

## Werk

**Titel:** Miscellen

**Ort:** Berlin

**Jahr:** 1866

**PURL:** [https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657\\_1866\\_0001](https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1866_0001) | LOG\_0082

## Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)  
SUB Göttingen  
Platz der Göttinger Sieben 1  
37073 Göttingen

✉ [info@digizeitschriften.de](mailto:info@digizeitschriften.de)

## Miscellen.

### Die Troglodyten-Stadt Daba in Thibet.

Seit dem Jahre 1810, in welchem Moorcroft die Stadt Daba zuerst besuchte, hatte kein europäischer Reisende diesen Theil Thibets betreten. Erst im August 1865 gelang es dem Capt. Adrian Bennett auf einer Jagdexursion, welche er von der benachbarten britischen Provinz Garhwal aus nach diesem dem europäischen Verkehr bis jetzt allein geöffneten Theile Thibets unternahm, bis zur Hauptstadt Daba vorzudringen (*Proceedings of the Roy. Geogr. Soc. X. 1866. p. 165 ff.*). Durch das Tschor Hoti Ghât hatte er das thibetanische Gebiet betreten und näherte sich, indem er vorgab, durch das Niti Ghât auf das britische Gebiet zurückkehren zu wollen, unvermerkt der Hauptstadt. Um aber seine Begleiter, welche sämmtlich Bhutans oder Bewohner der Schnee-Dörfer in British-Garhwal waren und die in alleinigem Besitz des Handelmonopols mit Thibet sind, über sein Vorhaben zu täuschen, machte Bennet von seinen verschiedenen Lagerplätzen aus täglich kleine Jagdansflüge. So näherte er sich über Schako, Schugla, Tuzang und Surkiya, letzteres an der von Garhwal über den Niti Ghât nach Daba führenden Strafe gelegen, der Hauptstadt. Das die Tafellandschaft umgebende Hügelland zur Linken lassend, gedachte er in der Richtung zum Satladsch, den er von seinem Lager am 30. Juli in Tschangluor erblickt hatte, vorzudringen. Die Gegend, welche er durchzog, war durchweg steril, und nur die Schluchten (Nallas), welche die weite Ebene durchschnitten, zeigten einige Vegetation; nur zahlreiche Schaaren von Kyang oder wilden Pferden und enorme Massen von großen Murmelthieren belebten die Einöde<sup>1)</sup>. Die Strafe bestand aus einer Anzahl in gleicher Richtung fortlaufender, durch das Hin- und Herziehen von Viehherden ausgetretener Fußspfade, die nur durch das Fehlen der Steine, sowie durch einzelne in Entfernungen von  $\frac{1}{2}$  oder 1 engl. Meile von einander entfernten Steinhaufen sich in der unabsehbaren Fläche markiren und vor Verirrung schützen. — Am 21. Juli kam Bennett nach Dombra und am 1. August, nachdem von Seiten der Tataren-Bevölkerung noch allerlei Versuche angestellt worden waren, ihn zur Rückkehr zu bestimmen, vor Daba an. Er erblickte zuerst die Stadt vor sich in einer Entfernung von 2 engl. Meilen. Eine  $\frac{1}{2}$  engl. Meile breite Schlucht, welche sich von der die Ebene im Westen begrenzenden Hügelkette herabzieht, biegt sich an der Stelle, wo die Strafe sie durchschneidet, nach Norden, während der Weg in die etwa 100 Fufs tiefer liegende und von einem Bache durchströmte Schlucht hinabführte. Als der Reisende von der Höhe auf den ihm als Daba bezeichneten Punkt hinabblickte, vermeinte er anfänglich eine ausgebreitete rothe Flagge zu sehen, beim Näherkom-

<sup>1)</sup> Sonderbar ist der Widerspruch in den Worten des Reisenden. Während es zuerst heißt: *the road being across an arid plain, where not a blade of grass could be seen*, sagt er 8 Zeilen später von dieser durchweg graslosen Ebene, dafs er in derselben große Massen grasender Pferde und Murmelthiere angetroffen habe: *i saw numbers of Kyang, or wild horses, grazing about the plain as I went along.*

men zeigte es sich jedoch, daß dies der ganz mit blutrother Farbe überstrichene Lama-Platz sei. Derselbe glich einer großen Stadt mit Thürmen und Zinnen, bestand aber nur aus natürlichen Felsen, die in vergangenen Zeiten durch Wassergewalt in wunderliche Formen ausgewaschen und unterwühlt waren, und deren Inneres dann durch Menschenhände ausgehöhlt und zu Wohnungen eingerichtet worden war. Der Grund der Schlucht bestand aus sehr weichem Sandstein und war mit kleinen Kieseln bedeckt. Die Seiten derselben, welche etwa  $\frac{1}{2}$  engl. Meile betragen mochten, waren durchweg ausgehöhlt; der obere Theil dieser Höhlen war der Sitz der Lamas, während die unteren die Stadt bildeten. Eine Stelle, wo die Klippen nahe an einander traten, zeigte sich als Thor oder den Eingang zur Stadt, in die Bennett von seinem Standpunkte hineinsehen konnte. Schmale und gekrümmte Straßen erblickte er da, in denen einige niedrigere ausgehöhlte Felsblöcke das Ansehen von Kramläden hatten und weiß überlüncht waren. Kein Bau aus Backsteinen oder anderen Steinen war zu entdecken, alle Wohnungen waren von unten her in den Fels ausgegraben, welche ihr Licht durch künstlich durch die äußeren Felswände getriebene Fensteröffnungen erhielten. Nirgends war Holzwerk zu sehen, wie denn überhaupt in der ganzen Gegend nur dünnes Gestrüpp vorkommt. Mit diesem Einblick von oben herab in die Stadt mußte sich der Reisende begnügen; auch die ihn begleitenden Bhutaner betraten den Ort nicht, sondern legten hier ihre für den Tauschhandel mitgebrachten Waaren, wie Mehl, Reis etc. nieder und empfingen dagegen das Borax und Salz, letzteres, obgleich schlecht und schmutzig, ein für die Bhutaner und die Dorfbewohner der Abhänge des Himalaja bis nach Almora hin unschätzbare Artikel. Man kennt hier weder Münzen noch Gewichte; der Handel ist ausschließlich Tauschhandel. Das Salz kommt aus den Salzseen im Innern Thibets.

Bennett beschreibt das Land als ein höchst unfruchtbares. Es friert das ganze Jahr hindurch allnächtlich, und stets weht ein kalter Wind; dennoch war er überrascht von dem gänzlichen Mangel an Schnee, der nur die höchsten Bergreihen bedeckte. Während weiter nördlich in Lahul, Spiti und Tschini in einer Höhe von 12—13,000 Fufs der Schnee während 9 Monate im Jahre liegen bleibt, giebt es hier, wo das Tafelland 16,000 Fufs hoch ist, keinen Schnee. Und wiederum hatte er beim Uebersteigen des Padri-Passes bei Budrawar, der nur 10,000 Fufs hoch ist, ferner des 13,000 Fufs hohen Rotang-Passes zwischen Kula und Lahul mit gewaltigen Schneemassen zu kämpfen, die dort meilenweit das ganze Jahr hindurch liegen bleiben, während bei seinem Uebergang über den Tschor-Hoti-Pafs (18,300 Fufs) und über den Niti-Pafs (16,800 Fufs) nur geringe Schneemassen zu sehen waren. — r.

### Nachträge zu dem Aufsatz über die Pfahlbauten im ehemaligen Persanzig-See.

(Vergl. oben S. 187.)

Aus der Lage der Pfahlbauten und namentlich aus der Stellung derjenigen Pfähle, welche schräg gegen die Brücke eingerammt waren, um dieser in dem

moorigen Boden einen festeren Halt zu geben, kann man mit Gewißheit auf die Höhe der Pfahlbrücken und demnach auch auf die Höhe des Wasserstandes des Persanzig-Sees zu der Zeit schliessen, als diese Bauten ausgeführt wurden. Hieraus folgt, daß der Wasserstand des Sees zur Zeit der Pfahlbauten und vor 4 Jahren, bevor derselbe abgelassen wurde, fast derselbe gewesen sei.

Nun ist aber auf der ehemaligen Insel des Sees ein offenbar durch Menschenhand gelegter 40 Fufs langer Steindamm entdeckt worden, welcher in fast südlicher Richtung nach dem jetzigen Canal der Persante führt, über dem Wasserstande dieses Canals 1 Fufs liegt und demnach 8 Fufs unter dem Wasserspiegel des ehemaligen Persanzig-Sees gelegen hat.

Der Zweck dieses Steindammes ist durchaus räthselhaft; es steht demnach nur fest, daß derselbe älter als die Pfahlbauten ist, daß nach der Zeit, als derselbe angelegt wurde, die Persante ungefähr eine Viertelmeile unterhalb des Sees, wo sich deren Flußbett verengt, etwa um 8 Fufs anstaute und daß auf diese Art der Wasserspiegel des Sees um eben so viel erhöht wurde.

Eine eichene Gabel von etwa 4 Fufs Länge, die im Laufe dieses Sommers am Ufer des ehemaligen Persanzig-Sees in der jetzigen Wiese gefunden wurde und roh behauen ist, scheint die Vermuthung zu bestätigen, daß die Pfahlbrücken auf ähnlichen Gabeln gebaut worden sind.

In einer Wiese, eine Viertelmeile nördlich von dem Dorfe Streitzig, welches zwischen Neustettin und Persanzig liegt, wurde in dem vorigen Sommer ein kleiner, alter Brunnen entdeckt. Die Wiese war versumpft und theilweise mit ziemlich starken Erlen bewachsen; vor etwa 6 Jahren wurde dieselbe durch einen Graben entwässert und die Erlen wurden abgeholzt. Als man im vorigen Sommer beim Torfstechen die Torfschicht auf 4 Fufs abgeräumt hatte, stiefs man auf einer Stelle, die mit Erlen bewachsen gewesen war, unerwartet auf diesen Brunnen, der mit eichenen Bohlen roh ausgelegt, 3 Fufs lang, 2½ Fufs breit, etwa 4 Fufs tief ist und klares Wasser enthält.

In der Nähe des Brunnens sind keine Anzeichen vorhanden, daß dort jemals menschliche Wohnungen gestanden haben; die Umgebung der übrigens bedeutend großen Wiesenfläche besteht aus einem humusarmen Sandboden, ebenso der Untergrund der Wiese, woraus man schliessen kann, daß die Torfbildung in der Wiese nur sehr langsam von statten gehen konnte und daß der Brunnen, welcher 4 Fufs unter dem Torflager liegt, ein sehr hohes Alter haben muß.

Krasicki.

## Die Eisenbahnen in British-Indien.

Im XIII. Bde. der N. F. unserer Zeitschrift S. 223 haben wir bereits eine Uebersicht der im Jahre 1861 in British-Indien eröffneten und im Bau begriffenen Eisenbahnen gegeben; diese Zusammenstellung können wir gegenwärtig nach dem so eben erschienenen amtlichen Bericht: J. Danvers, „*Report to the Secretary of State for India in Council on Railways in India, for the Year 1865 and 1866.* London 1866“ vervollständigen.

4. East India-Bahn, von dem rechten Ufer des Hooghly gegenüber von Calcutta bis zum linken Ufer des Jumna bei Delhi (vergl. oben S. 223 f.) in einer Gesamtlänge von 1276 $\frac{1}{2}$  Miles, von denen am 1. Mai 1866 bereits 1129 $\frac{1}{2}$  M. beendet waren; es fehlen mithin bis zur Vollendung nur noch 147 M. Im Jahre 1865 wurde der Bau der  $\frac{2}{3}$  M. langen auf 14 Jochen von je 205 Fuß Spannung ruhenden Brücke über den Jumna bei Allahabad beendet.

2. Jubbulpoor-Bahn, eine Seitenbahn der vorhergehenden von Allahabad nach Jubbulpoor (225 M.) ist im Bau und wird wahrscheinlich im Jahre 1867 eröffnet werden.

3. Calcutta- und South-Eastern-Bahn (vergl. oben S. 224) 29 M. lang von Calcutta bis zum Mutlah-River ist seit 1862 vollständig dem Verkehr übergeben; man hofft, daß durch Verbesserung des Hafens von Canning, sowie durch Entfernung des Dschungel und durch Drainirung der Gegend die Bahn bessere Geschäfte machen wird als bis jetzt.

4. Eastern Bengal-Bahn (vergl. oben S. 224) 159 M. lang, von denen 79 M. dem Verkehr übergeben sind; der gegenwärtige Endpunkt ist Goalundo.

5. Madras-Bahn (vergl. oben S. 224), Südwest-Linie mit Einschluß der Bangalore-Zweigbahn 492 M., welche vollständig vollendet ist. Nordwest-Linie, 318 M., von der eine Strecke von 119 M. dem Verkehr übergeben ist.

6. Great Southern-Bahn (vergl. oben S. 225), 166 M.; 79 M. sind vollendet.

7. Great Indian Peninsula-Bahn, 1266 $\frac{3}{4}$  M.; eröffnet 701 $\frac{1}{2}$  M.

8. Bombay-Baroda und Central India-Bahn, 310 M. lang, von denen 306 M. eröffnet sind (vergl. oben S. 225).

9. Scinde-Bahn, ist in ihrer ganzen Länge von 109 M. eröffnet (vergl. oben S. 225).

10. Punjab-Bahn (vergl. oben S. 225); eröffnet in ihrer Gesamtlänge von 253 M. seit dem April 1865.

11. Punjab-Delhi-Bahn; Gesamtlänge 320 M., im Bau begriffen.

—r.

## Die Ansarier in Syrien.

Ueber die wenig bekannte Secte der Ansarier giebt Herr J. G. Rey in dem Bericht über seine im Jahre 1864 angestellte Forschungsreise im nördlichen Syrien nachstehende Notizen (*Bull. de la Soc. de Géogr.* 1866. T. XI. p. 456 ff.). Die Ansarier, deren Ursprung aus Persien hergeleitet wird, bewohnen die Gebirgsgegenden zwischen Tripoli und Adana. In letzterer Stadt sind sie, ebenso wie in Antiochia, sehr zahlreich und bekennen sich zum großen Theil, wenigstens dem Scheine nach, zum Islam. Die Ansarier sind sämmtlich Ackerbauer, und ohne Zweifel würden sie, wenn sie nicht fortwährend den Verfolgungen Seitens der Muhammedaner ausgesetzt wären, ihre Berge verlassen und sich in den fruchtbareren Ebenen anbauen. Was ihre Religion betrifft, so wissen wir darüber noch sehr wenig; nur so viel ist bekannt, daß dieselbe durchweg mysteriös ist. Mit

dem 18. Jahre werden die jungen Männer in diese Mysterien eingeweiht, nachdem sie von den Scheiks dazu vorbereitet sind. Die Ceremonie der Einweihung heißt Teznir. Die Eingeweihten theilen sich in vier Grade: Schamsi, Kamari, Kleisi und Schemali; sie verehren Sonne und Mond, und jedes dieser Gestirne führt den Namen Emir-el-Nahal (Fürst der Bienen), indem die diese Gestirne umkreisenden Sterne mit den dem Bienenstock umschwärmenden Bienen verglichen werden. Dieser Feuerhimmel ist ihr Paradies, und jeder Stern ist die Seele eines Auserwählten. Die Frauen sind von jedem Religionsunterricht ausgeschlossen. Nie hat ein Ansarier, selbst unter härtesten Martern, die Geheimnisse seines Glaubens verrathen. Dreimal täglich verrichten sie, den Blick nach Osten gewandt, unter freiem Himmel ihr Gebet, und wenn sie in solchen Augenblicken ein unreines Thier erblicken, so wird das Gebet ungültig. Waschungen und Beschneidung sind bei ihnen, wie bei den Muhammedanern, gebräuchlich; auch scheinen sie während des Ramadhan zu fasten. Ihr Hauptfesttag, Ghadir genannt, fällt auf den 18. Tag des Monats Zéli-Hadj; außerdem haben sie noch andere untergeordnetere Festtage, welche Aid-Quoddas genannt werden. — Polygamie und Ehebruch sind erlaubt; Heirathen werden durch Vermittelung und mit Genehmigung des Mokaddem, des Civiloberhauptes des Bezirks, geschlossen, welcher sich die Einwilligung, je nach den Vermögensumständen der zu Trauenden, höher oder niedriger bezahlen läßt. An der Spitze eines jeden Bezirks steht seit undenklichen Zeiten ein solcher Mokaddem, dessen Amt zwar erblich ist, vom türkischen Gouverneur zu Ladikie aber bestätigt werden muß. Bis vor Kurzem waren die Mokaddems fast unabhängig; gegenwärtig aber hat sich eine größere Anzahl derselben der türkischen Oberhoheit unterworfen, und nur die Bewohner des Hochgebirges, welche mit dem Namen Rebellen bezeichnet werden, haben ihre Autonomie bewahrt. Die Zahl der Ansarier wird auf etwa 64,000 bestimmt, welche in folgenden 17 Bezirken wohnen: Ladikie, Markab, Khawaby, Kadmus, Senti-Gibly, Beni Ali, Kardaha oder Kelbie, Muhelibe, Mozeiraa, Sahiun, Djebel-Akrad, Bâyr, Budjak, Bahlulie, Kaf, Djerbâz, Djebél-Edhemi (Namen, theilweise nach Eli Smith's Angaben berichtet). Alle diese Kreise gehören zum Liva Ladikie und enthalten 760 Dörfer mit einer Gesamtbevölkerung, einschließlic 14,000 Einwohner von Ladikie, von 130,000 Seelen, von denen 46,000 Muselmanen, 10,000 Christen (Maroniten oder Griechen), 10,000 Ismaeliten und 64,000 Ansarier. — r.

### Eisenbahnen in Californien.

(Aus Hunt's Merchant's Mag. 1866. p. 241.)

1. Die älteste Bahn ist der Sacramento Valley Railroad von Benicia an der Vallejo Bai in NNO.-Richtung nach Marysville geführt. — 2. San Francisco — San Jose Railroad geht von der Hauptstadt in südlicher und dann südöstlicher Richtung nach San Jose durch den fruchtbarsten Theil des Landes in einer Strecke von 50 engl. M. Beendet im Jahre 1863. — 3. An die vorige Bahn schließt sich der im Jahre 1862 begonnene Western Pacific Railroad,

welcher von San Jose über Stockton nach Sacramento City geführt ist; die Bahn ist bestimmt, die Francisco San Jose Bahn mit der Central Pacific Bahn zu verbinden; sie hat eine Gesamtlänge von 120 engl. M., nämlich 74 von San Jose bis Stockton und 46 von Stockton bis Sacramento City. — 4. San Francisco — Alameda Railroad. Der Hauptstamm beginnt am westlichen Ende der Bai von Alameda, geht durch San Leandro, Hayward's bis Vallejo's Mills, wo er von dem Western Pacific Railroad durchkreuzt wird. Eine Zweigbahn geht von Hayward's in das Amador-Thal. Die Section von Alameda bis Hayward's,  $16\frac{1}{2}$  M., ist in Angriff genommen. — 5. San Francisco — Oakland Railroad, eine kleine Bahn von 5 M. von der Bai von San Francisco durch Oakland nach San Antonio. Dieselbe soll noch weiter geführt werden bis zu einer Stelle am Ufer der Bai von San Francisco, welche der Insel Yerba Buena gegenüber liegt, wodurch die Verbindung mit der Hauptstadt wesentlich erleichtert werden würde. — 6. Central Pacific Railroad dient zur Verbindung des Stillen Oceans mit dem Osten des Staats; dieselbe wird durch den Donner Pafs geführt werden, welche Linie der früher vorgeschlagenen durch die Sierra Nevada vorzuziehen ist. Die Bahn wurde im Jahre 1863 begonnen; 55 M. sind vollendet, und hofft man in diesem Jahre Wilson Valley zu erreichen; sie wird die Sierra in einer Höhe von 5286 Fufs übersteigen und soll im nächsten Jahre bis Big Bend und später bis zur City of Salt Lake geführt werden. — 7. Placerville and Sacramento Valley Railroad. Eine 26 M. lange Bahn, welche die Stadt Folsom an der Sacramento Valley Bahn mit der Stadt Placerville in County Eldorado verbindet. — 8. California Central Railroad, begonnen im Jahre 1862, verbindet Folsom (Sacramento Valley Railroad) mit Lincoln; 18 M. lang. — 9. Yuba Railroad von Lincoln nach Marysville, 22 M. und im Bau begriffen. — 10. Northern California Railroad; die Bahn wird dem oberen Sacramento-Thal folgen, die Trinity- und Scott-Berge überschreiten, das Scott-Thal im Sirkiyou County durchschneiden und endlich in Oregon ausmünden. 22 M. waren zu Anfang dieses Jahres vollendet. — r.

### Einige Bemerkungen des Grafen Carl v. Krockow zu Dr. Schweinfurth's Reisebriefen im XIX. Bande der Zeitschrift für allgemeine Erdkunde.

Seite 309 schreibt Dr. Schweinfurth, daß der Gash in den Langhèb und Barka abfließe, wie auch die Karte besagt. Wenn der genannte Berichterstatter sich auf Aussagen von Kaufleuten oder gar unwissenden Eingeborenen beruft, so muß ich nach meinen Erfahrungen darauf antworten, daß derartige Händler, Führer oder Kameeltreiber nur den ihnen bekannten Weg kennen und von allen außerhalb desselben liegenden Gegenden eine oft unrichtige, mindestens übertriebene Meinung über nicht von ihnen gesehene Dinge haben, — und für mich nie ein zuverlässiger Beleg waren. Gleich danach sagt Dr. Schweinfurth „Der Langhèb hat ein Sandbett, das etwa 100 Schritt breit ist“. Ich bin in dem

Bett jener Chors über zwei Tage gereist und fand dessen Breite von 100 bis 120 und 140 Schritt ohne bedeutende Wassermarken an den sandigen Ufern.

Der Chor el Gash bei Kassala ist etwa 250 Schritt breit, und wenn dieser nach N. biegend, in den Chor el Langhèb sich ergösse, wie können dann die beiden vereinten Chors nur 100 Schritt, oder wie ich sage — die größte Breite von 140 Schritt haben, da die Tiefe bei beiden ziemlich gleich ist?

Ich beantworte diese Frage: Weil der Chor el Gash nach W. unter erschweren Umständen sich in manchen Jahren in den Bahr el Atbàra ergießt, größtentheils aber versiegt.

Der Graf du Bisson ist keine genügende Autorität, da er aufser einem ehrwürdigen Aussehen und französischer Schwatzhaftigkeit wenig Wissenschaftliches in sich hat; mein junger Freund hat sich offenbar durch seine äußere Erscheinung bestechen lassen. (Graf Krockow irrt, daß sich Dr. Schweinfurth durch den Grafen du Bisson habe bestechen lassen. Dr. Schweinfurth's Urtheil über den Grafen du Bisson, sowie über manche andere afrikanische Reisende ist ein sehr scharfes; die Redaction hielt es aber für passend, derartige, wie wir glauben, sehr treffende Bemerkungen aus den Briefen desselben wegzulassen. Auf Wunsch des Grafen Carl v. Krockow mag aber sein Urtheil über Herrn du Bisson hier folgen. Red.)

Wie wenig auf das Urtheil des Grafen du Bisson in seinen Mittheilungen zu geben ist, beweist, daß er an dem Atbàra herauf gereist und die zeitweilige Mündung des Gash nicht bemerkt (die doch W. Munzinger 1862 gefunden hat).

Daß der Graf du Bisson Alles wissen wollte und Nichts wußte, erscheint mir nothwendig zu sein, denn sonst hätte jener Mann nicht so, wie man zu sagen pflegt, ins Blaue hinein, ohne jede vorherige Erforschung sich nach Kuffit begeben, dort Intriguen angezettelt, als Ackerbauer zuerst eine Verschanzung errichtet, wo er, nachdem er durch einige hundert Mann egyptischer Truppen umzingelt und in seinen Befestigungs- und Colonie-Arbeiten gestört, nach 25 Tagen aufgefordert wurde, den Rückzug nach Kassala anzutreten. Dort brachte er mit seiner von 60 Europäern ihm treu gebliebenen Begleitung von 14 oder 16 Mann, die im elendesten Zustande, unter schlechter Behandlung, von Hunger verzehrt, in zerlumpter Kleidung und der Verachtung der Eingeborenen ausgesetzt hier ankam, das Ansehen aller dorthin kommenden Europäer in schlechten Ruf. Auf die Aussagen seiner Leute und eigene während meiner Anwesenheit in Kassala gesammelte Ansichten gestützt, kann ich Graf du Bisson nie als Vertrauensmann in geographisch-wissenschaftlichen Beobachtungen anerkennen, da ihm dazu alle Fähigkeiten mangeln.

Ueber Graf du Bisson habe ich mich vielleicht etwas hart ausgesprochen; aber der Wahrheit die Ehre gebend, kann ich nur Thatsachen reden lassen und werde schlechte, unedle Handlungen nicht beschönigen.

Seite 310 sagt Dr. Schweinfurth: Wichtig erscheint mir die Thatsache zu constatiren, daß Hamilton's Langhèb und Burckhardt's Orbay oder Langay identisch sind. Dem, wie Dr. Schweinfurth richtig sagt, zu nördlich gezeichneten Langhèb schließt sich das Uriba- (Burckhardt's Orbay-) Gebirge, nach den Küsten zulaufend, an, und ist meiner Beobachtung nach nicht identisch, sondern bildet den inneren verbindenden Gebirgsstock von rauhem unwirthlichen Cha-



rakter, während das weit gedehnte Langhèb-Gebirge nicht so schroff und mehr mit Busch bewachsen ist.

Seite 311 sagt Dr. Schweinfurth: Die Kameele der Schukrie sind sämmtlich weit kräftiger (wahrscheinlich weil sie mit Durra gefüttert werden), als die der Hadendoa. Der Herr Berichtstatter scheint mir im Irrthum zu sein. Die meist braunen, dunkelfarbigen Schukrie-Kameele sind grofs und schwerfällig, richtige Trampelthiere, während die weifsen schlank und leichtfüfsig gebauten Bishari-Kameele viele Hedgin, Laufkameele oder Dromedare liefern. Unsere kleinsten Ackerpferde und die mächtigen Brabanter Gaule bekommen dasselbe Futter, und dennoch wird ein schlesisches, thüringer oder mecklenburger Pferd kein brabanter werden — weil sie anderer Art sind. — So sehe ich diese Erscheinung an.

Seite 312 unter 1) Lage, Richtung des Djebel Kassala. Hatmie... liegt eine gute Stunde südwestlich von Kassala — mufs südöstlich heifsen. Seite 313 unter 2) Djebel Abu Gaml lag von meinem ersten Nachtlager SSO. und 62 M. östlich von dem Beobachtungspunkte an dem Atbära. Er erschien bedeutend näher dem Gesichte als der Djebel Kassala, was unmöglich wäre, läge er von letzterem in SSO. wie Munzinger's Karte angiebt. — Ich fand um einen Strich mehr nach S., also SSO. bei S., und noch ein geringes liegt der Abu Gaml von dem Djebel Kassala etwa 4—5 Stunden entfernt. Auf meiner Reise nach El Quedäref war ich derselben Ansicht, habe aber später eine andere Ueberzeugung gewonnen. Es sind in dem Sudan selbst optische Täuschungen den besten und in Europa geübtesten Augen widerfahren, und hier ist die scharfkantige Felsenspitze des Abu Gaml dem Beobachter näher als die abgerundeten kuppelförmigen Spitzen des Djebel Kassala erschienen. Ich kam zwei Mal unter dem Abu Gaml vorbei und habe seine Lage sorgsam verglichen und fand ihn in SSO. bei S. vom Berge Kassala gelegen.

Auf Seite 318 sagt Dr. Schweinfurth: „In vielen Reisebeschreibungen ist die Ansicht ausgesprochen, Matamma sei der ungesundeste Ort im Sudan. Das ist aber eine offenbare Uebertreibung. Von den vier Europäern, aus welchen die hiesige Mission besteht, ist seit drei Jahren noch keiner gestorben“.

Warum sagt uns Herr Dr. Schweinfurth nicht, dafs der erste Missionar, Herr Eiperle, fast zwei Jahre, seine Frau über ein Jahr und Herr Mutschler seit seinem Dortsein (9—10 Monate) stets am Fieber mehr oder weniger gelitten und die beiden letzteren dem Tode nahe waren? Ich war auch in Matamma und diese Nachricht hörte ich selbst aus Herrn Eiperle's Munde. Die Luft Matammas ist gefährlich, mehr noch das Wasser, und das gefährliche Fieber verschont selten Jemand. Ich zählte zu den letzteren, obgleich ich mehrere Ausflüge in der heifsesten Zeit nach und an den 3—4 Stunden entfernten Ufern des Atbära machte. (Dr. Schw. schreibt „in vielen Reiseberichten“, nicht aber „in allen“, wie Graf Krockow herausliefert. Red.)

Seite 321 sagt Dr. Schweinfurth: „Denn die Hyänen selber tasteten den Leib ihres Bruders nicht an“. Dies mag im freien Zustande nur bei anderweitiger Nahrung bei jenen Thieren gelten. Auf der Rückreise hatte mein Reisegefährte einige junge gefleckte Hyänen zusammengespart, und eines Nachts wurde ich durch wimmerndes Geheul erweckt. Wie ich an den Käfig trat, hatten drei jener kleinen scheufslichen Ungethüme den schwächeren Gefährten angefallen, und

lebend hingen die Eingeweide dem Opfer heraus, an denen die Bezwinger ihre Mahlzeit hielten. Die Hyäne hat mit ihrer alles verschlingenden Gefräßigkeit, im Zustande von Hunger, wohl kaum eine Achtung vor ihren getödteten Geschlechts-Genossen. (Dr. Schw. spricht nur von dem einen Falle, indem er „tasteten“, nicht aber, wie Graf Krockow liest „tasten“, schreibt. Red.)

### Zur Statistik der argentinischen Republik.

(Auszug aus: „La república Argentina, sus colonias agrícolas etc. por la Comisión de Inmigración de Buenos Aires. Buenos-Aires 1866.)

Provinzen.	Areal in □ Leguas.	Bevöl- kerung.	Provinzen.	Areal in □ Leguas.	Bevöl- kerung.
Buenos-Aires . .	7000	395,000	San Luis . . .	2000	58,000
Catamarca . . .	3500	97,000	San Juan . . .	3300	70,000
Cordoba . . . .	6000	140,000	Santiago del Estero	3500	90,000
Corrientes . . .	6000	90,000	Tucuman . . . .	1500	100,000
Entre Rios . . .	5000	107,000			
Jujuy . . . . .	3000	40,000		57,300	1,410,000
Mendoza . . . .	6000	58,000			
La Rioja . . . .	3500	40,000	Chaco . . . . .	25,000	40,000
Salta . . . . .	5000	80,000	Patagones . . . .	35,000	40,000
Santa Fé . . . .	2000	45,000	Pampa Argentina	9000	6000

Folgende Ackerbau-Colonien befinden sich in der Argentina:

- 1) In der Provinz Santa Fé: Colonie Esperanza, 8 Leguas nördlich von Santa Fé, mit 355 Familien und 1627 Individuen, unter denen 852 Schweizer, 207 Franzosen, 456 Deutsche; Colonie San Gerónimo, 2 Leguas von Esperanza, mit 157 Familien und 800 Individuen, unter denen 640 Schweizer, 67 Deutsche; Colonie San Carlos, 8 Leguas SO. von Santa Fé und 6 Leguas S. von Esperanza, mit 138 Familien und 735 Individuen, unter denen 393 Schweizer, 204 Italiener; Colonie Helvétia, 5 Leguas N. von Cayastá, mit 40 Familien und 167 Individuen; Colonie Guardia de la Esquina und Colonie San José de la Esquina, beide projectirt.
- 2) In der Provinz Entre Rios: Colonie San José, 7 Leguas N. von Concepcion del Uruguay, mit 394 Familien, unter denen 200 schweizer und 125 französische, 54 italienisch und 15 deutsche, zusammen mit 2280 Individuen; Colonie Villa Urquiza, am Paraná zwischen Paraná und Rio de la Conchas, mit 71 Familien, unter denen 20 schweizer und 32 italienische, zusammen mit 355 Individuen.
- 3) In der Provinz Buenos-Aires: Colonie Baradero, 40 Leguas nördlich von Buenos-Aires am Paraná, mit 150 schweizer Familien und 875 Individuen; Colonie San Pedro, im Entstehen, 3 Leguas NO. von Ba-

radero am Paraná; Colonie Carmen de Patagones, mit 10 Familien und 80 Individuen; man hofft auf Ansiedelung von 100 schweizer Familien; Colonie Chubut, am Rio Chubut und 20 Millas von Bahia Nueva, mit 25 Familien und 146 Individuen.

- 4) In der Provinz Salta: Colonie Ravadavia, am östlichen Ufer des Rio Bermejo, 4 Leguas von Esquina Grande, mit 54 Familien und 550 Individuen.

Die Einwanderung in die Argentina betrug im Jahre 1858: 4658, 1862: 6716, 1863: 10,408, 1864: 11,682, 1865: 11,767 Seelen; unter letzteren befanden sich 5001 Italiener, 2282 Franzosen, 1586 Spanier, 1515 Engländer, 502 Schweizer und 289 Deutsche.

#### Eisenbahnen.

Buenos-Aires — Villa de Mercedes seit dem 1. März 1865 fertig. Stationen: Buenos-Aires bis Parque á la Floresta 9917 Meter; Floresta — Moron 12,183 M.; Moron — Moreno 17,000 M.; Moreno — Lujan 30,000 M.; Lujan — Villa de Mercedes 32,000 M.; Gesamtlänge 101,000 M. Die Fortsetzung dieser Bahn von Villa de Mercedes bis Chivilcoy, 58,000 M., ist im Bau.

Buenos-Aires — San Fernando. Stationen: Buenos-Aires — Belgrano 8080 M.; Belgrano — Los Olivos 6460 M.; Los Olivos — San Isidro 4880 M.; San Isidro — San Fernando 8080 M.; San Fernando — Las Conchas 3646 M. Gesamtlänge 31,146 M. Die Fortsetzung dieser Bahn von Las Conchas bis Zárata, 78,000 M., ist projectirt.

Buenos-Aires — Chascomús. Stationen: Buenos-Aires — Barracas 4000 M.; Barracas — Lomas de Zamora 11,000 M.; Lomas — San Vincente 25,000 M.; San Vincente — Chascomús 73,000 M. Gesamtlänge 113,000 M. Die Fortsetzung dieser Bahn von Chascomús bis Dolores, 90,000 M., ist im Bau.

Buenos-Aires — Ensenada. Gesamtlänge 50,990 M., von denen 5413 M. bis Boca y Barracas vollendet und 45,000 M. projectirt sind.

Rosario — Cordoba; vollendet sind 112,000 M.; im Bau begriffen 288,000 M.

Entre Rios besitzt eine Eisenbahn zwischen Gualaguay und Porto Ruiz, 9654 M.; eine zweite Bahn zwischen Paraná und Nogoyá, 102,743 M., ist projectirt.

Projectirt ist eine Bahn von Concordia über Federacion nach Monte Caseros und von da über Curuzú-cuatíá nach Mercedes, am rechten Ufer des Uruguay, in einer Gesamtlänge von 313,755 M.

—r.

#### Geographische Lage von Jarkand.

Mit der Ermordung H. v. Schlagintweit's unter den Mauern von Jarkand gingen bekanntlich auch die Aufzeichnungen dieses ausgezeichneten Reisenden über chinesisches Kaschgarien verloren. Ueber die geographische Lage von Jar-

kand erhalten wir nun durch einen vom Capt. T. G. Montgomerie der Londoner geographischen Gesellschaft am 14. Mai vorgelegten Bericht (vergl. *Reader*. 1866) einige interessante Notizen, aus welchen, wenn man dem mit diesen Messungen beauftragten Dolmetscher Glauben schenken darf, hervorgeht, daß Jarkand auf unseren Karten unrichtig eingezeichnet ist. Capt. Montgomerie, astronomischer Gehülfe der trigonometrischen Vermessungs-Commission in Indien, fand nämlich einen unterrichteten Munschi bereit, sich nach Ost-Türkistan zu begeben, um dort mittelst Instrumente die Lage von Jarkand zu bestimmen. Derselbe trat im Sommer 1863 seine Wanderung nach Jarkand an, verweilte daselbst während des Winters und kehrte im folgenden Frühjahr über die Gebirgspässe zurück. Leider wurde er aber auf seiner Rückkehr in der Nähe einer Vermessungsstation ermordet, doch kamen seine Aufzeichnungen in die Hände Montgomerie's. Danach ist die Breite von Jarkand  $38^{\circ} 19' 46''$ , die Länge  $77^{\circ} 30'$  östl. v. Greenw., die Höhe über dem Meeresspiegel 4000 Fufs. Die Reise über die Gebirge bis zur Wasserscheide, welche Indien von Türkistan trennt, währte 51 Tage; während 25 Tagen durchzog er ein Land, das von einer Erhebung von 15,000 Fufs, und während 45 Tagen durch eine Gegend, die nirgends niedriger als 9000 Fufs war. Die Entfernung in gerader Linie von Dschammur bis Jarkand beträgt 430 Miles, so daß die Berge an ihrem schmalsten Theil eine Breite von wenigstens 400 Miles haben. Der Winter in Jarkand war sehr streng, indem in den ersten Tagen des Januar das Thermometer fast bis zum Gefrierpunkt sank; vom 19.—26. Januar fiel Schnee; der Himmel war gewöhnlich hell. Das Land soll sehr fruchtbar sein. Die Provinz wird von chinesischen Beamten beherrscht; in der Stadt selbst lag eine chinesische Besatzung. Der größere Theil der Bevölkerung besteht aus Muhammedanern und hat ihren eigenen, dem chinesischen jedoch untergeordneten Gouverneur.

—r.

### Eisenbahnen auf Sicilien.

Das sicilianische Eisenbahnnetz wird umfassen: die Bahn von Messina nach Syracus (via Catania) 182 Kilom. Von Catania nach Palermo 251 Kil. Zweigbahnen nach Girgenti und Licata 118 Kil. und von Palermo nach Trapani und Marsala 160 Kil., zusammen 711 Kil. — Die Linie von Messina nach Syracus zerfällt in 3 Sectionen, nämlich von Messina bis Alcantara (52 Kil.), von Alcantara-Catania (47 Kil.), von Catania bis Syracus (83 Kil.). Auf der Strecke von Messina bis Catania hat am 24. Juni 1866 die erste Probefahrt stattgefunden. Auf der Linie von Palermo bis Catania ist die erste Section Palermo-Termini (37 Kil.) dem Betrieb übergeben; die zweite Section Termini-Campofranco (70 Kil.) ist an 20 verschiedenen Punkten in Angriff genommen; man hofft dieselbe im März 1867 zu eröffnen. Der Bau der übrigen Sectionen dieser Linien ist noch bedeutend im Rückstande, besonders die Section Campofranco — Carapepe (84 Kil.), desgleichen die Zweigbahn nach Girgenti und Licata.

—r.