben vorgearbeitet, ja geradezu sie dem



begründenden Naturforscher in den Mund gelegt. Nach einer sehr klaren Schilderung der Passatwinde selbst und Begrenzung ihres Verbreitungsbezirks sagt er: „And as the Sun returns again to the Northward, so the Southerly Winds do increase and draw more to the Northward of the Line, till July, and then gradually withdraw back again towards the Line“. (4. II. 5.) Dabei hatte er aber von einem inneren Zusammenhange zwischen Sonnenstand und Passat gar keine Vorstellung! Am längsten verweilt er bei den Windverhältnissen des Atlantischen Ozeans, die einerseits näherliegend, anderseits wegen der verhältnismäßigen Enge des Meerbeckens komplizierter sind als die der schrankenlos sich ausbreitenden Wasseroberflächen des Stillen und südlichen Indischen Weltmeers. Den Einwirkungen der Küsten auf die Passate widmet er ein besonderes Kapitel, worin er die Luftströmungen um Afrika mit denen um Süd-Amerika in Parallele stellt. Er unterscheidet dabei beständige Küstenpassate, „constant coasting Trade-Winds“, und wechselnde Küstenpassate „coasting Trade-Winds that shift“ (4. II. 12, 17.); letzteren teilt er auch die Monsune zu, deren Eigenart er genau beschreibt. Von diesen ist nur ein Schritt zu den täglich wechselnden See- und Landwinden, der noch näher ist, als Dampier vermuten konnte. Er bespricht die Eigenheiten derselben an verschiedenen Küsten, um dann zu den unregelmäßigen Winden überzugehen, deren Auftreten zunächst noch an gewisse Jahreszeiten und Gegenden gebunden erscheint, bis sie zuletzt ganz verwildern. Nähere Besprechungen widmet er den Luftströmungen in der Campechebai, an der Küste von Cartagena, an der westmexikanischen Küste, den Küsten Koromandel und Malabar, im persischen Golf und im Busen von Guinea. Er hat nicht alle diese Winde selbst beobachten können; so beschreibt er die Harmattans durch wörtliche Wiedergabe von Briefen Mr. Greenhills, die dieser ihm auf seine Bitte darüber zugesandt hatte. In der sonst trefflichen Darlegung nennt Greenhill den Harmattan „very cold“ (4. II. 44); es ist dies nicht genau, denn das Thermometer zeigt während seines Blasens einen hohen Stand; doch erzeugt seine außerordentliche Trockenheit eine gesteigerte Verdunstung und damit ein empfindliches Kältegefühl. (17. II. 71 ff.) Den Schluss der rein meteorologischen Abhandlung machen die Stürme, die Dampier ohne Unterschied ihres Charakters einfach nebeneinander stellt. Seine Beschreibung des Hurrikanes nach den Mitteilungen eines Freundes, der im August 1681 Antigua verwüstete, stimmt mit den Schilderungen des furchtbaren Cyklones in den Zeitungen, der im September 1898 St. Lucia und Barbados verheerte, sogar in



Einzelheiten überein. Als die Zeit des Vorkommens dieser Drehstürme giebt er die Monate Juli bis September an. Es ist die den Herbstäquinoktien um einige Wochen vorausgehende höchste Wasserrwärme, welche diese schauerlichen Luftwirbel hervorruft. (16. I. 132 ff.) Die asiatischen Taifune stellt er mit den Hurrikans in eine Linie.

Die folgenden Kapitel „Of the Seasons in the Year“ tragen einen mehr klimatologischen Charakter. Dampier stellt die sogenannten Jahreszeiten der Tropen in Gegensatz zu jenen der gemäßigten Zonen; „the Rains follow the Sun, and begin on either side of the Equator, within a little while after the Sun has crost the Equinox, and so continue till after his return back again.“ (4. II. 77.) Nach den allgemeinen Erörterungen folgen die Abweichungen an einzelnen Küsten, wo er wiederum Südwestafrika mit Peru in Parallele stellt. (Vgl. S. 135.) Der Beschreibung trockener Gegenden folgen die nasser; so Guineas, wobei er beobachtet zu haben glaubt, das Buchten wie die Golfe von Campeche, von Tongking und Bengalen sich reicherer Niederschläge erfreuen wie vorspringende Länder. Auf die Erscheinung, das hohe Gebirge regenreicher sind als das platte Land umher, hat er auf Jamaika bemerkt.

Ein dritter und letzter Abschnitt handelt von den Gezeiten und Strömen im Meere. Hier versucht er als seltene Ausnahme eine schüchterne Begründung: „T' is a general belief, especially among Seamen, that the Tides are governed by the Moon“. (4. II. 90.) Seine Definition der Meeresströmungen lautet: „By Currents I mean another Motion of the Sea, which is different from Tides in several Respects, both as to its Duration, and also as to its Course“. (4. II. 90.) Auch hier wird eine Erklärung angedeutet mit den Worten: „Currents may be compared to the Coasting Trade-Winds, as keeping at some farther distance from the shoar, as the Trade-winds do; and 'tis probable they are much influenced by them“. (4. II. 90.) Es folgen noch verschiedene charakteristische Erörterungen, deren Wiedergabe ich mir versagen muß. Eine Fülle von Einzelbeobachtungen zeigt die großen Verschiedenheiten innerhalb des Rahmens der allgemeinen Gesetze an. Am interessantesten ist die auffallend genaue Beschreibung der Meeresströmungen im amerikanischen Mittelmeer, die Dampier von Trinidad bis zur Floridastraße verfolgt hat. Doch kann er noch nicht alle die Einzelercheinungen zu einem großen System zusammenfassen; er muß sich mit dem Sammeln des Materials begnügen, da es eine Ozeanographie im heutigen Sinne damals noch gar nicht gab.

Zu der Abhandlung über die Winde gehören zwei Karten, deren eine den atlantischen sowie den indischen, die andere den



stillen Ozean umfaßt. Die Windgebiete sind durch schraffierte Flächen, die Windrichtungen durch Pfeile bezeichnet; hinzugefügte Anmerkungen fördern das Verständnis. Die ganze Anlage ist sehr klar und übersichtlich.

Dampier übergibt am Schlusse sein Werk dem Leser: „not as a compleat and perfect account, but as a rude and imperfect Beginning or Specimen of what may better be done by abler Hands hereafter“. (4. II. 108.) Er wufste selbst am besten, wie auf allen den von ihm behandelten Gebieten noch vieles zu erfahren und noch fast alles zu begründen übrig war. Aber bewundernswürdig bleibt es, dafs er, der einfache Matrose, der nur durch das Leben geschulte Autodidakt, auf einem noch ungepflügten Gebiete bahnbrechend vorging; bewundernswürdig bleibt die Fülle des Materials, die Feinheit der Beobachtungen, welche er, der Einzelne, fast ohne alle Hilfsmittel zusammentrug. Streng wissenschaftliche Erörterungen hat er nicht versucht; er hat vielmehr nur die Erscheinungen, wie sie sich ihm darboten, möglichst genau und getreu zu schildern sich bestrebt; aber hier gilt das Wort, dafs sich in der Beschränkung erst der Meister zeigt, denn seine glückliche Beobachtungsgabe zeigte ihm immer den rechten Weg, während versuchte Begründungen ihn bei dem allgemeinen Stande der damaligen Wissenschaft wie bei seiner eigenen ungenügenden Vorbildung zu abenteuerlichen Kombinationen hätten führen müssen. Diese weise Beschränkung läfst uns seine Beschreibungen oft so klar erscheinen, als habe er auf Grund erst viel später gefundener Gesetze seine Beobachtungen gesammelt.

Was hat Dampier bei der Abfassung seiner Werke eigentlich bezweckt? Er giebt uns selbst die Antwort darauf in seiner Dedication to Mountague, wo er von sich sagt: „I dare avow . . . . . a hearty Zeal for the promoting of useful knowledge, and of any thing that may never so remotely tend to my Countries advantage.“ Er für sich selber war sicher von dem edelsten Verlangen nach Erweiterung und Vertiefung seiner Erkenntnis erfüllt, denn nur ein solches ideales Streben kann alle die Mühseligkeiten und Gefahren ertragen, denen sich Dampier so bereitwillig unterzog. In seinen Werken aber tritt mit einer gewissen Absichtlichkeit der praktische Zweck stellenweise in den Vordergrund. Er wollte zukünftigen Seefahrern die Wege in fernen Meeren ebnen, mochten sie nun auf Raub, auf Entdeckungen oder auf Handelsunternehmungen ausgehen. Besonders die letzteren sucht er zu fördern, aber nicht alle, sondern die seiner Landsleute auf Kosten der andern. „I write for my



Countrymen“, sagt er einmal. (1. I. Pref.) Als grundlegende Bedingung für ein gedeihliches Handelsverhältnis sieht er ein friedliches Einvernehmen zwischen Käufern und Verkäufern, zwischen Engländern und Eingeborenen an, weshalb er den englischen Kaufleuten ein freundliches und gerechtes Betragen nicht genug ans Herz legen kann. Wenn er sieht, wie unfähige Beamte an der Untergrabung dieses Fundamentes arbeiten, dann tritt er aus seiner gewöhnlich aufrecht erhaltenen Reserve heraus und findet bittere Worte des Tadels für ihr gemeinschädliches Verhalten. Es ist ihm zwar nicht gelungen, neue Bahnen für den englischen Handel zu eröffnen, aber schon aus den nächsten Reisen läßt sich erkennen, wie nutzbringend und anregend seine Schriften auf das ganze Getriebe der englischen Überseeschifffahrt wirkten.

Mit der kurzen Charakteristik der Werke Dampiers, welche ich zu geben versucht habe, ist der ganze in ihnen verborgen liegende Schatz noch nicht gehoben. Der Geschichtsschreiber der spanischen Kolonien und ihrer Kultur um die Wende des 17. Jahrhunderts wird in ihnen einen reichen verwertbaren Stoff finden, der allerdings wegen des einseitigen Standpunktes des protestantischen Engländers einer kritischen Sichtung bedarf. Ebenso liefern sie für die Geschichte und das Wesen des Freibeutertums wichtiges Material, welches ich in der Einleitung zum Teil verwertet habe. Auch der Naturwissenschaftler wird vieles Wertvolle finden, da manche Völker, Tiere und Pflanzen von Dampier zum ersten Mal beschrieben worden sind.

Es erübrigen noch einige Worte über die Schicksale, welche die Werke gehabt haben. Funnell sagt: „The Voyages and Descriptions formerly published by Captain William Dampier, have met with so good Reception and universal Approbation in the World . . .“ (10. Pref.), eine Anerkennung, die um so wertvoller ist, als sie von einem persönlichen Feinde und Konkurrenten stammt. Die dieser Arbeit zu grunde liegende Ausgabe von 1703 zeigt bei der Reise um die Welt die fünfte, beim Ergänzungsband die dritte Auflage, also für jedes Jahr eine neue! Die bekannteste Ausgabe von 1729 zeigt keine Angabe der Auflage mehr; sie ist aber mit denselben Lettern gedruckt wie die von 1703. Der Preis der einzelnen Bücher war dabei gewiß nicht billig; die beiden ersten Bände kosteten je 6 s; die beiden letzten je 3 s 6 d; zusammen also 19 s. (Nach den Bücherempfehlungen des Verlegers Knapton.) Von Übersetzungen sind mir zu Händen gekommen eine französische, Amsterdam 1698 und später; davon wieder eine deutsche, Leipzig und Frankfurt, 1707 bis



1714. Eine andere französische soll noch in Rouen 1715 und eine deutsche von Kind in Leipzig 1773 erschienen sein.

Es ist das Schicksal vieler großer Entdecker gewesen, daß ihnen zu ihren Lebzeiten die Freude an dem wohl erworbenen Ruhme durch Anfeindungen und Kränkungen vergällt wurde, die sie zum Teil wohl eigener Schuld, zum guten Teil aber auch dem Neide ihrer weniger glücklichen Mitbewerber verdanken. Es ist die alte Geschichte, die in der Sage vom Ei des Columbus sprichwörtlich geworden ist. Dampier ist diesem Schicksal nicht entgangen; er starb, unberühmt und unbekannt, von England vergessen. Doch die Wege der Geschichte sind wunderbar; das Hauptwerk seines Lebens, die Entdeckung Neubritanniens und der umliegenden Inseln und Küsten, welche der vaterlandsliebende Mann im Dienste Englands vollbrachte, ist diesem nicht zu gute gekommen. Deutschland beherrscht heute diese Gebiete, nach 200 Jahren, als junge Kolonialmacht.

Zum Schlusse möchte ich noch ein Verzeichnis der Länder und Meeresteile folgen lassen, welche eine dankbarere Nachwelt mit Dampiers Namen geschmückt hat. Sie stehen in der Reihenfolge, wie er sie entdeckt hat.

Auf der Weltumseglung:

1. Dampierhead an der Südküste
2. Dampierhead an der Westküste
3. Dampierland; die im Nordwesten Australiens vorspringende Halbinsel.

} der Kokosinsel<sup>14)</sup>;

Auf der australischen Reise:

4. Dampierriff zwischen den Inseln Dirk Hartog und Dorre;
5. Dampierarchipel; dem südlichen Nordwestaustralien vorgelagert;
6. Dampierstrasse, zwischen den Inseln Waigöu und Batanta;
7. Dampierstrasse, zwischen Neubritannien und Neuguinea;
8. Dampierinsel, Neuguinea vorgelagert; dazu kommt noch eine
9. Dampiercounty an der Küste von Neusüdwales.

Nach seinem Schiffe auf der australischen Reise sind benannt:

1. die Roebuckbai, welche die Halbinsel Dampierland im Süden vom Festland abschnürt;
2. Kap Roebuck, ein Kap im Südosten Neubritanniens.

Sodann hat Dr. Brown eine Pflanze nach ihm benannt. In seinem Prodomus Florae Novae Hollandiae et Insulae Van Diemen

<sup>14)</sup> Wafer ist auf derselben Insel verewigt durch die Waferbai und die kleine, der Insel südwestlich vorgelagerte Wafergruppe.



findet sich folgende Stelle: „Genus Scaevolae et Diaspasi propinquum, sed ab iisdem sat distinctum, dixi in memoriam Guilelmi Dampier, nauarchi et peregrinatoris celeberrimi, in variis suis itineribus naturae semper assidui observatoris, nec botanicem negligentis, qui oram occidentalem Novae Hollandiae bis visitavit, cuius regionis plantae aliquae depictae in relatione itineris exstant, et inter ineditas secum reportatas (quarum plures nunc in Museo Ozoniensi asservantur) Dampiera incana fuit.“ (13. 144. Anm.) Sprengel beschreibt diese Pflanze wie folgt: „Der Charakter dieser Gattung ist ein kleiner, fünfzähliger Kelch; eine auf der einen Seite der Länge nach aufgeschlitzte Corolle, deren Fetzen am innern Rande mit Anhängseln versehen sind; fest zusammenhängende Antheren, die Narbe mit einem nackten Schleierchen; die Steinfrucht einsamig. Die zwölf bekannten Arten, zur Hälfte Staudengewächse, zur Hälfte perennierende Kräuter, sind alle in Neuholland einheimisch. (25.)

---

#### Litteraturnachweis.

---

1. I. *William Dampier: A new Voyage round the World. The fifth Edition corrected.* London, 1703.
2. II. *A Supplement of the Voyage round the World.*
3. II. *Two Voyages to Campeachy.*
4. II. *A Discourse of Trade-Winds, Breezes, Storms, Tides and Currents.* Die drei letzten Schriften erschienen zusammen in einem Bande. The third Edition, London, 1705.
5. III. *A Voyage to New Holland etc.* London, 1703.
6. IV. *A Continuation of a Voyage to New Holland etc.* London, 1709.
7. *Captain Sharp's Journal of his Expedition.* Diese Schrift lag mir wie die folgenden von Cowley und Funnel im 4. Bande einer in London 1729 erschienenen *Collection of Voyages* vor, deren drei erste Bände Dampiers Werke bilden. Sie bringt eine ausführliche Darstellung der beiden ersten Jahre von Dampiers Weltreise, ohne dafs dieser selbst erwähnt wird. Vgl. darüber S. 110.
8. *Captain Cowley's Voyage round the Globe.* Wichtig als Ergänzung für Dampiers Fahrten unter Kapt. Cook, da dieselben durch seine Beschreibung erst das rechte Licht als skrupellose Raubunternehmungen erhalten. Seine wenig lebhaftere Darstellung hat auch für den Geographen nicht viel Wert.
9. *Wafer.* Reise und Beschreibung der amerikanischen Erdenge; aus dem Englischen in die Frantzösische und aus dieser in die Hoch-Teutsche Sprache übersetzt. Frankfurt und Leipzig, 1707. (*A new Voyage and Description of the Isthmus of America; by Lionel Wafer.* Ohne Datum, nach der Dampiers Werken angehängten Bücherempfehlung.) Zum Teil



eine direkte Ergänzung des Dampierschen Werkes „A Voyage round the World“. Dieser sagt in Bezug auf Wafers Werk: „I might have given a further account of several things relating to this Country; . . . . But I shall leave this province to Mr. Wafer, who made a longer abode in it than I, and is better able to do it than any Man that I know“. (I. I. 24.) Wafer verdient dies Lob in Bezug auf die Lebendigkeit der Darstellung, die noch durch die zweimalige Übersetzung durchleuchtet, und in Bezug auf die Vielseitigkeit seiner Beobachtungen. Doch hält er sich von Effekthascherei nicht frei.

10. *Funnel*. A Voyage round the World. Being an Account of Capt. William Dampier's Expedition into the South-Seas in the Ship St. George. With his various Adventures and Engagements. By W. Funnel, Mate to Capt. Dampier.
11. *Woodes Rogers*. Voyage autour du Monde. Commencé en 1708 et fini en 1711. Traduit de l'Anglois. Amsterdam, MDCCXVI. 2. Vol. Der Haupthistoriograph der letzten Reise Dampiers. Mit wertvoller Einleitung für die Seeverhältnisse Englands vor der Zeit seiner Expedition.
12. *Edward Cooke*. A Voyage to the South Sea and round the World. Performed in the Years 1708, 1709, 1710 and 1711. Illustrated with Cuts and Maps. London. MDCCXII. Der wenig feder- und geistesgewandte Verfasser zieht es häufig vor, statt eigene Arbeit zu liefern, unter den Schriften seiner Vorgänger, auch Dampiers, den litterarischen Freibeuter zu spielen. Am Schlusse fällt er ab, „only mentioning the Heads, or most material Passages“. Doch ist sein Werk als Quelle für Dampiers Leben von Wichtigkeit.
13. Early Voyages to Terra Australis, now called Australia. Edited, with an Introduction, by R. H. Major. Esqu. F. S. A. Printed for the Hakluyt Society. London, MDCCCLIX. Von besonderer Wichtigkeit wegen Abdrucks eines Teiles einer von Dampier herrührenden Handschrift.
14. *J. K. Laughton*. Verfasser des Artikels Dampier und vieler anderer bedeutender Seefahrer jener Zeit (Sharp, Ringrose, Woodes Rogers, Spragge etc.) auf Grund reichen Quellenmaterials im Dictionary of National Biography. (London; noch im Erscheinen.)
15. *M. Berenger*. Collection de tous les voyages autour du Monde. Paris, 1788. 9 Vol.
16. *J. Rein*. Japan. Leipzig, 1881. 2 Bände.
17. *Hann*. Klimatologie. 2. Aufl. Stuttgart, 1897. 2 Bände.
18. *Trabert*. Meteorologie. Leipzig, 1896.
19. *Fitzner*. Deutsches Kolonialhandbuch. Berlin, 1896.
20. *Wülker*. Englische Litteraturgeschichte. Leipzig, 1896.
21. *A. F. Mahan*. Der Einfluss der Seemacht auf die Geschichte. Band I, 1660—1783; übs. von Vize-Admiral Batsch. Berlin, 1896.
22. *G. Wislicenus*. Deutschlands Seemacht sonst und jetzt; nebst einem Überblick über die Geschichte der Seemacht aller Völker.
23. *Macaulay*. History of England. Berlin, 1888.
24. *A. Sprengel*. Der Artikel Dampiera in der Encyclopädie der Wissenschaften und Künste.
25. Dictionaire de la Conversation. Paris, 1833. Die Artikel Haiti, Tortue, Boucaniers, Flibustiers.



26. Piraterías y agresiones de los Ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española desde el siglo XVI al XVIII; deducidas de las obras de *D. Dionisio de Alsedo y Herrera* publicadas D. Justo Zaragoza. Madrid 1883.
27. History of the Buccaneers of America. By James Burney, F. R. S. Captain in the royal navy. London, 1816.

Bei den in der Arbeit angeführten Quellenangaben bedeuten die ersten arabischen Ziffern die Nummer des angezogenen Buches in diesem Litteraturnachweise; die zweiten die betreffende Seitenzahl. Besteht das Werk aus mehreren Bänden, so ist durch eine zwischengeschobene römische Ziffer der in Frage kommende Band kenntlich gemacht.

---

## Kleinere Mitteilungen.

### Vorgänge in der Gesellschaft.

Die diesjährige Generalversammlung der Geographischen Gesellschaft fand am 28. Mai in dem Bibliothekzimmer der Gesellschaft (Städt. Museum) unter dem Vorsitze ihres Präsidenten, des Herrn Hermann Melchers, statt. Nachdem das Protokoll der vorjährigen Generalversammlung verlesen und genehmigt worden war, trug der Herr Vorsitzende, der zugleich das Amt des Rechnungsführers verwaltet, den Bericht über Einnahme und Ausgabe des Jahres 1899 vor und stellte fest, daß sich die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft in ordnungsmäßigem Zustande befinden. Die Rechnungen sind zur Dankverpflichtung des Vorstandes von den Herren Heinr. Gröning und C. Th. Melchers geprüft und für richtig erklärt worden. Die Geographische Gesellschaft zählt, abgesehen von den Ehren- und correspondierenden Mitgliedern, zur Zeit 230 Mitglieder; davon sind 207 hiesige und 23 auswärtige. Im Laufe des Berichtsjahres sind 6 Mitglieder, teils durch Tod, teils durch Austrittserklärungen, ausgeschieden, dagegen 8 neue Mitglieder hinzugekommen. Im Laufe des Winterhalbjahres fanden 12 Vorträge statt, die zum kleineren Teile von auswärtigen Herren, zum größeren von Mitgliedern der Gesellschaft gehalten und fast ausnahmslos sehr gut besucht waren. Auf Ersuchen des Vorsitzers machte Herr Professor Dr. Wolkenhauer einige Mitteilungen über die von der Geographischen Gesellschaft herausgegebene Zeitschrift, die „Deutschen Geographischen Blätter“, die einen guten Fortgang nimmt und sowohl an die Mitglieder der Gesellschaft verteilt wird, als auch zum Austausch mit den Veröffentlichungen anderer wissenschaftlichen Gesellschaften, sowie mit Publikationen ähnlicher Art dient. Darauf wurde erwähnt, daß die Vorstandsmitglieder Professor Dr. A. Oppel und Professor W. Wolkenhauer als Vertreter der Gesellschaft an dem siebten internationalen Geographenkongress in Berlin teilgenommen haben, über den in einer früheren Versammlung ein ausführlicher Bericht gegeben worden war. Nachdem sodann Herr L. Albrecht namens der Mitglieder der Geographischen Gesellschaft dem Vorstande für die erfolgreiche Führung der Geschäfte gedankt hatte, schloß der Herr Vorsitzende die Generalversammlung.



Zu unserer Freude können wir mitteilen, daß, nachdem vor einiger Zeit eine wissenschaftliche Abhandlung des Vorstandsmitgliedes unserer Gesellschaft, des Herrn Dr. H. Schurtz von der Fürstlich Jablonowski'schen Gesellschaft zu Leipzig preisgekrönt worden war, diese Arbeit nun im Druck vorliegt. Sie heißt: „Das Afrikanische Gewerbe von Heinrich Schurtz“. Gekrönte Preisschrift. Leipzig, Druck und Verlag von B. G. Teubner 1900. Wir werden nicht ermangeln, in dem nächsten Hefte unserer Zeitschrift eine eingehende Besprechung und Würdigung dieses wertvollen Beitrages zur wirtschaftlichen Völkerkunde zu bringen, lenken aber schon jetzt die Aufmerksamkeit unserer Leser auf diese beachtenswerte Leistung unseres Mitgliedes und Mitarbeiters hin.

Endlich machen wir unsere Leser damit bekannt, daß im Laufe dieses Jahres Herr Dr. Wiedemann im Auftrage der Gesellschaft nach Australien reisen wird, um namentlich die wirtschaftlichen Verhältnisse dieses Landes zu studieren. Seine Berichte werden dann in dieser Zeitschrift veröffentlicht werden.

#### Bericht über die Vorträge.

Am 14. März sprach Herr Dr. O. Fulst, Oberlehrer an der hiesigen Seefahrtsschule, über Kohlenstationen und Flottenstützpunkte. Da der Inhalt dieses Vortrages in dem ersten Teile dieses Heftes in ausführlicher Weise dargelegt ist, so verzichten wir hier auf eine Inhaltsangabe und verweisen auf die eigenen Ausführungen des Redners.

Am 20. und 21. März hielt Herr Fr. Tellmann zwei Vorträge über eine Wanderung durch Rom und seine nächste Umgebung und erläuterte dieselben durch zahlreiche Lichtbilder. Er gab zunächst einen Überblick über die Lage und die Baugeschichte der Stadt Rom. Der erste Anfang zu der späteren Weltherrscherin wurde auf dem steilen palatinischen Hügel gemacht. Nach und nach wuchs die Stadt und bedeckte die sieben Hügel, wurde auch noch zur Zeit der Könige mit einer Mauer umgeben, die als die „servianische“ bekannt und an einzelnen Teilen noch vorhanden ist. Bis in die Kaiserzeit nahm die Stadt an Ausdehnung zu und erhielt im dritten Jahrhundert eine neue Umfassung, die sogen. „aurelianische“ Mauer, die, aus Backsteinen errichtet, verhältnismäßig schneller zerstört wurde als die servianische. Der Verfall der Stadt begann, als Konstantin die Residenz nach Byzanz verlegte; bald darauf folgten auch die schweren Heimsuchungen durch die germanischen Völker, durch verheerende Seuchen u. a. Die stärkste Verwüstung aber erlitt Rom im späteren Mittelalter durch die beständigen Kämpfe zwischen den verschiedenen Parteien und durch die dauernden Fehden der einander feindlichen Adelsgeschlechter. Aus den antiken Bauwerken wurde das Material zu festen Schlössern und Burgen genommen, die Säulen der heidnischen Tempel wurden zum Bau christlicher Kirchen verwendet; ungeheure Mengen von Marmor zu Kalk gebrannt, um Mörtel für neue Bauten zu gewinnen. In entsprechendem Maße mit der Zerstörung sank auch die Bevölkerung, die zu gewissen Zeiten nur 20000 Köpfe betrug und mit der zunehmenden Verödung von den Hügeln in das Marsfeld herunterzog. Hier entstand das mittelalterliche Rom, wie es sich fast unverändert bis in die neueste Zeit erhalten hat. Die Hügel aber lagen im Mittelalter bis zu unseren Tagen verödet da, nur hier und da eine Villa, einen Garten oder ein Ackerfeld zeigend. Seitdem aber Rom die Haupt-



stadt des Königreichs Italien geworden ist, hat sich die Einwohnerzahl beträchtlich gehoben und die Bauthätigkeit neu belebt; namentlich auf den Hügeln sind neue Stadtteile entstanden mit grossen, breiten, luftigen Strassen und modernen Häusern, die vielfach mit prächtigen Palästen gemischt sind. Diese neuen Gebiete dehnen sich vornehmlich über den Quirinal, den Viminal und den Esquilin aus.

Nach dieser Übersicht über die Baugeschichte Roms ging Herr Tellmann dazu über, die Lichtbilder vorzuführen, die, fast ausschliesslich auf eigenen Aufnahmen beruhend, sich auf alle Teile der Stadt und ihre nächste Umgebung bezogen.

Am ersten Abend begann die Wanderung im Norden der Stadt und zwar da, wo die alte Via Flaminia zum letzten Male, etwa eine halbe Stunde Gehens vor der eigentlichen Stadt den Tiber auf der noch zum Teil aus dem Altertum erhaltenen Brücke, dem Pons Milvius (Mulvius) oder, wie dieselbe heute heisst, dem Ponte Molle überschreitet. Von hier aus führt die Strasse in fast gerader Linie auf das nördliche Thor der Stadt zu, die Porta del Popolo. Wir folgen aber der Strasse nicht, sondern machen am Flusufer aufwärts einen Spaziergang nach Aqua acetosa. Von dort gehen wir auf dem breiten Viale dei Parioli, welcher sich am Fusse der Monti Parioli entlang zieht, nach der Via Flaminia zurück und begeben uns auf dieser bis an das Stadthor und besuchen die in dessen Nähe gelegene Villa Borghese. Darauf treten wir durch das Thor in die eigentliche Stadt ein und gelangen zu der Piazza del Popolo. An diese grenzt der Monte Pincio, von dem aus sich ein prächtiger Überblick über die ganze Stadt bietet. Südlich folgt dann die Piazza Trinità, von der die spanische Treppe zur Piazza di Spagna führt. Von hier aus erstreckt sich die Via Condotti in westlicher Richtung bis an den Corso. In ihrer Fortsetzung jenseits des Corso heisst die Strasse Via Fontanella di Borghese, an der der Palazzo Borghese liegt. Von da aus erreichen wir bald den Tiber, an dessen hoher Ufermauer wir entlang gehen bis zur Engelsbrücke. Dann begeben wir uns über die Brücke und wandern an der Engelsburg vorüber in den vatikanischen Stadtteil. Nachdem wir uns hier umgesehen haben, kehren wir durch die Via Angelica, die Porta Angelica und die breite Via Cola di Rienzi nach der Piazza del Popolo zurück. Von hier aus nehmen wir unsern Weg über den Corso bis zur Piazza Venezia.

Der zweite Teil der „Wanderung durch Rom“ nahm seinen Anfang auf der Piazza Venezia und erstreckte sich von da zunächst auf die Via Nazionale und das Trajansforum, wo sich noch ein Rest der aus mächtigen Tuffblöcken errichteten servianischen Stadtmauer befindet. Daran schloß sich der Palazzo del Quirinale, einst Sommerresidenz der Päpste, jetzt Wohnung des Königs von Italien, mit der herrlichen Gruppe der „Rossebändiger“. Weiterhin folgten die Umgebungen der Porta Pia, der Piazza dei Cinquecento mit den Thermen des Diocletian, der Porta Maggiore, die ursprünglich ein Strassenübergang der Aqua Claudia war, die 47 km lang aus der Gegend von Subiaco herkommt; in einem zweiten Rohr über dem ersteren floss der Anio Novus, der, 93 km lang, bei den Quellen des Anio begann. Von hier wenden wir uns zum Lateran, der, seit Konstantin dem Grossen die Hauptkirche Roms, die stolze Inschrift trägt: *Omnium urbis et orbis ecclesiarum mater et caput.* („Aller Kirchen der Stadt und der Welt Mutter und Haupt.“) Weiterhin betreten wir das Capitol und darauf das Forum Romanum, das durch den Vortragenden eine besonders ausgiebige Darstellung erfuhr. Wir besteigen nun den Palatinischen Hügel, auf dem sich die Reste der römischen Kaiserpaläste, teilweise noch



unaufgedeckt, befinden, u. a. die Domus Augustana und die Bauten des Septimius Severus. In der Nähe liegen die sehr alte Kirche S. Giorgio in Velabro, der Janus Quadrifrons, ein Durchgangsbogen mit vier Fronten, und die Kirche S. Maria in Cosmedin, an der Piazza della Bocca della Verità. Über die Palatinische Brücke, den alten Pons Aemilius, gelangen wir auf die andere Tiberseite, wo namentlich die Kirche S. Maria in Trastevere bemerkenswert ist. Auf die Ostseite zurückkehrend, statten wir dem Aventin und der aus dem 5. Jahrhundert stammenden Kirche S. Sabina einen Besuch ab. In dem ehemals dazu gehörenden Palast begründete der spanische Mönch Dominicus den Orden der Dominikaner; ein uralter Orangenbaum, der sich hier befindet, soll von diesem Dominicus gepflanzt worden sein. Südwestlich von dem Aventin, ziemlich nahe dem Flusse, erhebt sich der 35 m hohe Monte Testaccio, der „Scherberg“, ganz aus antikem Scherbenschnitt bestehend; von da genießen wir einen Ausblick auf den protestantischen Kirchhof und die Cestiuspyramide. Darauf schreiten wir durch die Porta S. Paolo und gehen ein Stück auf der ehemaligen Via Ostiensis nach Süden, an der u. a. die Cestiuspyramide und die Kirche S. Paolo fuori le mura unser Interesse erregen. Zur Porta S. Paolo zurückkehrend, gelangen wir in östlicher Richtung gehend längs der Aurelianischen Mauer zur Porta S. Sebastiano, der ehemaligen Porta Appia, in deren Nähe sich der aus Travertinquadern errichtete Drususbogen befindet. Wir verfolgen nun die berühmte Via Appia ein Stück in südlicher Richtung und sehen u. a. die Kirche Domine quo vadis, das Grabdenkmal der Caecilia Metella sowie zahlreiche mehr oder weniger gut erhaltene Reste antiker Grabmäler, die teilweise noch jetzt von großem Umfange sind. Damit fand die „Wanderung durch Rom und seine nächste Umgebung“ ihren Abschluss. Die ganze Vorführung, die in zwei Abenden etwa 225 Bilder umfasste, bot fast ausnahmslos ausgezeichnete, mit aller Sorgfalt hergestellte Bilder, die wohl im Stande waren, den Zuschauern eine deutliche Vorstellung sowohl von der ewigen Stadt selbst als auch von dem unerschöpflichen Reichtume an alten architektonischen und plastischen Kunstwerken, die sie enthält, zu verschaffen. Der Vortragende hat sich mit seiner Arbeit ein hervorragendes Verdienst erworben, das auch von Seiten der Zuhörerschaft durch lebhaften Beifall anerkannt wurde. Mit dieser „Wanderung durch Rom“ fand der Cyklus der Vorträge, den die Geographische Gesellschaft in diesem Winter veranstaltete, einen würdigen und sehr befriedigenden Abschluss.

---

## Geographische Litteratur.

**Der Kilimandjaro.** Reisen und Studien von Prof. Dr. Hans Meyer. Mit 4 Tafeln in Farbendruck, 16 Tafeln in Lichtdruck, 20 in Buchdruck, 2 farbigen Originalkarten und 103 Textbildern. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin 1900. 25 M.

Unter den diesmal zur Besprechung vorliegenden Werken verdient Hans Meyers Kilimandjaro nach Wert, Inhalt und äußerer Ausstattung an erster Stelle genannt zu werden, eine Prachtleistung im wahren Sinne des Wortes. Nach der eigenen Erklärung des Verfassers ist sein Buch eine Jubiläumsausgabe,



insofern am 11. Mai 1848 der deutsche Missionar Johann Rebmann den Schneeberg Kilimandjaro entdeckt hatte und 50 Jahre später, im Sommer 1898, Hans Meyer mit seiner dritten Kilimandjaroreise die allgemeine Erforschung des ostafrikanischen Bergriesen zum Abschluss gebracht hat. Für seine Darstellung hat der Verfasser, dessen Name mit dem höchsten Berge Afrikas unauslöschlich und für alle Zeiten verbunden sein wird, die Form der fortlaufenden Reiseschilderung gewählt, weil innerhalb einer solchen Umrahmung die Beobachtungen über die Natur des Landes und seiner Bewohner verhältnismäßig am anziehendsten und und anregendsten zum Ausdruck gebracht werden können. Nur die beiden Hauptergebnisse seiner Untersuchungen, den Gebirgsbau und die Vergletscherung des Kilimandjaro, sind in zwei selbständigen Kapiteln behandelt und daraus dann allgemeine Folgerungen auf die Natur des Vulkanismus und auf das Wesen der Glazialzeiten gezogen worden, die über den Rahmen einer Reiseschilderung weit hinausgehen.

An verschiedenen Stellen des Buches sind koloniale Betrachtungen und Erörterungen eingeflochten, deren Leitmotiv darin besteht, daß die physisch-geographische Erforschung des Landes die einzig sichere Grundlage für die praktische Kolonisation bilde, da sich eben die Natur des Landes keinen Zwang anthuen lasse. Bemerkenswert sind z. B. auch die Sätze, die H. Meyer auf S. 287 schreibt. Es heißt da wörtlich: „Daß wir kolonisieren können, haben wir in den wenigen Jahren unserer Kolonialgeschichte bewiesen. Thatsächlich hat kein anderes kolonisierendes Volk in so kurzer Zeit so viel Gutes zu stande gebracht, wie Deutschland trotz großer Schwierigkeiten und vieler mißglückter Experimente in Ostafrika . . . Es geht mit festen sichern Schritten vorwärts; mit froher Zuversicht sehe ich in seine Zukunft.“

Wie bereits angedeutet, ist die äußere Ausstattung von Meyers Kilimandjarowerk eine wahrhaft prächtige und glanzvolle. Die zahlreichen Bilder, deren Reproduktion durchaus auf der Höhe der Zeit steht, beruhen größtenteils auf den eigenen photographischen Aufnahmen des Reisenden und den an Ort und Stelle gemachten Skizzen seines künstlerischen Begleiters, des Malers Ernst Platz, der auch die Vorlagen zu den farbigen Darstellungen gemacht hat. Unter den Karten verdient die große Karte des Kilimandjaro, unter Benutzung alles vorliegenden Materials gezeichnet von Paul Kraufs im Maßstabe 1 : 100 000, eine nachdrückliche Hervorhebung; sie zeigt mit entschiedener Schärfe, was bisher in der topographischen Erforschung des Bergriesen und seiner Umgebung geleistet worden ist und was noch zu thun übrig bleibt. Indem wir allen bei der Herstellung des herrlichen Werkes beteiligten Personen unsere volle Anerkennung aussprechen, in erster Linie natürlich dem Verfasser, wünschen wir ihm eine möglichst weite Verbreitung.

**Indische Gletscherfahrten.** Reisen und Erlebnisse im Himalaja von Dr. Kurt Boeck. Mit 3 Karten und 6 Situationsskizzen und mit 4 Panoramen, 50 Separat- und ca. 150 Textbildern nach photographischen Aufnahmen des Verfassers. Stuttgart und Leipzig, Deutsche Verlagsanstalt. 1900. Broschiert 9 M.; auch in 18 Lieferungen zu 50 Pfg.

Der Verfasser, der sich durch Aufsätze und Vorträge in weiteren Kreisen vorteilhaft bekannt gemacht hat, schildert in dem vorliegenden Werke die vier Reisen, die er in dem letzten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts in dem höchsten Gebirge der Erde gemacht hat. Über Zeylon fuhr er, in Begleitung des Gletscherführers Hans Kerer aus Kals, zum ersten Male Anfang 1890 nach



Kalkutta und der Hugelstation Dardschiling. Alle Versuche, von hier aus in das Alpenland Sikhim einzudringen, stießen zunächst wegen des kaum beendigten Sikhim-Krieges der Engländer auf unüberwindliche Schwierigkeiten; ebenso wurde ihm die Erlaubnis zum Betreten des für Europäer streng verschlossenen Himalaja-Königreichs Nepal verweigert, und erst gelegentlich seiner vierten Reise gelang es ihm, auch den zentralen Nepal-Himalaja zu besuchen. Dr. Boeck reiste daher von Dardschiling nach dem weiter westlich gelegenen Almora, der letzten englischen Garnison in Kumaon. Von dort aus durchwanderte er während des Sommers 1890 die hart an der tibetischen Grenze gelegenen merkwürdigen Alpenländer Kumaon und Gharwal, wobei er Höhen bis zu 20000 Fufs erstieg. Durch kaum bekannte Schluchten und auf hohen Gletscherpassen gelangte er hier an die verschiedenen Seiten des Hauptstockes dieses Gebirgstheiles, der im Kanda Devi 25000 Fufs (7826 m) gipfelt, sowie in das Gangesquellgebiet; auf tibetischem Gebiete weiter zu reisen war wegen des erwähnten Krieges zwischen England und Tibet um den Besitz von Sikhim unmöglich. Im Herbst 1890 kehrte der Reisende nach Dardschiling zurück; diesmal setzte er die Bereisung der Sikhim-Alpen durch, in denen er glücklich bis auf die Gletscher des Kanschenschunga vordrang. An diese erste Reise schlossen sich drei andere Expeditionen an, die sich auf weitere Teile des Himalaja bezogen.

Somit hat Dr. Boeck das Himalajagebirge an zwei weit auseinander liegenden Stellen von durchaus verschiedenen Eigenschaften durchwandert. Während in Sikhim Eingeborene von mongolischer Rasse und lamaitischer Religion leben, sind die Bewohner des westlichen Zentralhimalaja in Kumaon arischen Stammes und Vertreter des brahminischen Hindutums und gerade durch diese gewaltigen Gegensätze sind seine Alpenreisen besonders lehrreich und fesselnd, zumal da der Verfasser über eine lebendige, nicht selten humoristische Schreibweise verfügt und den Leser für das ferne Gebiet zu interessieren versteht. Boecks Schilderungen sind zwar zunächst für das grose Publikum bestimmt und die persönlichen Erlebnisse nehmen darin einen breiten Raum ein, aber auch der Fachmann, namentlich der Alpinist, wird aus gewissen Stellen mancherlei lernen können. Einen besondern Vorzug des nobelausgestatteten Werkes bilden die meist sehr guten Autotypien, die nach den photographischen Aufnahmen des Reisenden hergestellt sind; namentlich gilt dies von denjenigen Bildern, die sich auf die wunderbare Hochgebirgswelt des Himalaja beziehen; hervorgehoben seien in dieser Beziehung das Rundbild des Kumaon-Himalaja, die verschiedenen Bilder vom Monschapu-Gletscher, die herrlichen Ansichten der Everest-Gruppe, der Kanschenschunga-Gruppe und ihrer Nachbargipfel. Wir empfehlen daher das Werk unsern Lesern auf das angelegentlichste.

**Franz Kaulen, Assyrien und Babylonien** nach den neuesten Entdeckungen. 5. Aufl.

Mit 98 Bildern, einer Inschriftentafel und 2 Karten. Freiburg i. B., Herder, 1899.

Der Umstand, dafs Kaulens Werk über die alten Kulturländer Mesopotamiens bereits in fünfter Auflage vorliegt, spricht von selbst für seine Tüchtigkeit und überhebt uns der Aufgabe, hier näher auf den Inhalt und die Darstellungsweise des Buches einzugehen; die blose Anzeige genügt.

**Jahrbuch der Astronomie und Geophysik**, enthaltend die wichtigsten Fortschritte auf den Gebieten der Astrophysik, Meteorologie und physikalischen Erdkunde. Unter Mitwirkung von Fachmännern herausgegeben von Dr. Hermann J. Klein. X. Jahrgang 1899. Mit sieben Tafeln in Schwarzdruck. E. H. Mayer, Leipzig 1900.



Kleins Jahrbuch der Astronomie und Geophysik erfreut sich wegen seines reichen und zuverlässigen Inhaltes in Fachkreisen eines wohlbegründeten Ansehens, bietet es doch eine vollständige Übersicht aller Leistungen auf den Gebieten der in dem Titel genannten Wissenschaften; es dient daher in erster Linie zur Orientierung; aber auch für eingehendere Studien bietet es Gelegenheit und Veranlassung.

**A. Herrich, Galizien und Nordostungarn, Maßstab 1 : 600 000.** Glogau, Carl Flemming. Preis 2 *M.*

Die Karte bietet bezüglich des Geländes ein ansprechendes Bild Galiziens und Nordostungarns; ihr Hauptwert aber liegt in der Darstellung der Orte und der Verkehrswege. Sie kann daher allen empfohlen werden, die in die Lage kommen, jene Gebiete zu bereisen.

**Robert von Lendenfeld, die Hochgebirge der Erde.** Mit Titelbild in Farbendruck. 148 Abbildungen und 15 Karten. Freiburg i. Br., Herder, 1899. 14 *M.*, geb. 17 *M.*

Die Hochgebirge der Erde darzustellen, ist eine sehr wichtige und anziehende Aufgabe, aber sie ist auch mit mannigfachen Schwierigkeiten verbunden, namentlich wenn ein mälsiger Raum zu Gebote steht und wenn man bedenkt, daß der Erforschungszustand bei den einzelnen Hochgebirgen doch ein sehr ungleichmälsiger ist. Bei der Beurteilung eines derartigen Unternehmens wird man diese Sachlage im Auge behalten müssen. Die vorliegende Arbeit des namentlich durch seine Reisen in Neuseeland bekannt gewordenen Herrn R. von Lendenfeld vermag nach Umfang und Behandlungsweise zwar nicht alle Anforderungen, die man an eine Hochgebirgskunde zu stellen hat, zu erfüllen, aber sie bietet in ihrer Weise doch ein ansprechendes und lehrreiches Bild der großartigsten Erscheinungsformen unserer Erdoberfläche. Das Werk zerfällt in zwei Hauptteile von verschiedener Ausdehnung. Der erste oder allgemeine Teil behandelt auf etwa 70 Seiten den Aufbau, die Modellierung, die Gestaltung und Verbreitung der Hochgebirge sowie das Leben in denselben. Der zweite oder spezielle Teil schildert auf etwa 400 Seiten die einzelnen Hochgebirge, die in acht Gruppen angeordnet sind. Diese sind: I. das Westende der mediterranen Hauptkette (Atlas, spanische Gebirge, Pyrenäen); II. die Alpen, III. der Apennin, die Pannonischen, Pontischen und Iranischen Gebirge; IV. der Himalaya und die centralasiatischen Gebirge; V. die vorderasischen Gebirge; VI. die mittel- und südafrikanischen, arabischen und indischen Gebirge; VII. die pacifische Hauptkette; VIII. die ostamerikanischen Gebirge. Unter allen den Gebirgen, die in den genannten acht Gruppen berücksichtigt sind, sind die europäischen Alpen am ausführlichsten bedacht worden, und das ist durchaus zu billigen, da sie eben am besten bekannt sind und einen Typus darstellen, von dessen Formen aus man sich in die fremden Gebirge am besten hineindenken kann. Der beigegebene bildliche Schmuck, meist in guten Autotypien bestehend, ist wohl geeignet, das geschriebene Wort zu ergänzen und in lebendige Anschauung umzusetzen. Die Karten, von der rühmlichst bekannten Geographischen Anstalt von Wagner u. Debes hergestellt, beziehen sich meist auf eng umgrenzte Gebiete und sind daher besonders wertvoll; wir nennen z. B. die Karten der Montblancgruppe, 1 : 100 000, des Aletschgletschers in demselben Maßstabe, der Monterosa-Gruppe, des Baltorogletschers, des Kilimandjaro und der Tasman-Gletscher in Neuseeland 1 : 250 000. Als Anhang ist eine Erklärung der mineralogischen, petrographischen und geologischen Bezeichnungen, zusammengestellt von A. Pelikan, beigegeben. Papier und Druck des Werkes sind vorzüglich.



**Justus Perthes' Alld deutscher Atlas.** 5 Karten mit 20 Nebenkarten der Hauptgebiete deutschen Lebens auf der Erde. Mit Begleitworten: Statistik der Deutschen. Unter Förderung des Alld deutschen Verbandes bearbeitet von Paul Langhans. Gotha, Justus Perthes. Geb. 1 *M.*

Die neuzeitliche völkische Bewegung, die allerorten das Deutschtum durchzieht, hat der Verfasser zahlreicher Deutschtums-Karten in seinem vorliegenden neuesten Werke in knapper und übersichtlicher Weise veranschaulicht. Der Verbreitung der Deutschen über die Erde und dem Anteil des Deutschtums an der Bevölkerung derselben ist die erste Weltkarte gewidmet, die auch das fortwährend in Erweiterung begriffene Netz deutscher Dampferlinien, die deutschen Kirchengemeinden und Zeitungen u. a. m. enthält. Die Stellung des Deutschtums in Europa und im Morgenlande stellt die zweite Karte dar. Nebenkarten des Anteils der europäischen Staaten an der Volkszahl der Deutschen und des Deutschen Reiches einst und jetzt ergänzen die Angaben der Hauptkarte. „Deutsche und Undeutsche im Deutschen Reiche“ nennt sich das dritte Blatt des Atlas, das die Deutschen und fremden Volksstämme auch nach ihrem evangelischen oder katholischen Glaubensbekenntnis unterscheidet. Den Dänen in Nordschleswig, den Polen im Ruhrkohlengebiet und dem evangelischen Waisenhaus Neu-Zedlitz in Posen sind Nebenkarten gewidmet. Das vierte Blatt des Atlas führt uns in das von der Slawenhochflut umbrauste Österreich, zeigt uns die Verbreitung der „interessanten Völkerschaften“, die deutsche Kolonisation in Ungarn sowie in den Ostsee-Provinzen und Süd-Rußland. Eine Übersicht über die Hauptsitze des Deutschtums Übersee endlich bietet das fünfte Blatt: über das Deutschtum in den Vereinigten Staaten, in Chile, Brasilien, Australien (mit den Samoa-Inseln) und in Südafrika hält die Karte Umschau. Die Begleitworte bringen eine erschöpfende Statistik des gesamten Deutschtums. Nach derselben giebt es jetzt gegen 85 000 000 Deutsche auf der Erde, von denen rund 30 000 000 Niederdeutsche sind.

**Das Meer als Quelle der Völkergrösse.** Eine politisch-geographische Studie von Dr. Friedrich Ratzel, o. ö. Professor der Geographie an der Universität zu Leipzig. Preis 1,20 *M.* Verlag von R. Oldenbourg in München und Leipzig.

Unter den zahlreichen Schriften, welche der Erkenntnis von der Notwendigkeit einer stärkeren Seemacht für Deutschland im Volke Bahn brechen wollen, gebührt der vorliegenden Arbeit des berühmten Verfassers wohl besondere Beachtung.

In allgemein verständlicher Sprache, aber aus den Tiefen der wissenschaftlichen Grundlagen der von ihm neubelebten politischen Geographie schöpfend, und mit vollster Beherrschung des Beweismaterials, das die Geschichte aller zu historischer Bedeutung gelangten Staatengebilde vom Altertum bis zur Neuzeit liefert, zeigt der Verfasser, daß, wie ein Grofsstaat ohne wirtschaftliche Weltinteressen undenkbar geworden ist, so auch ein Grofsstaat ohne ausgiebige Seemacht heute nicht mehr zu denken ist. Jedes grofse Volk und jeder mächtige Staat strebt ans Meer, und gerade das Meer wird im kommenden Jahrhundert die Völker auf Proben stellen, die an die Stelle vieler, heute hoch veranschlagten Unterschiede der Rasse und Kultur den einen grofsen Unterschied von stark und schwach setzen werden.

**D. G. Kurze, Samoa.** Das Land, die Leute und die Mission. Berlin, Martin Warneck. Geb. 3 *M.*

D. Kurzes Buch über Samoa ist sehr zeitgemäfs. Es ist nicht nur der Missionsfreund und Missionskenner, der eine Bereicherung seiner Kenntnisse



durch Kurzes Arbeit zu erwarten hat. Viel größeren Gewinn hat vielleicht noch der Geschichtsfreund, der Kulturhistoriker, der Religionsforscher von dieser gründlichen Monographie. Eine kurze Nebeneinanderstellung der verschiedenen Kapitel-Überschriften mag eine Vorstellung von dem Inhalt des Buches geben. Es schildert: 1) Eine Rundfahrt durch den Samoa-Archipel. 2) Die Götter der alten Samoaner. Opfergebräuche. 3) Die samoanische Küche und Gastfreundschaft. 4) Die Landestracht der Samoaner. 5) Kindheitstage und Jugendzeit des Samoaners. Tätowierungsgebräuche. 6) Hochzeit und Ehe. Dorfjungfrauen. 7) Krankheit und Sterben. Das Totenreich. 8) Die Kriegführung in alten Zeiten. 9) Vergnügungen und Lustbarkeiten. 10) Das Haus des Samoaners. 11) Der Einzug des Evangeliums in Samoa. 12) John Williams zweite Missionsreise nach Samoa. 13) Weiße und braune Lügenpropheten. 14) Die Christianisierung Samoas durch die Londoner Mission. 15) Ein Besuch im Missionsseminar zu Malua. 16) Die Organisation der Londoner Missionsgemeinden. 17) Andere Missionen im Samoa-Archipel. 18) Licht und Schatten in den samoanischen Christengemeinden.

**Spezialkarte der Samoa-Inseln** nebst Übersicht der Veränderungen der Besitzverhältnisse in der Südsee nach dem neuen deutsch-englischen Abkommen. Mit statistischen Begleitworten. Bearbeitet mit Benutzung bisher noch unveröffentlichter Quellen von Paul Langhans. Gotha, Justus Perthes. Preis 1 *M.*

Wie groß die deutschen Interessen auf Samoa sind, geht aus dieser Karte hervor. Gleich bei der Besitzergreifung des Deutschen Reiches wurde hier eine Spezialkarte der Hauptinsel Upolu im Maßstabe der deutschen Generalstabskarte (1:100 000) geboten. Ermöglicht wurde die Herstellung in so großem Maßstabe durch die Benutzung der Katasteraufnahmen des Grundbesitzes der Deutschen Handels- und Plantagensgesellschaft der Südsee-Inseln zu Hamburg, deren Archive ebenso wie die der auf den Inseln wirkenden Missionsgesellschaften das bisher noch unveröffentlichte Material lieferten. Außer Spezialkarten der Samoa-Inseln, sowohl der deutschen wie der Nordamerika zugefallenen, bietet das prächtig ausgestattete Blatt eine vollständige Übersicht über die politischen Veränderungen, welche das neue deutsch-englische Abkommen in der Südsee geschaffen hat. Die vom Deutschen Reich an England abgetretenen Inseln Choiseul und Isabel, die Aufteilung des früheren neutralen Gebietes an England, Nordamerika und das Deutsche Reich, die deutsche Hauptstadt Apia und die deutsche Marinestation Saluafata, Vergleiche der Größen und Entfernungen mit solchen im Deutschen Reiche machen das Kartenbild zu einem so vielseitigen und erschöpfenden Gemälde der Vorgänge in der Südsee, wie es bisher auch nicht entfernt zur Verfügung stand. Langhans hat auch dieser Karte des neuesten deutschen Schutzgebietes wie seiner Karte der Karolinen schnell orientierende Zahlennachweise über Veränderungen der Größe und Einwohner der Südsee-Kolonien, Handel, Schifffahrt, Finanzen, Missionswesen u. a. der Samoa-Insel beigegeben.

**Adolf Fischer, Streifzüge durch Formosa.** Mit einer Karte und über 100 Abbildungen nach Naturaufnahmen des Verfassers. Buchschmuck von dem japanischen Künstler Eisaku Wada. Berlin 1900. B. Behrs Verlag (E. Bock).

Reisebeschreibungen über Formosa sind bei der nicht gerade sehr umfangreichen Litteratur über diese Insel immer willkommen; die vorliegende kann



aber auf eine um so günstigere Aufnahme rechnen, weil der Besuch Herrn A. Fischers nach dem Besitzwechsel erfolgte und das Interesse an den dadurch hervorgerufenen Zuständen besonders lebhaft ist. Die eigentliche Reisebeschreibung zerfällt in sechs Abschnitte. Der erste enthält die Einleitung und die Reise nach Formosa, Kelung, Taipeh, Twatutia, Tamsui und Bangka. Der zweite führt den Leser nach Shinchiku, Bioretur und Tao, der dritte nach Tanran, Tansikak, Taiwan, Atammu, Polisha und Suishasee, der vierte über die Pescadoresinseln nach Amping, Tainan, Takao, Toko und Biorio. Der fünfte Abschnitt schildert den Besuch von Lilisha, Paroe und Tamari, der sechste endlich den Aufenthalt in Pilam, die Reise um die Südspitze und die Rückkehr nach Kelung. Demnach erhalten wir Berichte über den grösseren Teil der Insel; nur die Ostküste nördlich vom 23<sup>o</sup> n. Br. ist von dem Reisenden nicht besucht worden.

Was die Folgen des Besitzwechsels anbelangt, so liefen Mißgriffe und Mißerfolge der ersten Jahre unter japanischer Herrschaft die Ansicht aufkommen, daß der Besitz Formosas ein Unglück für Japan sei. Denn bisher hat Japan unverhältnismäßig viel Geld auf die Insel verwendet, doch wenig daraus gezogen. Dies wird sich nach Ansicht des Verfassers der „Streifzüge“ wohl in mancher Hinsicht bald ändern, da der jetzige Generalgouverneur Kodama eine Steuerreform inaugurirt hat, die die gewünschten Einkünfte bringen soll; u. a. ist seit 1. Juli 1899 das Kamphermonopol eingeführt worden. Die einschneidendsten Reformen aber betreffen den Grundbesitz. Da unter chinesischer Herrschaft die Landausmessungen auf Formosa höchst unvollkommen waren, so sollen nun mit einem Aufwande von 3 Millionen Yen Aufnahmen im Maßstabe 1:1200 gemacht werden, die genauen Aufschluß über die Bodenbeschaffenheit, über Berge, Ackerland, Weide u. s. w. sowie über allen Grund und Boden, der der Regierung und dem Volke gehört, liefern werden. Formosa ist reich an Naturprodukten, wengleich einige, wie z. B. der Kampher, bedeutend überschätzt wurden und sehr an Wert verloren haben. Aber große Ländereien fruchtbarsten Bodens sind noch nicht der Kultur gewonnen und, erst einmal bebaut, werden sie den Wert der Insel außerordentlich steigern, von dem Wälderreichtum ganz zu schweigen. Um aber diese und andere etwa vorhandene Schätze zu heben, bedarf es industrieller Unternehmungen, die mit allen modernen Hilfsmitteln ausgestattet sein müssen, vor allen Dingen aber gute Verkehrsstraßen, Flußregulierungen, Hafenbauten und Eisenbahnen. Neueren Berichten zufolge bewilligte das japanische Parlament nach langen Kämpfen 2½ Millionen Yen für Eisenbahnbauten. Zuerst soll eine Linie von Takao nach Tainan eröffnet werden; hierauf ist eine nach der Südspitze der Insel geplant.

Mit dem Hinweis, daß das Werk, dem wir die vorstehenden Sätze entnommen haben, sehr gut ausgestattet ist, empfehlen wir es gern unsern Lesern.

**Friedrich Noack, Italienisches Skizzenbuch.** 2 Bände. Stuttgart, 1900. J. C. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger.

Die beiden Bände von Noacks Italienischem Skizzenbuch enthalten eine Sammlung von Aufsätzen, die der Verfasser seit einer längeren Reihe von Jahren in der Sonntagsbeilage der Kölnischen Zeitung veröffentlicht hat. Sie stehen also zu einander in keinem unmittelbaren Zusammenhange, bieten dafür aber, jeder für sich, den Vorzug formeller Abrundung. Im ersten Bande wird in 24 Abschnitten das Leben und Treiben Roms nach den verschiedensten Seiten auf Grund guter Beobachtungen und Quellenstudien geschildert. Der zweite



Band führt in seiner ersten Hälfte den Leser „krenz und quer durch Italien“, in der zweiten Hälfte aber „übers Meer nach den Inseln und Nachbargestaden“, d. h. nach Sizilien, Sardinien und Tunis. Den vielen Freunden italienischen Landes und Volkes sowie denen, die das gelobte Land der Kunst und eines eigenartigen, wenn auch keineswegs durchaus gesunden Volkslebens zu besuchen gedenken, darf Noacks Skizzenbuch als eine anziehende und belehrende Lektüre unbedenklich empfohlen werden.

**B. Schmidt, die Insel Zakynthos.** Erlebtes und Erforschtes, Freiburg i. Br. Fr. Fehsenfeld, 1899.

Die von Prof. B. Schmidt veröffentlichte Schilderung der Insel Zakynthos oder Zante, der „Blume des Ostens“, beruht auf Studien, die teils in der Gelehrtenstube, teils an Ort und Stelle ausgeführt worden sind, wiewohl der Besuch des Verfassers im Anfang der sechziger Jahre, also vor nun beinahe vierzig Jahren, stattgefunden hat. Diese Art der Entstehung hat auch den Charakter des Buches bestimmt, das sich nicht als eine systematische Landeskunde giebt, wengleich die verschiedensten Verhältnisse behandelt sind, sondern als eine Sammlung von Aufsätzen, die zu verschiedenen Zeiten geschrieben sind und daher einer gelegentlichen Ergänzung bedurften. Immerhin muß man dem Verfasser für seine Arbeit Dank wissen, da sie eine hübsche Summe Material in bequemem Umfange darbietet.

**Meine Reise nach den Färöern,** von A. von Geyr-Schweppen burg, S. J.

Mit Illustrationen und einer Karte. Paderborn 1900. Verlag von J. Esser. 65 S.

Das Schriftchen schildert Reisen nach den Färöern, die der Verfasser unternahm, um den dortigen Katholiken die Tröstungen der Kirche zu spenden. Da er aber auch manches erwähnt, das den Geographen interessiert, so weisen wir darauf hin. Dies gilt namentlich von den Mitteilungen des Verfassers über die Landesnatur, die Erwerbsquellen der Einwohner und den Fang des färöischen Walfisches oder Grindes (*Phocaena globiceps*), von dem jährlich etwa 2—3000 Stück erlegt werden. Die Grinde erscheinen in großen Herden, die man von der Seeseite aus mittels Kähnen umzingelt und langsam dem Lande zutreibt, wo sie stranden und von den dort wartenden Fischern mittels großer Messer getötet werden.

**Ein Sommer auf Island,** von B. Kahle. Mit zahlreichen Illustrationen und einer Karte. Berlin, Verlag von Ad. Bodenburg, 1900.

Das gut ausgestattete und lebendig geschriebene Buch stellt sich die Aufgabe, auf Grund eigener Beobachtung und unter Benutzung fremden Materials etwaigen Besuchern der Insel als Führer zu dienen und den Isländern neue Freunde zu erwerben, die, kämpfend mit einer rauhen, unwirtlichen Natur, siegreich allen Schicksalsschlägen Widerstand geleistet, sich ihre Sprache in voller Reinheit bewahrt und ihr geistiges Leben zu hoher Blüte gebracht haben. Mit Rücksicht darauf hat sich der Verfasser bemüht, durch Heranziehung der Volksüberlieferung, durch Streifzüge in die alte Litteratur und Geschichte der Isländer, durch Vorführung von Dichtungen der neuesten Zeit dem Leser ein möglichst umfassendes Bild von dem geistigen Leben dieses merkwürdigen, hochbegabten Volkes zu geben. In diesen Darstellungen liegt auch der Hauptwert von Kahles Buch.

**Dronke, die Eifel.** Aus den nachgelassenen Papieren des Verfassers herausgegeben durch Schulrat Dr. K. Cüppers. Köln a. Rh. P. Neubner, 1900.

Der im Jahre 1898 verstorbene Direktor Dr. Dronke hat sich bekanntlich sowohl durch seine Bemühungen um die Hebung des geographischen Unter-



richts als auch namentlich durch seine Förderung der Kenntnis des Eifelgebirges unbestreitbare Verdienste erworben, wie er auch langjähriger Vorsitzender des Eifelvereins war. Bis in seine letzten Lebensjahre hatte er Material zu einer umfassenden Darstellung der Eifel und der Mosel gesammelt, ohne es druckfertig umarbeiten zu können. Der Schulrat Dr. K. Cüppers hat sich der dankenswerten Aufgabe unterzogen, den auf die Eifel bezüglichen Teil von Dronkes Stoffsammlung zu überarbeiten und herauszugeben. Das auf diese Weise entstandene Werk zerfällt in drei Abschnitte von ungleicher Länge. Der erste derselben, „Geographisches“ betitelt, behandelt die physikalische Geographie der Eifel, berücksichtigt aber zugleich deren Mineralwässer, Heilquellen und Rohprodukte, streift also die Wirtschaftskunde. Der zweite, verhältnismäßig umfangreichste Abschnitt, befaßt sich mit der Geschichte des Gebietes, teils in Form von historischen Überblicken, teils von Einzeldarstellungen, die sich auf die Klöster, die Territorien und Stände beziehen. Der dritte und zugleich kürzeste Abschnitt schildert das „Land in der Gegenwart“, d. h. die Bewohner und ihre Erwerbszweige.

Bezüglich der Bevölkerung mag bemerkt sein, daß diese, vor der römischen Zeit, aus einer Mischung von Kelten und Germanen bestand. Die letzteren nahmen im Verlaufe der römischen Zeit Sprache und Kultur ihrer Besieger an; der körperliche Typus aber dürfte sich in den vier bis fünf Jahrhunderten bei der verhältnismäßig geringen Zahl eigentlicher Römer, die sich im Lande niederließen und mit den vorhandenen Eingesessenen vermischten, nicht wesentlich verändert haben. Als dann zur Zeit der Völkerwanderung deutsche Stämme über das Land strömten und davon Besitz nahmen, zogen sich die Keltoromanen teilweise in die Hochthäler und die unwirtlicheren Teile des Gebirges zurück, wohin ihnen die neuen Einwanderer zunächst nicht folgten, teilweise aber wurden sie von den Deutschen aufgesogen; sie verloren ihre Sprache und Nationalität, gaben aber dafür den Eroberern ihre höhere Kultur. Neben den Deutschen, die im Laufe der Zeit die früheren Bewohner germanisiert haben, wohnen im Nordwesten, am Südabhange des Hohen Venns, im Gebiete der Warche und Arzel in geschlossener Masse die Wallonen, offenbar ein keltischer Stamm, der mit Romanen durchsetzt ist. Sie haben ihre eigene Sprache, ihre Charaktereigentümlichkeiten und ihre körperlichen Merkmale inmitten der deutschen Niederlassungen zu wahren gewußt.

**Fr. Regel, Kolumbien.** Berlin, Alfred Schall, 1899. 7. u. 8. Band der „Bibliothek der Länderkunde“, herausgegeben von A. Kirchhoff u. R. Fitzner.

Der Herr Verfasser, der vor einigen Jahren Kolumbien bereist und in der Geographischen Gesellschaft in Bremen auch über seine Forschungen und Erlebnisse berichtet hat, erfreut uns durch den vorliegenden Band mit einem Werk, das wegen des Reichthums seines Inhaltes und wegen der Sorgfalt der Bearbeitung bis auf weiteres die Hauptquelle geographischer Belehrung für den nordwestlichen Staat Südamerikas bilden wird.

Der gesamte Stoff ist unter zehn Kapitel verteilt. Diese sind: I. Lage und Begrenzung; II. Erforschungsgeschichte; III. Bodengestalt und Gewässer; IV. Klima; V. Pflanzen- und Tierwelt; VI. Bewohner; VII. Produktion des Landes; VIII. Gewerbe, Handel und Verkehr; IX. die politische Organisation; X. die Verteilung der Bevölkerung und die wichtigsten Siedelungen. Den Beschluß bilden ein Verzeichnis der wichtigeren Schriften und Karten und ein ausführliches Register. Beigegeben ist weiterhin eine sehr große Zahl



charakteristischer Bilder; die zum Teil auf den eigenen Aufnahmen des Verfassers beruhen, sowie einige Textkarten und eine farbige Übersichtskarte im Maßstabe 1:7500 000. Die Ausstattung des Werkes ist ausgezeichnet.

Mit Rücksicht auf die zwischen Bremen und Kolumbien bestehenden Handelsverbindungen lassen wir diejenigen Bemerkungen folgen, die der Verfasser über den Außenhandel des Landes macht. Danach teilen sich in den Außenhandel besonders England, Deutschland, Frankreich und die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Der Handel mit diesen Ländern ist im Verhältnis zur Bevölkerungszahl recht bedeutend, da die Gebirgsgegenden fast sämtliche Industrie-Erzeugnisse, deren sie bedürfen, aus dem Auslande beziehen, ja selbst einzelne Lebensmittel, wie namentlich Wein, amerikanisches Weizenmehl, Konserven, Kleiderstoffe und fertige Kleider, Werkzeuge und feinere Luxusartikel. Einzelne Großfirmen unterhalten Agenten; von Deutschland aus z. B. hat die Firma Kissing und Möllmann aus Iserlohn zwei Agenten, den einen in Bogotá für den Osten, den andern in Medellín für die mittleren und südlichen Teile des Landes. Andere Häuser schicken von Zeit zu Zeit ihre Reisenden nach den größeren Plätzen Kolumbiens.

Der wichtigste Gegenstand der Ausfuhr war bis vor Kurzem die China- rinde; gegenwärtig setzt sie sich für die Ostkordillere aus den Smaragden von Huzo, aus Häuten und besonders aus Kaffee zusammen, den hauptsächlich die Gegend von Cúcuta, Ocaña, Bucaramanga liefert. Auch in den mittleren Teilen Kolumbiens wird der Kaffee immer wichtiger, zumal in Antioquia; hier ist seit alters die Produktion der Edelmetalle neben Häuten und Kaffee von großer Bedeutung. Über die Größe der Ausfuhr lassen sich schwer der Wirklichkeit entsprechende Zahlenangaben machen, weil dieselbe auch über Maracaibo geht und hier mit der des westlichen Venezuela zusammengezählt wird. Die Hauptausfuhrplätze sind aber naturgemäß Baranquilla und neuerdings wiederum auch Cartagena im Norden des Landes, für die südlichen Landesteile kommt namentlich Buenaventura am Stillen Ocean in Betracht.

**Chr. Gruber, das Ries.** Eine geographisch-volkswirtschaftliche Studie. Mit 2 Karten und 12 Bildern. Stuttgart, J. Engelhorn, 1899. Preis 10,50 *Mk.*

Das Ries, die Einsenkung zwischen dem schwäbischen und fränkischen Jura, trägt alle Kennzeichen individueller Eigenart in unzweideutiger Weise und in wahrhaftem schulgerechten Sinne an sich und ist daher zu einer Sonderdarstellung in hohem Grade geeignet. Der Verfasser hat den Stoff mit großer Liebe und Sorgfalt verarbeitet und ihn in fünf Teile zerlegt. Diese sind I. Lage und Eingrenzung der Rieslandschaft, II. Herleitung des Namens Ries, III. das Ries als geographische Individualität, IV. das Volk des Rieses und seine Siedelungen, V. die Erwerbsverhältnisse im Ries. Die beigegebenen Bilder beziehen sich auf Landschaften, Ortschaften und Volkstrachten. Von den Karten bietet die eine, im Maßstab 1:75000, ein schönes und genaues Bild des Ries, während die andere mehrere farbige Darstellungen zur Wirtschaftskunde des Gebietes enthält.

**K. Bergmann, die Volksdichte der Provinz Starkenburg.** Mit einer Karte. Stuttgart, J. Engelhorn, 1900. Preis 5,70 *Mk.*

Auf Grund seiner eingehenden statistischen Untersuchungen kommt der Verfasser zu dem Ergebnis, daß die große Verkehrsstraße Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg zwei verschiedene Gebiete trennt. Das westliche derselben, die Rheinebene und die westliche Mainebene umfassend, ist, von einzelnen Teilen abgesehen,



schwach und mittelstark bevölkert. Das östliche Gebiet begreift den Odenwald und die Mainebene. Von dieser ist der Odenwald schwach und mittelstark bevölkert, der östliche Abschnitt der Mainebene dagegen hat eine sehr dichte Bevölkerung, die durch die großen Industriestädte Frankfurt, Offenbach und Hanau hervorgerufen wird. Nach dem Maine hin findet ein allmähliges Anschwellen der Bevölkerung statt. Die Karte, auf der diese Resultate eingetragen sind, ist im Maßstab 1:25 000 sehr schön ausgeführt.

**A. Sartorius von Waltershausen, die Germanisierung der Rätoromanen in der Schweiz.** Mit einer Karte. Stuttgart, J. Engelhorn, 1900. Preis 5,20 *M.*

Die Rätoromanen bilden eine interessante Volkssenclave des Kantons Graubünden, die im Laufe der letzten Jahrzehnte allmählig abnimmt und germanisiert wird. Während nämlich im Jahre 1850 noch 42 439 Rätoromanen vorhanden waren, ergab die Zählung vom Jahre 1888 deren nur 37 036. Dieser Rückgang findet nach den Ausführungen noch beständig statt und hat im wesentlichen wirtschaftliche Gründe. Voraussichtlich werden schon nach Verlauf der kommenden 20 Jahre gewisse Gebiete, die auf der beigegebenen Karte in entsprechender Weise hervorgehoben sind, germanisiert sein. Was die rätoromanische Sprache anbelangt, so wird sie in Graubünden in zwei Hauptformen gesprochen, erstens in derjenigen des Bündner Oberlandes, d. h. des Vorderrheinthaales mit mehreren Seitenthälern und einiger ihm nahen Gebiete, und zweitens in der des Engadins und einiger sich ihm anschließenden Gebiete wie des Münsterthaales, des oberen Albulathaales und des Oberhalbsteins. Die erstere Hauptform, Romansch oder Romantsch genannt, gliedert sich wieder in zwei Arten, das Sürselvische und das Subsylvanische. Die zweite Hauptform ist das Ladinische, das als besonderer Dialekt auch in Tirol besteht. Noch mehrere Unterabteilungen lassen sich bei genauer Durchforschung aufstellen, und es ist sogar behauptet worden, daß jedes Thal oder selbst jeder gröfsere Thalabschnitt seine eigene Mundart besitzt. Auf der beigegebenen Karte sind die sprachlichen Verhältnisse des Kantons Graubünden in sehr klarer Weise zum Ausdruck gebracht.

**Die Tropische Agrikultur.** Ein Handbuch für Pflanze und Kaufleute von **Heinrich Semler.** Zweite Auflage. Unter Mitwirkung von Prof. Dr. **O. Warburg** und **M. Busemann** bearbeitet und herausgegeben von Dr. **Richard Hindorf.** Zweiter Band. Wismar, Hinstorff'sche Hofbuchhandlung, Verlagsconto 1900. 15 *M.*

Mit großer Freude begrüßen wir das Erscheinen des zweiten Bandes von H. Semlers tropischer Agrikultur in zweiter Auflage, jenes hochwichtigen Werkes, das nicht nur für den Pflanze und Kaufmann, sondern auch für den Geographen und Volkswirtschaftler eine grundlegende Bedeutung besitzt.

Der vorliegende zweite Band behandelt sieben Gruppen von Kulturpflanzen und pflanzlichen Erzeugnissen der tropischen und subtropischen Gebiete, nämlich die Südfrüchte, die Handelsrinden (Kork, Chinarinde, Seifenrinde), die Gewürze, die Öle, die Farb- und Gerbstoffe, Kautschuk und Guttapercha und die Wurzeln. Für die Gründlichkeit der Neubearbeitung bürgen schon die Namen des Herausgebers und seiner Mitarbeiter. Herr Busemann hat die bei den einzelnen Erzeugnissen wiederkehrenden Abschnitte über Erzeugung, Handel und Verbrauch (also die Statistik) fast gänzlich neu bearbeitet und dermaßen erweitert, daß sie ein bis auf die letzten Jahre reichendes umfassendes Material über die weltwirtschaftliche Bedeutung der einzelnen Produkte darbieten.



Herr Prof. Warburg hat die botanischen Bemerkungen bei vielen Kapiteln ergänzt und berichtigt, außerdem aber gewisse Abschnitte wie über den Muskatbaum, die ätherischen Öle, Kautschuk und Guttapercha und Wurzelfrüchte allein bearbeitet. In den Kapiteln über Fette und ätherische Öle sind nunmehr fast alle für den Welthandel augenblicklich in Betracht kommenden fett- und ölliefernden Pflanzen zusammengestellt worden. Durch diese und andere Hinzufügungen ist die zweite Auflage des vorliegenden Bandes etwa um den vierten Teil des Umfanges der ersten Auflage gewachsen.

Allen unsern Lesern, insbesondere aber den kaufmännischen Mitgliedern unserer Geographischen Gesellschaft, empfehlen wir die Neuauflage von Semlers tropischer Agrikultur auf das angelegentlichste.

**Handels- und Machtpolitik.** Reden und Aufsätze im Auftrage der „Freien Vereinigung für Flottenvorträge“, herausgegeben von G. Schmoller, M. Sering, A. Wagner. Stuttgart 1900. J. G. Cottasche Buchhandlung Nachfolger. Zwei Bände.

Als der von dem deutschen Reichstage jetzt beschlossene Entwurf eines Gesetzes zur Verstärkung der Kriegsflotte veröffentlicht wurde, begründeten zahlreiche Schriftsteller, Künstler, Gelehrte aus allen Teilen des Reiches eine „Freie Vereinigung für Flottenvorträge“; sie wollten in Wort und Schrift für die ihnen gemeinsame Überzeugung eintreten, daß eine bedeutende Vermehrung unserer Streitkräfte zur See erforderlich sei, um dem deutschen Volke die errungene politische und wirtschaftliche Stellung, die Bedingungen für eine glückliche Zukunft, ja den Fortbestand als einer unabhängigen Nation zu sichern.

In den zwei vorliegenden Bänden sind einige noch nicht anderwärts im Wortlaut veröffentlichte Vorträge und Aufsätze der Mitglieder der genannten Vereinigung einem weiteren Kreise zugänglich gemacht worden: der Reinertrag der Veröffentlichung wird dem Deutschen Flottenverein zufließen. Die beiden Bände enthalten neun Reden und Aufsätze, und zwar

- I. Die wirtschaftliche Zukunft Deutschlands und die Flottenvorlage. Von G. Schmoller.
- II. Die Entwicklung des wirtschaftlichen und geistigen Horizontes unserer Nation. Von K. Lamprecht.
- III. Die Seefahrt im Leben der Völker. Von R. Ehrenberg.
- IV. Weltpolitik und Sozialreform. Von E. Franke.
- V. Deutschland und der Weltmarkt. Von P. Voigt.
- VI. Die Handelspolitik der Großstaaten und die Kriegsflotte. Von M. Sering.
- VII. Die Flottenverstärkung und unsere Finanzen. Von A. Wagner.
- VIII. Die Entwicklung und Bedeutung der deutschen Reederei. Von E. v. Halle.
- IX. Deutschlands Interessen in China. Von H. Schumacher.

In dem wir die in Rede stehende Publikation sowohl wegen ihres bedeutsamen Inhaltes als auch wegen ihres guten Zweckes bestens empfehlen, sei daran erinnert, daß der Vortrag über Deutschlands Interessen in China von H. Schumacher im Anfang dieses Jahres in unserer Geographischen Gesellschaft gehalten wurde und damals großen Beifall fand. Es dürfte daher viele unserer Leser interessieren, hier den Wortlaut jenes Vortrages veröffentlicht zu finden.

**Meyers Reisebücher.** Leipzig, Bibliographisches Institut. In neuen Auflagen liegen die folgenden Reisebücher vor:

Dr. Th. Gsell Fels „Italien in sechzig Tagen“, 6. Auflage, bietet nur so viel, als bei gleichmäßiger Verteilung des gegebenen Zeitraums (die



längste Dauer der italienischen Rundreisebillets) wirklich gesehen werden kann. Deshalb ist auch der Hauptton der Führung sehr verständigerweise auf diejenigen Städte und Gegenden gelegt, welche von allen Touristen besucht zu werden pflegen, und hier gelangt vor allem wiederum dasjenige einlässlicher zur Darstellung, was Italien Eigentümliches und in besonderer Vorzüglichkeit bietet. Ausführlicher als in andern Reisebüchern sind indessen in dem vorliegenden Buch die Baulichkeiten, Skulpturen und Bilder geschildert, die den Höhepunkt der italienischen Kunst repräsentieren, und die darum jeder Italienreisende sieht. Von der Redaktion ist nichts unterlassen worden, um alles das darzureichen, was zum unmittelbaren Verständnis eines Kunstwerkes nötig ist. Der kartographische Apparat umfaßt nunmehr nicht weniger als 22 Karten und 38 Pläne und Grundrisse. Der Preis ist der alte geblieben, nämlich 9 *M.*

„Meyers Deutsche Alpen“ zweiter Teil: Salzburg-Berchtesgaden, Salzkammergut, Giselabahn, Hohe Tauern, Unterinntal, Zillertal, Brennerbahn, Pusterthal und Dolomiten, Bozen. (Mit 26 Karten, 5 Plänen und 7 Panoramen.) — Preis geb. 4 *M.* 50 *S.* 6. Aufl. — Die Neubearbeitung des zweiten Teils von seiten eines ausgezeichneten Alpenkenners beweist wiederum, mit welchem feinem Verständnis die Redaktion ihren Aufgaben begegnet, und wie sie um die Hochhaltung des Ansehens ihrer Führer unablässig besorgt ist. Das Buch wird heute nicht nur den Ansprüchen des Bergsteigers mehr und mehr gerecht, sondern es geleitet auch den gemächlicheren Touristen zuverlässig zu allen den unerlässlichen Punkten und Sehenswürdigkeiten, die für eine zweckdienliche Bereisung jener touristischen Hauptgebiete nur irgendwie in Betracht kommen.

Paris und Nordfrankreich. Vierte Aufl. Mit 10 Karten und 30 Plänen 1900. Dieses Buch, zur rechten Zeit erschienen, um als Führer nach dem in diesem Jahre besonders stark besuchten Paris zu dienen und mit einer orientierenden Übersicht der Ausstellung versehen, umfaßt außer der Metropole, der allerdings der Löwenanteil des Werkes zufällt, die besuchenswertesten Städte des nördlichen Frankreichs mit den wichtigeren Anschlüssen an Belgien und Nordwestdeutschland. Besondere Berücksichtigung haben überall die durch die Ereignisse von 1870/71 geschichtlich berühmt gewordenen Gegenden gefunden, bei deren Schilderung der nationale Standpunkt gewahrt ist. Auf die zeitgemäße Korrektur der Karten und Pläne ist die übliche Sorgfalt verwendet worden. So empfehlen wir Meyers „Paris und Nordfrankreich“ allen denen, die in die Lage kommen, diese Gebiete zu bereisen, ebenso den in gleichem Verlage erschienenen „Französischen Sprachführer“ von E. Polak, der sich sowohl durch sein Format als auch durch die Anordnung seines Inhaltes als ein praktischer Nothelfer erweisen dürfte.

**Dresden, Sächsische Schweiz und Lausitzer Gebirge.** Fünfte Auflage. Mit 9 Karten, 8 Plänen und 3 Panoramen. Vereinsbuch des Gebirgsvereins für die sächsische Schweiz. 1900.

Auch dieser Führer erscheint in berichtigter und erweiterter Gestalt. Neu aufgenommen ist z. B. die Beschreibung des Lausitzer Gebirges, des östlichen Nachbargebietes der Sächsischen Schweiz, das mit den aussichtsreichen Klingsteinbergen der Lausche und des Hochwaldes sowie mit dem reizvollen Oybin jährlich so viele Besucher anzieht.



Thüringen und der Frankenwald. Fünfzehnte Auflage. Bearbeitet unter Mitwirkung des Thüringerwald-Vereins. Mit 15 Karten, 9 Plänen und 1 Panorama. 1900.

Der Wegweiser durch den Harz, wohlgerüstet durch eine den modernen Ansprüchen durchaus angepaßte Neubearbeitung, liegt in fünfzehnter Auflage vor. Die bei der vierzehnten Auflage neu aufgenommenen Ratschläge für Radfahrer, welche, den Angaben über Eisenbahnen; Wagenfahrten und Fußtouren entsprechend, den einzelnen Routen hinzugefügt worden sind, haben eine bedeutende Erweiterung gefunden durch die Beigabe von Reiseplänen für Radfahrer im Harz und ist auch die erst vor kurzem eröffnete Brockenbahn bereits in das dem Führer beigegebene Panorama vom Brocken farbig eingedruckt worden. Der Preis des Buches, dessen reicher kartographischer Apparat Hervorhebung verdient, beträgt 2 Mark.

**Indianer und Anglo-Amerikaner.** Ein geschichtlicher Überblick von Georg Friederici. Braunschweig, Fr. Vieweg u. Sohn, 1900. Preis 2 *M.*

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gesetzt, eine Geschichte der Behandlung zu geben, die den Indianern durch die Anglo-Amerikaner widerfahren ist und auf zahlreiche Quellen sich stützend, will er den Beweis erbringen, daß diese Behandlung eine ungerechte und teilweise unmenschliche war. Sein Gesamturteil in dieser Angelegenheit stimmt ungefähr mit dem überein, das der anglo-amerikanische Schriftsteller James Bryce in seinem Werke: „The American Commonwealth“ in folgender Weise zusammenfaßt: „Die Behandlung der Indianer wirft kein gutes Licht auf das Verhalten der westlichen Grenzer, welche mit ihnen in Berührung kamen, und fast ebensowenig auf das Verhalten der Zentralregierung, deren Bemühungen, sie zu schützen, oft durch ihre eigene oder ihrer Agenten Schuld oder durch ihre eigene Energielosigkeit und mangelhafte Voraussicht vereitelt worden sind.“ Friedericis Schrift ist als ein beachtenswerter Beitrag zur Geschichte der Indianer in den Vereinigten Staaten anzusehen.

**Eduard Hahn.** Die Wirtschaft der Welt am Ausgange des neunzehnten Jahrhunderts. Heidelberg 1900.

Es ist kaum möglich, einem so vielseitigen Werke wie dem vorliegenden in einer kurzen Besprechung gerecht zu werden. Das Lob, das es in reichem Maße verdient, ist freilich bald gependet. Keiner, der das wirtschaftliche Leben der Gegenwart von einem umfassenden Standpunkte aus betrachten und die Kräfte dieses Lebens tiefer erkennen will, wird versäumen dürfen das Buch zu lesen und zu überdenken. Aber der Eindruck, den das Werk hinterläßt, trägt nicht den Charakter einfacher Zustimmung; so sehr die Darlegungen des Verfassers den Leser bestechen und mit sich fortreißen, regen sie doch vielfach zu einem Widerspruch an, der zunächst meist nur dunkel empfunden wird und schwer in Worte zu fassen ist. Es wäre eine lohnende Aufgabe, das Hahnsche Werk in diesem Sinne eingehend zu untersuchen; an dieser Stelle mögen wenige Andeutungen genügen. Es mag vorweg bemerkt sein, daß das Buch in zwei Hauptabschnitte zerfällt, deren erster die thatsächlichen Verhältnisse des Welt Handels, der Industrie, der Landwirtschaft und der Spekulation schildert, während der zweite diesem im wesentlichen kritisch gehaltenen Teile positive Verbesserungsvorschläge gegenüberstellt.

Der kritische Ton und die Schwarzmalerei sind charakteristisch für das Werk und eine der Hauptursachen, warum ein gewisses Mißtrauen im Leser erweckt wird: Das Bild kann nicht ganz richtig sein, das Licht als Gegensatz



des Schattens ist zu sparsam vertreten. Das wirkt um so bedenklicher, als unsere Zeit denn doch bei allen Nachtseiten eine Periode ist, an deren Lebenskraft man sich erfreuen kann; ist es doch eben diese Lebenskraft, die Krankheitskeime selbst zerstört und auch schwere Krisen überwinden hilft. Das Werk Hahns leidet unter dem sonst günstigen Umstand, daß es die Frucht zehnjähriger Arbeit ist: Die Anschauungen, aus denen heraus es entstanden ist, liegen ebenfalls zehn Jahre zurück, und doch ist gerade das letzte Jahrzehnt bedeutsam durch die Wandlungen, die sich in den Ansichten über die Lebensfähigkeit der heutigen Gesellschaft und Wirtschaft vollzogen und selbst die berufsmäßigen Schwarzmalerei unserer Zustände, die Socialdemokraten, tief beeinflusst haben. Die zahllosen düsteren Prophezeiungen, die den baldigen Zusammenbruch der Gesellschaft oder wenigstens die Zerreibung des Mittelstandes und die einer zunehmenden Verelendung der Massen verkündeten, haben sich schlecht bewährt, und ihnen gegenüber hat eine neue Richtung unter der Führung Julius Wolfs gezeigt, daß der Gesellschaftskörper so gut wie der des Menschen gegen Schädlichkeiten ankämpft und Heilprozesse einleitet. Manche Behauptung Hahns ist denn auch bereits durch die Thatsachen widerlegt, z. B. die, daß unsere Zustände uns nicht gestatten, einen eigenen Kunststil zu entwickeln. Dabei sind wir in Wahrheit gerade jetzt in eine jener frischen, für den Beobachter, der nicht verknöchert oder ohne Kunstsinn ist, wunderbar anregenden und erfreulichen Periode eingetreten, in denen ein neuer Stil, der Ausdruck einer neuen Zeit, sich zum Leben durchringt. Die spöttische Anmerkung Hahns über moderne Möbel ohne Stil kann diese Thatsache nicht aus der Welt schaffen. Das ist ein kleiner Zug, aber er ist bezeichnend für die ganze Zeit wie auch für Hahns Auffassung der Daseinsfragen. Veraltet mutet auch schon der Kampf gegen die liberale Phrase an, der so häufig hervortritt. Der unklarste Teil des Buches endlich ist der Abschnitt über den „Generationsgedanken“, der wohl ein Ableger des berühmten Bastianschen Völkergedankens ist. Es scheint ein Hauch Bastianscher Verworrenheit über diesen Seiten zu schweben, deren eigentlicher Sinn nicht recht verständlich wird.

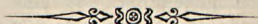
Alle diese Einwendungen können das große Verdienst des Werkes nicht schmälern, dessen Kern sich vielleicht in die Worte fassen läßt, daß hier zum ersten Male eine Darstellung der weltwirtschaftlichen Probleme unter Herbeiziehung ethnographischer und geschichtlicher Thatsachen versucht ist. Leider sind die Grundlagen noch zu ungenügend; wie sehr es namentlich an Arbeiten über die Wirtschaft der Naturvölker und selbst der älteren Kulturvölker fehlt, wird dem Verfasser, der auf diesem Gebiete selbst eine äußerst dankenswerte Thätigkeit entfaltet hat, besser als andern bekannt sein. Insofern ist der kritisch-polemische Ton des Hahnschen Werkes, der sonst von großem Nutzen sein mag, nicht vorteilhaft, da vor der Hand noch die möglichst unbefangene Beleuchtung der Thatsachen Not thut. Stil und Ton des Buches sind übrigens an sich interessant, da sie die Vorbilder verraten, an denen sich Hahn vorzüglich gebildet hat: Nicht umsonst eröffnet ein Ausspruch Carlyles das Werk; in manchen Wendungen meint man den großen Schotten zu hören, wie er dem Industrialismus seiner Zeit einen Spiegel vorhält und mit erhabenem Spott Vergangenheit und Gegenwart an einander mißt. Daneben aber klingt zuweilen die feinere, ruhigere Ironie Viktor Hahns durch, der in seinen „Kulturpflanzen und Haustiere“ als unmittelbarer Vorgänger Hahns gelten darf.

H. S.



**Oberbayern, München und bayerisches Hochland**, bearbeitet von Prof. Dr. M. Haushofer. Velhagen & Klasing, Leipzig. 1900. 3 *M.*

Allen Freunden feinsinniger Naturschilderung, die eine wissenschaftliche geographische Grundlage nicht vermissen läßt, wird dieser Band willkommen sein. Nach allgemeiner geographischer, geschichtlicher und volkskundlicher Übersicht erfahren die einzelnen Landschaften eine eingehende Würdigung. Von der Bier- und Kunststadt München geht unsere Fahrt durch die gewellte grüne Moränenlandschaft, an die glänzenden Alpenseen, bis hinauf zu den zackigen Gipfeln der bayerischen Alpen. Das Buch ist mit 102 Abbildungen nach photographischen Aufnahmen und einer farbigen Karte von Oberbayern ausgestattet.





# Die Geographische Gesellschaft in Bremen

(der frühere Verein für die Deutsche Nordpolarfahrt)

verfolgt laut § 2 ihres bei Veränderung des Namens am 29. Dezbr. 1876 angenommenen Statuts den Zweck, geographische Forschungen und Kenntnisse zu fördern und darauf gerichtete Bestrebungen zu unterstützen. Die Gesellschaft, welche die Rechte einer juristischen Person besitzt, sucht diesen Zweck in erster Linie durch die Anregung, die Unterstützung und die Leitung von Entdeckungs- und Forschungsreisen, sowie durch die Verwertung der Ergebnisse derselben zu erreichen (§ 3 des Statuts). Sie veranstaltete bisher fünf wissenschaftliche Reisen (nach Ost-Grönland 1869/70, nach West-Sibirien 1876, nach den Küstengebieten des Berings-Meerer, sowie nach Alaska 1881/82, nach Spitzbergen 1889 und nach den Vereinigten Staaten von Amerika 1898) und veröffentlichte die Ergebnisse derselben durch Berichte und einige größere Reisewerke; die mitgebrachten Sammlungen einiger der größeren Reisen wurden an mehrere wissenschaftliche Anstalten des In- und Auslandes überwiesen.

Mehrfach veranstaltete die Gesellschaft auch geographische Ausstellungen: eine „West-sibirische Ausstellung“ 1877, eine „Argentinische Ausstellung“ i. J. 1884 und zwei andere größere bei Gelegenheit der Nordwestdeutschen Industrieausstellung in Bremen im Jahre 1890 und bei der Tagung des XI. Deutschen Geographentages in Bremen 1895.

Der Zweck der von der Gesellschaft herausgegebenen Zeitschrift „Deutsche Geographische Blätter“ ist die Förderung geographischer Kenntnisse und die Pflege der Länder- und Völkerkunde mit besonderer Berücksichtigung des Wirtschaftslebens; dieselbe wird jedem Mitgliede kostenfrei zugesandt.

Die Bibliothek der Gesellschaft (im Städtischen Museum) ist den Mitgliedern an den Vortragsabenden von 7—8 Uhr zugänglich.

Der Jahresbeitrag der Mitglieder beträgt 15 Mark; Anmeldungen zur Mitgliedschaft sind gefälligst an den Vorsitzenden Herrn **Hermann Melchers**, Bremen, Knochenhauerstr. 45, zu richten.



---

Bei uns erschien:

# Lehrbuch der Geographie

von

**Dr. Hermann Wagner**

Geh. Regierungs-Rat und Professor der Geographie an der Universität zu Göttingen.

Sechste gänzlich umgearbeitete Auflage

von **Guthe-Wagner's Lehrbuch der Geographie.**

I. Band (XVI. u. 882 Seiten) mit 84 Figuren.

Preis 10 Mark. Gebunden 12 Mark.

Hannover und Leipzig.

**Hahn'sche Buchhandlung.**

---

Aus Anlaß der von der **Geographischen Gesellschaft in Bremen** ausgeführten Forschungsreisen erschienen folgende Schriften:

- 1) Die zweite deutsche Nordpolfahrt in den Jahren 1869 und 1870 unter Führung von Kapitän Karl Koldewey. 2 Bände: Erster Band: Erzählender Teil. Zweiter Band: Wissenschaftliche Ergebnisse mit zahlreichen zum Teil farbigen Illustrationen und mehreren Karten. Leipzig, 1873, 74.
- 2) Die zweite deutsche Nordpolarfahrt in den Jahren 1869 und 1870. Von Dr. O. Finsch und Dr. M. Lindeman. Volksausgabe. Leipzig, 1875. 2. Aufl. 1882.
- 3) Reise nach Westsibirien im Jahre 1876. Von Dr. O. Finsch. 2 Bände. Berlin, 1879.
- 4) Reise des Dampfers „Louise“ von der Weser nach dem Jenissei 1881. Bericht von Karl Graf von Waldburg-Zeil-Syrgenstein. (Deutsche Geogr. Blätter, V. Bd. 1882.)
- 5) Die Tlinkit-Indianer. Von Dr. Aurel Krause. Jena, 1885.
- 6) Bericht über die von der Geographischen Gesellschaft in Bremen veranstaltete Forschungsreise in das europäische Eismeer (Dr. Kükenthal und Dr. Walter). Von Prof. Dr. Willy Kükenthal. (Deutsche Geogr. Blätter, XIII. Bd. 1890.)
- 7) Wirtschaftsgeographische Reise durch die Vereinigten Staaten. Von Dr. A. Oppel. (Deutsche Geogr. Blätter, XXI. Bd. 1898.)