

Werk

Titel: Miscellen

Ort: Berlin

Jahr: 1868

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1868_0003|LOG_0010

Kontakt/Contact

Digizeitschriften e.V.
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

zwei Backzähnen schon vollkommen entwickelt gewesen, so daß also ein Alter von wenigstens 3—4 Jahren erreicht sein mußte. Die Augenzähne liegen sichtbar über den entwickelten Zähnen im Kiefer. Die Dimensionen des Ganzen sind aber so außerordentlich gering, daß die Backzähnen nur 2—3 Linien Breite bei $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ Linien Höhe, einschließlich der Wurzeln, haben, und daß die ganze Länge von der hinteren Kante des letzten Backzähns bis zur Schneide des vordersten Zahnes nur wenig über $\frac{3}{4}$ Zoll erreicht. Die übrigen Knochenreste sind alle in gleichem Verhältniß klein. Hieraus darf man wohl schon schließen, daß die Völkerschaft, welche hier ihre Todten bestattet hat, von sehr geringer Körpergröße war.

Die weitere Untersuchung der Knochen, die Analyse der gefundenen Bronze, der Vergleich mit anderen ähnlichen Funden und weitere Nachgrabungen, die wir mit der gütigen Zustimmung des Grundbesitzers, Freiherrn v. Bonseri, im nächsten Frühjahr zu machen denken, werden hoffentlich noch weitere Aufklärung geben.

Miscellen.

Die zweite Northern Territory-Expedition unter Capt. F. C. Cadell,

mitgetheilt von H. G—h aus Adelaide in Süd-Australien ¹⁾.

Nachdem die erste Northern Territory-Expedition unter Colonel Finnis und später unter Mr. Manton und Mr. M'Kinlay, ohne ihren Zweck erfüllt zu haben, von der südaustralischen Regierung zurückberufen und aufgelöst worden, wurde eine zweite ausgerüstet und die Leitung derselben dem erfahrenen F. C. Cadell anvertraut. Dieser unternahm am 20. April 1867 seiner Aufgabe, und die ersten Nachrichten von ihm sind endlich am letzten October bei der Regierung in Adelaide eingetroffen, welche ein sehr hohes geographisches Interesse darbieten, wenn gleich der eigentliche Zweck der Reise — die Auffindung einer zur Anlage einer Filial-Colonie geeigneten Gegend — noch immer nicht zur Lösung gebracht ist, und in so fern haben die gelieferten Resultate die practischdenkenden Colonisten wenig befriedigt.

Die außerordentliche geographische Bedeutung dieser Exploration concentrirt sich in folgenden drei Hauptmomenten:

- 1) Die Auffindung eines bisher völlig unbekannten, aber sehr bedeutenden Flusses.

¹⁾ Vergl. diese Zeitschrift. II. 1867. S. 454. 457.

- 2) Die genauere Untersuchung des Roper-Flusses.
- 3) Die höchst wichtige Entdeckung, daß der östliche Ausläufer von Arnheim's Land, nördlich von Blue Mud Bay, nicht mit dem Festlande zusammenhängt, sondern ein Polynesien — *collection of islands* — bildet.

Capt. Cadell war mit dem Dampfer Eagle, begleitet von dem Schoner Firefly, ausgelaufen und am 22. August traf der Eagle wieder bei Sweer's Island vor dem Albertflusse ein. Mr. Cadell begab sich ohne Verzug nach Burke Town und fertigte dort, am 26. August, zunächst eine telegraphische Depesche für seine Regierung an, die er per Boten an die nächste Telegraphenstation in Port Bowen schickte, von wo sie jedoch erst am 1. October an ihre Adresse abging. Diesem Telegramme folgte dann, ebenfalls von Burke Town aus, ein weiterer ausführlicher Bericht „*Thrown off in the public room of a bush inn on the very ultima thule of civilization*“, wie es darin heisst, welcher nach Mitte October vorigen Jahres in Adelaide eintraf. Ich entnehme demselben nun Folgendes:

Der Eagle mit dem Firefly erreichte am 3. Mai den Liverpool R. Am 7ten landete man die Pferde, indess schon in der ersten Nacht wurden selbige von den hier hausenden, sehr gefräßigen Alligators angefallen und zwei derselben starben an den erlittenen Wunden. Die Eingeborenen waren über die Ankunft der Weißen sehr erfreut, wie sie denn überhaupt, den Reisenden gegenüber, fortwährend ein freundliches Benehmen bewahrten und stets zu allerlei Diensten, wie Wasserholen und Holztragen, gern bereit waren; nur in einem einzigen Falle kam eine kleine Reibung vor.

Hierauf begab sich Mr. Cadell mit einigen seiner Gefährten nach Mount Norris Bay, wo es ihm nicht gelang, wie er gehofft hatte, den schon bekannten Wilden Rob White, von dem er wußte, daß er gut englisch sprach, da er früher in Sydney gewesen, aufzufinden; eben so war es, zum großen Mißvergnügen, nicht möglich, einige Buffalos zu erlegen, wenn gleich etliche angeschossen wurden.

Unter solchen Täuschungen kehrten die Reisenden nun wieder nach dem Liverpool R. zurück, der dann näher untersucht ward. Derselbe besitzt, wie sich ergab, eine ganz vortreffliche, tiefe Mündung und ist für kleine Fahrzeuge sehr leicht zugänglich. An beiden Ufern des Flusses entlang ist üppiges Weideland, und ein wenig landeinwärts findet sich zum Theil sehr guter Ackerboden. Das Land selbst erhebt sich mäfsig, gutes Wasser ist reichlich vorhanden und an trefflichen Bausteinen herrscht großer Ueberfluß; nur die zahllosen Moskitoschwärme wurden zur entsetzlichen Plage. Capt. Cadell meint, daß der Liverpool eine zu einer Ansiedelung geeignete Gegend darbieten möchte, wenigstens habe er auf seiner Reise hier die relativ beste Gegend dazu vorgefunden ¹⁾.

¹⁾ Der Liverpool ist bekanntlich schon von früheren Reisenden untersucht. Capt. King, der denselben im Jahre 1819 entdeckte und weiter erforschte, berichtete dormalen, daß er für Fahrzeuge leicht zugänglich sei, daß seine Mündung 4 Miles in Weite habe und eine Tiefe von 10—14 Fathoms besitze, und daß seine Ufer bis zu einer Entfernung von 14 Miles, wo sich dann das Land in eine große Ebene ausbreite, mit Mangroves besetzt seien. Alles dies wird jetzt von Mr. Cadell völlig bestätigt.

Dem Berichte folgend, kommen wir jetzt auf die sehr wichtige Entdeckung eines bisher unbekannten, sehr bedeutenden Flusses, ungefähr 3 oder 4 Miles östlich vom Liverpool oder genauer in long. $134^{\circ} 35'$ und lat. $12^{\circ} 5'$. Der Schoner Firefly ging denselben 40 Miles hinauf, und war in dieser Länge seine Tiefe 5 Fathoms und seine Weite 60 Yards, ohne dafs Anzeichen vorlagen, die auf Zunahme oder Abnahme dieser Dimensionen schliessen liefsen. Die Eingeborenen an diesem Flusse waren ungewöhnlich zahlreich. Mr. Cadell gab dem neu aufgefundenen Flusse den Namen „Blyth River“, nach dem Honorable Mr. Arthur Blyth, einem langjährigen Parlamentsmitgliede Süd-Australiens und zur Zeit der Abreise Cadell's Finanzminister. Dieser Blyth R. mündet in eine Bay, welcher der Capitän den Namen „Boucaut Bay“ gab, zu Ehren des dermaligen Premier und Justizministers, des Honorable Mr. James P. Boucaut. Ob die Gegend an und bei diesem Flusse sich zu einer etwaigen Ansiedelung eignen möchte, darüber findet sich in dem Berichte weiter nichts angedeutet.

Jetzt folgte die Untersuchung des Terrains nördlich von Blue Mud Bay in East Arnheim's Land, und hier machte Mr. Cadell eine außerordentliche Entdeckung. Bisher hatte Niemand daran gezweifelt, dafs der ganze Osten von Arnheim's Land einen Theil des Festlandes bilde, aber dem ist durchaus nicht so, denn es besteht der nördliche Ausläufer des Ostens aus einem vollkommenen Polynisien oder einer Inselwelt. Der Dampfer Eagle traf nämlich in lat. $12^{\circ} 3'$ und long. $135^{\circ} 40'$ auf eine bisher unbekannte Wasserstrafse, in welche er einlenkte und die er dann weiter verfolgte. Dabei ergab es sich, dafs dieselbe eine Länge von 30 Miles hatte und in Arnheim's Bay mündete, in die denn auch der Dampfer wirklich einlief. Die ganze Gegend erwies sich aber als ein Complex kleiner Inseln, von denen indefs Mr. Cadell keine sehr vortheilhafte Schilderung macht. Der besonderen Wichtigkeit dieser Entdeckung wegen, will ich seine eigenen Worte wiedergeben. Es heifst unter dem Datum des 20. Juli: *„We had been passing through a wretched sonderbund, or collection of islands, tenanted apparently by alligators. They (the islands) were fringed with narrow but luxuriant belts of mangroves, whilst their interiors — dead flats — were occupied by clay-pans, or supported scanty salsolaceous plants.“*

Nach dieser Excursion unter den Eilanden begaben sich die Reisenden, zu Anfang August, nach dem Roper-Flusse, dessen Eingang sich, selbst für leicht gebaute Dampfer, als kaum passirbar erwies. Mr. Cadell ging mit einigen seiner Gefährten ungefähr 40 Miles diesen Fluß hinauf, als sie plötzlich durch eine quer durch denselben laufende Sandbank an dem weiteren Vordringen verhindert wurden. Bis dahin hatte der Roper, der übrigens sehr schönes frisches Wasser enthielt, eine sich gleichbleibende Tiefe von 2 Fathoms gehabt. Seine Ufer waren viel steiler, als dies gewöhnlich bei derartigen Flüssen der Fall ist, und auch frei von den sonst beständig auftretenden Mangroves, wogegen das anliegende Land sich zur offenen Ebene ausbreitete. Granit und Quarz waren hinreichend vorhanden ¹⁾.

¹⁾ Die Mündung des Roper R. war bisher so gut wie gar nicht bekannt, wenn gleich schon der unglückliche Leichardt diesen Fluß weiter hinauf untersucht hatte. Dieser berühmte Reisende traf im Monat October in einer Entfernung von ungefähr

Hier, an dem oberen Laufe, war es auch, daß ein Eingeborener vom Ufer her den Reisenden Zeichen einer gewünschten Annäherung gab und dann, durch den Fluß watend, sich dem Boote näherte und durch allerlei Pantomimen zu verstehen gab, daß ein einzelner weißer Mann, mit einem langen Barte bis auf die Brust herab, in der Gegend wäre oder gewesen wäre, aber jetzt, an einem Nebenflusse des Roper hinauf, einen langen Weg gegangen, um Schildkröten zu suchen. Capt. Cadell bemerkt dazu: ich bin geneigt dafür zu halten, daß dieser einsame Wanderer närrisch ist, da die Wilden anzudeuten schienen, daß er den Erdboden beständig mit einem Speere aufwühle, es sei denn, daß man annehme, er suche nach verborgenen Schätzen, wie Silas Wegg in dem Lande von Bof-finses Bower ¹⁾).

Als Mr. Cadell dann den Roper in nördlicher Richtung verließ und dabei den Firefly in's Schlepptau nahm, gerieth der Eagle plötzlich auf den Grund, während der Schoner mit rascher Fahrt auf das Dampfschiff losrannte und dabei dermaßen beschädigt ward, daß er, trotz aller Anstrengungen der Mannschaft, sank und verloren ging.

Das wären die wichtigsten Momente dieser interessanten Entdeckungsreise, und ich will jetzt nur noch folgende Einzelheiten aus dem Berichte anführen.

Von den 20 Pferden, die man mitgenommen hatte, wurden zwei von Alligatoren getödtet, zwei ertranken im Flusse, eins fiel plötzlich todt zur Erde und zwei liefen davon. Die noch übrigen 13 Pferde liefs man auf Maria Island vor dem Roper zurück, um, bei der wahrscheinlichen Rückkehr, sie von dort wieder abzuholen.

Ferner bemerkt Mr. Cadell: es war uns nicht möglich, weit in's Innere vorzudringen, bald wegen der Sandsteinfelsen, bald wegen der ausgebreiteten Sümpfe, theils aber auch wegen des kläglichen Zustandes unserer Pferde, so wie wegen der Untersuchungen der Küste, die wir nothwendig vorzunehmen hatten.

Die Gesellschaft erfreute sich während der ganzen Reise der besten Gesundheit. Der Schmied George Fraser erschofs sich unvorsichtigerweise mit seinem Gewehre, und ein Eingeborener, den man von Cape York mitgenommen hatte, ertrank, als er zu desertiren versuchte.

Die Gegend, welche erforscht wurde, bot im Allgemeinen ein Weideland dar. Futter war überreich vorhanden, aber es ist zu grob für Pferde und zu viel Gras-Saamen, *grass seeds*, für Schafe. Es ist ein wellenförmiger offener

20 Miles von der Seeküste auf denselben, und er fand das Land am linken Ufer gut begraset und mit offenem Holze versehen, hauptsächlich mit der sogenannten „*Australian box*“. Wasservögel, insbesondere Enten und Gänse, waren außerordentlich zahlreich, und der Fluß selbst war reich an Fischen, welche die Eingeborenen, die im Besitze eiserner Schneidewerkzeuge waren, in Fallen, aus wildem, indianischem Rohre, *ratan*, angefertigt, fingen. Eßbare Muscheln waren auch in Ueberfluß vorhanden, welche ein wesentliches Nahrungsmittel der Wilden ausmachten. Je weiter Dr. Leichardt den Fluß in westlicher Richtung verfolgte, desto besser wurde der Boden des Landes.

¹⁾ Sollte man hier nicht besser an den unglücklichen Dr. Leichardt erinnert werden?

Forst, der sehr heftigen Fluthen zur Zeit der Northwest-Monsoons ausgesetzt ist. Eine Vermessung läßt sich nur während der Südost-Monsoons vornehmen.

Das Maximum des Thermometers betrug 90° Fahrenheit und das Minimum 54° F. Die mittlere Temperatur des Jahres, meint Capt. Cadell, würde niedriger sein, als die von Adelaide, wo sie auf 64° F. zu stehen kommt.

Sehr viel gefährliche Stellen wurden an der Küste aufgefunden, die noch nicht zur Aufnahme in die Seekarten gekommen sind.

Man begegnete mehreren malaischen Fahrzeugen, *proas*, und Trepang wurde an verschiedenen Stellen der Küsten in großer Menge bemerkt.

Soweit der Reisebericht. Ob nun die südaustralische Regierung, auf solche gemeldete Thatsachen hin, sich für die Anlegung einer Colonie am Liverpool aussprechen werde, ist noch unentschieden und zweifelhaft, zumal da in dem Berichte selbst gerade nichts zu diesem Entschlusse Zwingendes liegt, und auch der Umstand, daß Mr. Cadell, mit Bewilligung seiner Regierung, damit umgeht, die Exploration nunmehr weiter nach Adam Bay und dem Victoria R. auszu dehnen, spricht dafür, daß er selbst nicht an eine besondere Empfehlung des Liverpool R. glaubt. Eben so ist natürlich auch die Frage noch unentschieden, ob, falls diese Gegend verworfen wird, eine weitere Erforschung der Küste des Northern Territory überhaupt statthaben soll. Durch die inzwischen erfolgte Ankunft des Prinzen Alfred in Adelaide ist jede andere Angelegenheit einstweilen in den Hintergrund getreten.

An die wirkliche Ausführung der Anlegung einer Colonie im Norden glaubt fast Niemand mehr — Kolonien lassen sich ja auch nicht octroiren —, andererseits aber fühlt man wieder sehr richtig, daß es doch zu bedauern wäre, wenn dem Capt. Cadell, da er einmal drüben ist, die Gelegenheit genommen würde, die noch unbekannten Gegenden an der Nordküste Australiens für die geographische Kenntniß zu erbeuten.

Daß dort gutes Land existirt, ist, ohne alle Frage, ausgemacht, aber die Schwierigkeit im vorliegenden Falle ist, es zu vermessen und den ursprünglichen Käufern innerhalb der beim Verkaufe stipulirten fünf Jahre, die im März 1869 ablaufen, zu übergeben ¹⁾.

¹⁾ Zur Orientirung hole ich Folgendes nach. Die Kosten dieser Northern Territory-Expeditionen wurden in der Weise aufgebracht, daß im März 1864, theils in Adelaide, theils in London, 800,000 Acres Land, gelegen in der neuen Colonie *in spe* irgend wo in Nord-Australien, öffentlich verkauft wurden, die auch wirklich die Kaufsumme von nahe 100,000 £ lieferten. Davon gingen unter der unverantwortlichen Wirthschaft des Colonel Finnis über 78,000 £ nutzlos verloren und für den Rest, 20,487 £, ist die jetzige Expedition unter Capt. Cadell ausgerüstet worden. Die südaustralische Regierung ist dabei in ein sehr verdrießliches Dilemma gerathen. Der Verkaufscontract bei obigen 800,000 Acres besagte ausdrücklich, daß die Uebergabe derselben innerhalb 5 Jahre, vom Tage des Verkaufs an gerechnet, also bis zum März 1869, stattfinden müsse. Angenommen nun, daß es Mr. Cadell gelingt, eine zu einer Colonie geeignete Gegend aufzufinden, so bleibt es immerhin eine Unmöglichkeit, die Vermessung bis März 1869 auszuführen; ferner würde diese, nach genauer Berechnung, wenigstens auf 50,000 £ zu stehen kommen — und woher dies Geld nehmen, da die 100,000 £ verausgabt sind? Und endlich, wenn Mr. Cadell kein passendes Terrain auffindet, wie sollen die Landkäufer, denen

Einen neuen Beweis von der Tauglichkeit des Landes in Northern Territory zu Weidezwecken ergibt sich auch noch neuerdings wieder aus einem vom 13. Juli 1867 datirten Schreiben des bekannten Explorers Mr. Landsborough, von Burke Town am Golf von Carpentaria aus, an den Gouverneur von Queensland, Sir George Bowen, worin es unter Anderem wörtlich heisst:

Ich darf dies mein Schreiben nicht endigen, ohne zu erwähnen, daß hier ein beträchtlicher Theil bisher unbekannten Landes von einigen Squatters untersucht und daß dabei sehr gutes Weideland an den westlichen Nebenflüssen des Herbert R. aufgefunden worden ist, welches von den Squatters sofort in Besitz genommen und theilweise mit Hornvieh und Schafen besetzt worden. Aber es hat sich herausgestellt, daß der grössere Theil dieses neu entdeckten Weidelandes westlich von den Grenzen unserer Colonie (Queensland) liegt und folglich dem südaustralischen Gebiete angehört.

Ueber die weiteren Vorgänge der Northern Territory-Angelegenheit werde ich Ihnen sofortigen genauen Bericht einsenden.

Die transoceanische Postdampfschiffahrt mit Staatshülfe.

(*La navigation à vapeur transocéanique par Eugène Flachet. 2 vol. avec un atlas. Paris, Baudry. 8.*)

Man zählt gegenwärtig gegen 200 transoceanische Postdampfschiffe, welche von England, Frankreich und den Vereinigten Staaten, also von den drei grossen Seemächten, subventionirt werden. Der Werth dieses Materials überschreitet 400 Millionen Francs. Die drei grossen englischen Unternehmungen, die Gesellschaft Royal-Mail, für den Golf von Mexiko, die Antillen, Brasilien und La Plata, die Gesellschaft Cunard, für den Dienst zwischen England und den Vereinigten Staaten (ausgezeichnet durch Eleganz und Schnelligkeit der Schiffe), endlich die Peninsular and Oriental Company, für das Mittelmeer und die indisch-chinesischen Meere, beschäftigen zusammen 87 Postdampfer und durchlaufen zur Zeit nach den Bestimmungen ihrer Contracte gegen 700,000 Seemeilen mit einer Staatsunterstützung von im Ganzen etwa 26 Millionen Francs. — In Frankreich sind die transoceanischen Packetbootlinien erst neueren Datums, sämmtlich unter dem zweiten Kaiserreich eingerichtet und hauptsächlich aus Nationaleifersucht, da man sich von England weder im Colonial- noch im Seewesen ausstechen lassen wollte. Verdienste um die transoceanische Postdampfschiffahrt haben in Frankreich namentlich der Eingangs gedachte Flachet, dessen citirtes Werk das wissenschaftliche und statistische Material am Vollständigsten enthält, und Charles Lavollée, welcher bereits im zweiten Februarheft der *Revue des deux mondes* vom

man nicht Wort gehalten, entschädigt werden, denn die Assembly hat bereits zu verstehen gegeben, daß sie nicht Willens sei, die Colonial-Kasse für eine verunglückte Speculation von Privaten, die leicht einen hundertfachen Gewinn hätte davon tragen können, büßen zu lassen. Die ganze Sache ist jedenfalls eine sehr verfahrenere, und das Drama dürfte sehr leicht mit einem fetten Prozesse für Advokaten schliessen.

Jahre 1853 in dem Artikel: „*Des nouvelles voies maritimes pour la France. — Les paquebots transatlantiques*“ auf die große Bedeutsamkeit der überseeischen Postdampfschiffahrt aufmerksam machte. In Frankreich beutet die Gesellschaft der Messageries impériales mit 62 Dampfern ein Netz von 471,000 Meilen im Mittelmeer, im atlantischen, indischen und den westlichen Seen des stillen Oceans aus, mit einer Subvention von 14½ Millionen. Die Compagnie générale transatlantique läßt von 21 Packetbooten eine Reihe von 170,000 Meilen für den Dienst der Vereinigten Staaten, der Antillen und Mexiko's jährlich durchlaufen, bei einer Staatsunterstützung von 10 Millionen. Die beiden französischen Gesellschaften haben sonach einen Effectivbestand von 83 Schiffen für ein Netz von 641,000 Meilen, und empfangen eine Staatshülfe von 24½ Millionen Francs.

Die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika subventioniren für den Verkehr mit Europa nur 19 Fahrzeuge, welche ungefähr 110,000 Meilen jährlich durchlaufen. Die Staatshülfe wird nicht unmittelbar in Geld geleistet. Die Gesellschaft Inman, welche den Postdienst versieht, empfängt den Ertrag des Briefportos, der auf 3 Millionen veranschlagt wird. Neuerdings seit Erwerbung einer der aleutischen Inseln behufs Errichtung einer Marinestation und des vormals russischen Sitka-Territoriums, sowie seit der so bedeutenden Vermehrung des Handels und Verkehrs zwischen den Vereinigten Staaten einer- und Japan, Formosa und China andererseits richtet sich die Aufmerksamkeit der amerikanischen Staatsmänner mehr und mehr auf das Pacific. Um den Handel auf diesem bestmöglich zu monopolisiren, hat man sich entschlossen, von dem bisherigen System der Nichtsubvention in baarem Gelde abzugehen und wird man die neue pacifische Dampfschifflinie, welche von San Francisco aus Sitka, Japan, Nord-China, Formosa, Süd-China und die Sandwichs-Inseln berühren soll, nöthigenfalls mit mehreren Millionen Dollars jährlich unterstützen.

Wenn man den fünf großen englischen und französischen Gesellschaften die Dampfschiffe hinzurechnet, welche den Postdienst in den anderen Gegenden Europa's, Amerika's und Australien's besorgen, so wird man leicht zu einem Effectiv von 350 bis 400 Fahrzeugen gelangen.

Zu beachten ist, daß man sich in den drei großen Seestaaten dahin entschieden hat, von einer Uebernahme des transoceanischen Postdienstes Seitens der Regierung gänzlich abzusehen. Es existiren hier und da noch rein kaufmännische Personen- und Waaren-Beförderungen, die jedoch keinerlei Subvention von Staatswegen erhalten. Ferner wäre zu bemerken, daß, obwohl das mittelländische Meer eigentlich ein Binnenmeer ist, dennoch die betreffenden französischen und englischen Linien zu den transoceanischen gerechnet werden, weil einmal die Entfernung von Gibraltar und Marseille bis Alexandrien schon beträchtlich und ferner die Mittelmeerlinie gewissermaßen schon ein Zweig der Route des indischen Oceans ist.

Die Opfer, welche die Seemächte, namentlich England und Frankreich, dem transoceanischen Postdienst bringen, scheinen bedeutender als sie sind. Die Vortheile, welche den Engländern aus der Beförderung der Truppen, Officiere, Beamten, Couriere, Depeschen etc. erwachsen, wiegen die Kosten auf. Etwas größer ist das Opfer, welches den Franzosen, die nun einmal wieder, wie zu Colbert's

Tagen, eine Colonial- und Seemacht ersten Ranges sein wollen, auferlegt wird. Dennoch veranschlagt Charles Lavollée, dessen interessantem neuesten Aufsatz über diesen Gegenstand (*Les paquebots transocéaniques. Revue des deux mondes. 1867. p. 984 sequ.*) die Angabe entlehnt ist, die Wiedererstattung der dem französischen Budget erwachsenden Subventionsausgaben gewöhnlich auf ein Viertel, mitunter sogar auf die Hälfte. Derselbe Gewährsmann bemerkt: „la civilisation est tout entière dans cet épanouissement humain que la vapeur a rendu possible, et l'origine directe de ce grand bienfait, c'est le paquebot. Les paquebots sont les chemins de fer de l'océan.“ Die Consolidirung Deutschlands nach Innen und das außerordentliche Anwachsen seines Handels und Verkehrs nach Außen ermöglichen die Anlage transoceanischer Postdampflinien wohl schon in nicht mehr ferner Zukunft. Möge sich Preußen und der Norddeutsche Bund dann so energisch wie möglich bei dem Bau der „Eisenbahnen des Oceans“ betheiligen.

Ernst Friedel:

Statistisches aus Brasilien.

(Auszüge aus der Colonie-Zeitung (Joinville) 1867.)

1) Gesamteinwohnerzahl 11,280,000, unter denen 1,400,000 Sklaven. Die Menge der wilden Indianer, welche in die angegebene Gesamteinwohnerzahl nicht einbegriffen sind, soll sich auf 500,000 Köpfe belaufen. Was den Schulbesuch betrifft, so besuchen die öffentlichen Schulen 107,483 Kinder. Davon kommen auf:

Provinz.	Einwohner.	Schul- kinder.
Parà	350,000	4004
Maranhão	500,000	4592
Cearà	550,000	5207
Piahy	250,000	1051
Rio Grande do Norte . .	240,000	1505
Parahyba	300,000	2484
Pernambuko	1,220,000	6846
Alagôas	300,000	4119
Sergipe	320,000	3197
Bahia	1,450,000	10,162
Espirito Santo	100,000	1048
Rio de Janeiro u. Hauptst.	1,850,000	16,810
S. Paulo	900,000	11,678
Paraná	120,000	2501
Sta. Catharina	200,000	2355
Rio Grande do Sul . . .	580,000	10,086
Minas	1,600,000	16,909
Goyaz	250,000	1565
Amazonas	100,000	464
Matto Grosso	100,000	fehlen die Angaben.

Die am zahlreichsten besuchten Schulen befinden sich in der Provinz Rio Grande do Sul, was wohl der überwiegend deutschen Bevölkerung zuzuschreiben ist; dort nämlich besuchen 1,7 pCt. der Bevölkerung die Schule (6293 Knaben und 3793

Mädchen), in der Provinz S. Paulo 1,2 pCt., Provinz Sta. Catharina 1,1 pCt., Provinz Rio de Janeiro $\frac{1}{8}$ pCt., Provinz Minas 1 pCt. (14,705 Knaben und 2204 Mädchen), Provinz Bahia $\frac{1}{6}$ pCt., Provinz Amazonas $\frac{1}{5}$ pCt.

2) Nationalcolonie Angelina (Prov. Sta. Catharina): Bevölkerung im Jahre 1866 635 Seelen in 105 Häusern, bebaut 4,863,915 □ Meter (1,056,916 mehr als im Jahre 1865). Die Colonisten widmen sich hauptsächlich dem Bau von Nahrungsmitteln; Versuche zum Anbau von Baumwolle und Taback wurden gemacht. Der Werth der Ausfuhr betrug 3889 Milr., der der Einfuhr 6934 Milr. Die Colonie besitzt ca. 15 Legoas Verkehrswege. Die im Bau begriffene Strafe nach dem oberen Tijucas Grandes verspricht der Colonie grofse Vortheile. Die Ländereien der Colonie sind im Allgemeinen eben und fruchtbar und haben einen grofsen Bestand von Nutzhölzern.

Colonie Theresopolis (Provinz Sta. Catharina), 1860 begründet von 95 deutschen Familien mit 487 Köpfen, zählte 1867 1614 Bewohner in 329 Feuerstellen. Davon sind 845 männlichen, 769 weiblichen Geschlechts; 926 Katholiken, 688 Protestanten. Vermessen sind 429 Grundstücke mit einem Flächenraum von 42,900,000 □ Brassen, von denen 39,482,900 Brassen unbebaut und 3,417,100 Br. in Cultur sind. Von dem bebauten Lande dienen 2,425,500 □ Br. zu Pflanzungen, 991,600 zu Weiden. Leider wird der Fortschritt der Colonie durch die ungünstige Localität, in der sie angelegt ist, beeinträchtigt. Die Flussthäler, in denen sich die Ansiedelungen erstrecken, sind mit Ausnahme der Thäler des Cedro-, S. Miguel- und Capivaryflusses, ganz eng und haben wenig Fläche zum Anbau, geschweige denn zur Anwendung des Pfluges. Im Mittelpunkt der Colonie liegen die katholische Kapelle und das zeitweilige protestantische Bethaus. Es fehlt aber bis jetzt an Schulen. Jedenfalls würde die Anlegung fahrbarer Strassen zunächst nach der Stadt S. Jose, sowie nach Laguna für die Erleichterung des Verkehrs von grofser Wichtigkeit sein.

Colonie Sta. Isabel (Prov. Sta. Catharina), gegründet 1846. Die schlechte Beschaffenheit des Landes vereitelt die Entwicklung der Colonie; die steilen, zerrissenen Berglehnen sind für den Landbau vollständig ungeeignet. Die Lage der Colonisten ist deshalb eine traurige, und ist aus dem Grunde die Uebersiedelung derer, die diese Colonie, sowie die Colonie Theresopolis verlassen wollen, nach dem Capivary gestattet. Das Thal des Capivary dürfte aber für die Zahl der Auswanderer aus diesen beiden Colonien sich zu klein erweisen, so dafs es im Werke ist, den Zug der Auswanderer auf die Nationalcolonie Angelina zu lenken. Die Bodenfläche der Colonie hat 37,750,000 □ Brassen, von denen 33,326,000 unbebaut und 4,423,800 in Cultur sind, nämlich 2,127,800 für Pflanzungen, 2,296,000 für Weiden. Die Bevölkerung beträgt 1195 Seelen, von denen 598 Männer und 597 Weiber (541 Katholiken, 654 Protestanten). Sta. Isabel besitzt ein von dem dortigen protestantischen Pastor Tischhauser begründetes Institut für Knaben und Mädchen, welchem von der kaiserl. Regierung eine jährliche Unterstützung von 600 Milr. gewährt wird. Ausserdem befindet sich im Mittelpunkt der Colonie eine gut geleitete und sehr besuchte Privatschule. Eine katholische Schule fehlt hier, wie in Theresopolis.

—r.

Verbreitung der rothen Coralle im Mittelmeere.

In einer ebenso gründlichen wie höchst gediegenen Arbeit über „die maritime Production der österreichischen Küstenländer“, welche in der „Oesterreichischen Revue 1864—67“ publicirt worden ist, bringt Professor Dr. Schmarda in Wien in dem letzten, die dalmatinische Seefischerei behandelnden Abschnitte einen Excurs über das Vorkommen der rothen Coralle (*Corallium rubrum*) im Mittelmeere. Die Hauptbänke liegen an der Küste von Tunis, Algier und Marokko, bei Majorca und Minorca, bei den Hiërischen Inseln, an der Küste der Provence von Cap de la Couronne bis St. Tropez, um Corsica besonders in der Meerenge von St. Bonifazio und im Golf von Ajaccio; ferner finden sich Corallenbänke um Sardinien, Elba, Sicilien, und bei letzterer Insel namentlich bei Trapani und Messina. In der Meerenge von Messina ist vom Pharo bis südlich von Grotta ein Corallengrund von mehr als einer geographischen Meile Länge. Ferner findet man Corallen bei den Liparischen Inseln und bei Lampedusa, Limosa, bei dem Felsen Lampion und den benachbarten Klippen, in der Bai von Neapel, an der Dalmatinischen Küste bis gegen die Insel Cherso und, nach den Entdeckungen des Capt. Spratt, in der Nähe von Malta. Was speciell die Ostküste des adriatischen Meeres betrifft, so wird die Corallenfischerei nördlich von Sebenico bei den Inseln Zuri, Lucietta, Scoglio seldo, Morter und Vergada, südlich von Sebenico am Capo cesto und in der Secca von Rogisnizza betrieben (zwischen Isola grossa und Incoronata findet keine Fischerei statt); ferner bei den Inseln Lissa, Curzola, Lagosta, Melada und an den ionischen Inseln Santa Maura, Ithaca, Cephalonia, Zante und Sapienza. — Bereits im Alterthume fand die rothe Coralle vielfache Verwendung als Schmuck, Amulet und Arzneimittel, und der Handel mit derselben dehnte sich schon damals bis Indien aus. Im Mittelalter war die Insel Tabarca an der tunesisch-algerischen Grenze der Rendezvousplatz der Corallenfischer; 1167 erlaubte der Bei von Tunis den Pisanern die Fischerei. In Sicilien war Trapani zu Anfang des 15. Jahrhunderts schon berühmt durch seine Fischerei und die Bearbeitung der Corallen. Lebhaft war die Fischerei der Provençalen. 1551 erhielten die Genuesen die Concession an der nordafrikanischen Küste. 1561 wurde die französische Niederlassung unter dem Namen le Bastion de France daselbst gegründet und die französische Regierung schloß Verträge, welche ihren Angehörigen Schutz und das Recht der ausschließlichen Fischerei gewährte. Die Fischerei wurde aber vorzugsweise von den Italienern getrieben, später auch von den Spaniern. Zu Anfang des 18. Jahrhunderts gab Marsigli die Zahl der Corallinen schon auf 200 an. An der afrikanischen Küste waren damals die Sardinier am zahlreichsten, sie fischten bei Barca und Cap Negre. In La Calle bildete sich 1741 eine französische Compagnie für die Fischerei, welche die Zahl der Barken beschränkte. Aber um 1791 wurden die Provençalen wieder verdrängt und die Italiener behielten die Oberhand, welche sie auch trotz aller von Seiten der französischen Regierung in diesem Jahrhundert gemachten Verträge behauptet haben. In Italien, namentlich in Trapani, Neapel, Messina, Genua und Livorno werden auch gegenwärtig vorzugsweise die Corallen geschnitten und kommen von dort aus in den Handel. Man unterscheidet in Italien: Grezzi oder rustici (rohe Corallen), lovorati (verarbeitete), ricaduto

(abgebrochene Aeste), *roba fina* (brauchbare Theile), *roba netta* (reine Theile), *terraglio* (verdorbene), *Sbianchitto* (ausgebleichte). Von Nereiden und anderen Würmern zerfressene Corallen (*roba morta* und *Cariolati*) in zwölf Sorten gehen besonders in den Orient. Nach der Farbe unterscheiden die Fabrikanten: *Arcispiuma superiore* (besten Erzschaum vom dunkelsten Roth), *Arcispiuma* (Erzschaum), *Spiuma di sangue* (Blutschaum), *Fiore di sangue* (Blutrose), *primo, secondo und terzo sangue* (je nach den Gradationen des Roth) und *Chiari* (blasse Varietäten). — r.

Die neuangelegten Heerstraßen im Kaukasus.

Die großartigste von Norden nach Süden die Mitte des Kaukasus durchschneidende Straße ist die „Grusinische Kriegsstraße“, welche Tiflis mit Wladikawkaz verbindet und seit mehreren Jahren bereits in ihrer ganzen Ausdehnung dem Verkehr übergeben ist. Eine Straße, die „Ossetische Kriegsstraße“, übersteigt ebenfalls die große kaukasische Bergkette in ihrem westlichen Theile und zieht sich von Kutais in nordöstlicher Richtung auf Wladikawkaz, während durch den östlichen Theil der Bergkette gegenwärtig eine dritte Straße gebaut wird, welche, bei Temirchanschura beginnend, bei Thelawi in die Tiflis-Wladikawkaz-Straße einmündet, die also bestimmt ist Daghistan mit Kachetien zu verbinden. Von dieser letztgenannten Straße führt mitten in dem Berglande Daghistan eine Zweigstraße nach Grosno. Weiter wurden folgende Straßenbauten unternommen: eine Chaussee von Tiflis bis zu der Stelle des Rion, wo dieser Fluß schiffbar wird, resp. bis nach Poti am Schwarzen Meere; diese Straße ist fast vollendet und ist gleichzeitig der Bau einer Eisenbahn zwischen Tiflis und Poti in Angriff genommen, welche später über Tiflis hinaus bis Baku verlängert werden soll, so daß alsdann das Schwarze mit dem Kaspischen Meere in directer Verbindung stehen wird. Ferner ist im Bau begriffen eine Chaussee von Tiflis über Eriwân bis zur persischen Grenze bei Djulfa am Aras zum Anschluß an die Transitstraße nach Tabriz und Teheran; dieselbe überschreitet den kleinen Kaukasus am nordwestlichen Rande des Goktscha-Sees. Sodann vermittelt eine neue Straße die Verbindung von Kutais mit Achaltzich im Anschluß an die türkische Heerstraßen nach Kars und Erzurum. — r.

Der Fluß Iguassu in Brasilien.

Nach den Angaben der Brüder Keller, welche den Lauf des Iguassu, einen Nebenfluß des Paraná, im Auftrage der Regierung untersucht haben, beträgt die Gesamtlänge desselben circa 200 Leguas, von denen 55 oberhalb des Porto da Union schiffbar sind. Von diesem Punkte abwärts haben die Reisenden noch eine Strecke von 25 Leg. untersucht, und auf derselben nicht weniger als 67 Stromschnellen und Wasserfälle, darunter einen von 12 Meter Höhe gefunden; ähnlich soll die unterste Strecke bis zur Mündung beschaffen sein, so daß mithin