

Werk

Titel: Neuere Literatur

Ort: Berlin

Jahr: 1869

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1869_0004|LOG_0067

Kontakt/Contact

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

✉ info@digizeitschriften.de

den andern Menschen, gaben ihre festen Wohnstätten und Vieh auf, und lebten in Höhlen, sobald sie Menschen gefangen hatten; sonst waren sie ohne Wohnstätte. Ihre Opfer suchten sie zunächst durch Freundlichkeit sicher zu machen und in einen Hinterhalt zu locken; kräftige Männer suchten sie auch durch Kampf zu überwältigen. Trafen sie in Masse mit andern Nationen zusammen, so kämpften sie mit ihnen, doch verlangte dies großen Muth, weil sie sehr kräftig sind und namentlich sehr schnell laufen. Letztere Eigenschaft kommt ihnen bei der Verfolgung sehr zu statten, da sie ihre Feinde ermüden und dann mit sich wegschleppen, um sie an einem verborgenen Ort in der Wildnis zu kochen und zu verzehren. — Dr. Callaway ist im Irrthum, wenn er glaubt, daß diese Erzählungen über Kannibalen nur die Erinnerung an den Einbruch fremder Sklavenjäger sind; der Anblick der Höhlen widerspricht dem, und bestätigt die Erzählung der Eingebornen, sowie die Berichte der französischen Missionaire. Die langhaarigen Menschenfresser sind augenscheinlich Betschuanen, welche längere Haare als die Kaffern tragen.

Dr. John Beddoe erzählt nach den Angaben eines Engländers, welcher die Kannibalenhöhlen im December 1868 besuchte, daß sie ein regelmäßiges System hätten, die Körper zu zerhacken, wie die Fleischer. Jeder Schädel wird mit einer Axt quer durch die Nasenbrücke getrennt, die Kiefer werden weggeworfen, das Gehirn wird dann durch ein Loch auf der Höhe des Schädels herausgenommen. Die Rippen werden durchschnitten und in die Kochtöpfe geworfen, die großen Knochen getrennt und das Mark herausgenommen. An vielen Knochen fanden sich noch die Knorpel. Ferner sah man an den Schädeln ein Merkzeichen von den Messern, wo die Bedeckungen streifenweise heruntergeschnitten waren. Die Körper der Europäer, die bei dem Angriff auf Thaba Basigo fielen, wurden sofort gegessen, indem die Kannibalen glaubten, daß der Muth derselben hierdurch in sie übergehen würde. Ein Basuto, welcher vor kurzem bei einem Colonisten in der Nähe von Grahamstown in Dienst trat, gab an, daß die Kannibalen jederzeit die Weißen und die Schwarzen anderer Stämme, aber nie Hottentotten oder Mischlinge verzehren. Nach seinen Mittheilungen essen sie das Herz und die Leber und nehmen das Gehirn heraus, welches sie in einem Lappen binden und unter der Asche backen. Dies geschieht jedoch nur in guten Zeiten, zur Zeit des Mangels essen sie den ganzen Körper. Sämmtliche Weiße wurden verzehrt, die während des letzten Krieges im Freistaat in ihre Hände fielen. Der erwähnte Basuto wollte selbst nie Menschenfleisch gegessen haben, gab aber an, daß er es öfter gesehen habe und Alles darüber wisse.

W. Roth.

Neuere Literatur.

W. Zenker, *Der Suez-Canal und seine commercielle Bedeutung, besonders für Deutschland.* Bremen (Schünemann) 1869. 77. S. 8.

In diesem Augenblicke, wo der Tag der vorläufigen Eröffnung, wenn auch nicht der Vollendung des Suez-Canals so nahe bevorsteht, hat uns Herr Zenker

durch obengedachte Schrift gleichsam mit einer Festgabe bedacht, welche einmal bestimmt ist, uns die Geschichte des Baues des Canals, sowie den gegenwärtigen Stand der Arbeiten an demselben zu vergegenwärtigen, dann aber in eingehender Weise, wie solches wohl bisher noch nicht geschehen ist, auf die dereinstige Wichtigkeit dieses Canals für die commerciellen Interessen und zwar speciell für unser Vaterland hinznweisen. Freilich ist bis jetzt das Vertrauen der meisten handeltreibenden Nationen auf die Practicabilität und demgemäfs auf die Rentabilität des Canals noch ein geringes; man betrachtet bis jetzt die Durchstechung des Isthmus von Suez mehr als eine glückliche Lösung eines grofsen Problems, denn als ein dem Handel wirkliche Vortheile bietendes Unternehmen, man kann sich, zumal gegenwärtig, wo die Meteorologie im Verein mit der Nautik die sichersten Bahnen für den alten Seeweg nach Indien vorgezeichnet hat, mit der Idee eines neuen Handelsweges noch nicht vertraut machen, und eine Reihe von Jahren, vielleicht Jahre schwerer Prüfung für die Actionäre, dürfte noch vergehen, bis nach völlig beendetem und den Ansprüchen des Handels genügendem Ausbau des Canals es gelingt, dieser neuen Handelsstrafse eine gesicherte Zukunft zu eröffnen. Ob und wie diese grofse Frage sich lösen wird, liegt im Schoofse der Zukunft; sollte aber die Lösung eine glückliche sein, so darf sie uns nicht unvorbereitet treffen; mit Energie mufs der richtige Augenblick zur Bethheiligung an diesem neuem Seewege von unserm Handelsstande erfaft werden. Der Förderung dieses Zweckes gilt die fleifsige und unpartheiische, alle Verhältnisse in besonnenster Weise erwägende Zusammenstellung Zenker's. — Was zuerst die Frage über die Vortheile betrifft, welche der Wasserverkehr durch den Canal dem Handel gewähren kann, so weist der Verf. zunächst die sanguinischen Hoffnungen der Vertreter des Canalprojects, dafs nämlich der gesammte Handel, der bisher um das Cap seinen Weg nahm, in der Zukunft über Suez gehen würde, zurück, und ebenso bestimmt tritt er den Gegnern des Unternehmens entgegen, welche, wegen der Ungunst des Mittel- und Rothen Meeres, die Caproute als die allein berechnete bezeichnen und dem Handel durch den Canal jede Lebensfähigkeit absprechen. Bekannt freilich ist es, dafs die Richtung der Segelschiffahrt auf dem Rothen Meere vollständig den in den Monaten März bis December von NNW. nach SSO., vom December bis März den in umgekehrter Richtung streichenden Winden gehorchen mufs, dafs in gleicher Weise die Richtung der Monsuns im Indischen Ocean je nach den verschiedenen Jahreszeiten die Richtung der Segelschiffahrt auf gewisse Zeiten beschränkt, dafs endlich die Windverhältnisse für die Schiffe, welche die Route um das Cap einschlagen, trotz des ungeheuren Umweges, welchen sie zu machen genöthigt sind, bei weitem günstiger sich gestalten; aber gerade diese Verhältnisse, welche die Segelschiffahrt von der Suezlinie, wenn auch nicht gänzlich, so doch zum grofsen Theil ausschliessen dürfte, geben dafür der Dampfschiffahrt ihre berechnete Stellung zur Ausnutzung des Suez-Canals. Nachstehende Zusammenstellung mag zunächst in ihren Daten über die Weg- und Zeitersparnifs zu Gunsten der Suez-Dampferlinie sprechen, wobei der Dampfschiffscours unter Mitbenutzung günstiger Winde auf 8 Seemeilen pr. Stunde und 200 Seemeilen pr. Tag, und der Anfangspunkt von Southampton angenommen wird:

Nach	um das Cap	über Suez	Differenz	Tage.
Zanzibar . . .	8,000 Seemeil.	6,040 Seemeil.	1,960	10
Bombay . . .	10,740	5,940	4,800	24
Point de Galle .	10,500	6,580	3,920	19
Calcutta . . .	11,600	7,680	3,920	19
Singapore . . .	11,780	8,070	3,710	18
Sundastrafse . .	11,300	8,280	3,020	15
Hongkong . . .	13,180	9,500	3,680	18
Melbourne . . .	11,140	11,200	60	

Für die Mittelmeerhäfen stellt sich durch ihre nähere Entfernung von Port Saïd die Wegedifferenz noch günstiger; indem von Marseille aus 1392 Seemeilen (7 Tage), von Genua 1600 Seemeilen (8 Tage), von Triest oder Venedig 2516 Seemeilen (12 Tage), von Brindisi 2516 Seemeilen (12 Tage), von Konstantinopel aus 3184 Seemeilen (16 Tage) erspart würden. Nehmen wir nun an, daß die ganze Dampfschiffahrt der Suezlinie, die Segelschiffahrt aber der Caplinie zuzufiele, so dürfte folgende Tabelle die Zeitersparnis der ersten Linie beweisen, wobei Southampton wiederum als Anfangspunkt gewählt ist:

	Caplinie, Segel	Suezlinie, Dampf	Ersparnis	Verhältniß
Nach Zanzibar	80 Tage	33 Tage	47 Tage	$2\frac{2}{5} : 1$
- Bombay	100 -	33 -	67 -	3 : 1
- Point de Galle	100 -	37 -	63 -	$2\frac{2}{3} : 1$
- Calcutta	103 -	42 -	61 -	$2\frac{1}{2} : 1$
- Singapore	103 -	44 -	59 -	$2\frac{1}{3} : 1$
- Sundastrafse	100 -	45 -	55 -	$2\frac{1}{3} : 1$
- Hongkong	110 -	53 -	57 -	2 : 1

Für Deutschland stellen sich die Zahlen in hohem Grade anders, wenn man dabei die Dampfschiffahrt nach den Mittelmeerhäfen mit der Segelschiffahrt nach den Nordseehäfen vergleicht. Nach Hamburg und Bremen würde die Segelfahrt vier Tage länger, nach Venedig die Dampfschiffahrt 10 Tage kürzer als nach Southampton dauern. Time is money, und nach dieser kaufmännischen Regel wäre der Gewinn an Zinsen, den die schnellere Beförderung durch den Canal mit sich bringen würde, für die Nordseehäfen auf ca. 2 pCt., für die Mittelmeerhäfen auf $\frac{1}{2}$ — $\frac{2}{3}$ pCt. zu berechnen sein; auch würde die Versicherungsprämie sich für Schiffe, welche den Canal benutzen, günstiger stellen, da mit der Verkürzung des Seeweges auch eine Verminderung der Seegefahr eintritt. Der Verfasser geht nun zu der Frage über, wie sich die Gesamtkosten des Schiffes bei Dampf oder bei Segel auf die transportirten Waaren vertheilen, und wie sich bei den Dampfern der Kohlenverbrauch stellt. Er ist zunächst der Ansicht, daß bei den Dampfern der Waarenraum möglichst groß, der für die Kohlen aber möglichst beschränkt angelegt werden müsse, und schlägt, um etwaigem Kohlenmangel vorzubeugen, die Anlage einer Anzahl Kohlendepots vor, deren geringste Entfernung 4, deren längste (Aden bis Point de Galle) 11 Tage von einander entfernt liegen sollen. Die Kohlenplätze sollen für die von unsern Nordseehäfen abfahrenden Schiffe in Lissabon (6,5 Tage), Messina (6,6 Tage),

Port Saïd (4,5 Tage), Point de Galle (10,8 Tage), Singapore (7,5 Tage), Hongkong (6 Tage) angelegt werden. Stellt man die Kosten für die Verzinsung, Abnutzung und Versicherung der Schiffe zusammen, so ergeben sich für die Segelschiffe 21 pCt., für die Dampfer 23 pCt.; rechnet man ferner hinzu die Kosten für die Löhnung und den Lebensunterhalt der Mannschaften, für den Verbrauch an Steinkohle auf den Dampfern, endlich das Canalgeld, so stellt sich der Dampftransport ohne alle Ausnahme kostbarer dar, als der Segeltransport um das Cap. Dem gegenüber steht aber der Vortheil der Zeitersparnis, und es bliebe somit die Frage zu erörtern, für welche Waaren überhaupt die Vortheile des Dampftransports und für welche die Nachtheile überwiegen sind. Der Verfasser läßt zu dem Behufe die Export- und Import-Artikel eine Revue passiren, um auf die Canalfähigkeit derselben einen Schlufs zu ziehen. Was zunächst den Export Europas nach Asien betrifft, so läßt sich derselbe in fünf Classen theilen: 1) Manufacturen von Seide, Wolle, Baumwolle und Leinen; 2) Metallwaaren, besonders Waffen; 3) Holz-, Glas-, Leder-, Kurzwaaren u. dgl. m.; 4) Schiffs- und Eisenbahn-Bedarf; 5) Steinkohlen. Während letztere entschieden dem Segeltransport um das Cap zuzuweisen sind, gehören die Waaren der ersten drei Classen größtentheils zu den sehr kostbaren, deren Werth die Grenzwerte der Canalfähigkeit oft weit übersteigt. Die Artikel dieser drei Classen, von denen Deutschland aber gerade bedeutende Massen producirt, gingen bisher nicht direct nach Asien, sondern nach England, von wo sie, zum Nachtheil unserer einheimischen Industrie, als englische Waaren und mit bedeutendem Gewinn für den englischen Kaufmann nach dem Orient versandt wurden. Von den Importartikeln hingegen, die durch ihre Masse Bedeutung haben, steht die Seide oben an, von der China allein ca. 90,000 Ctr. im Werth von 60 Millionen Thlr., Japan $\frac{1}{4}$ und Ostindien $\frac{1}{8}$ davon liefert, und die von Hongkong nach England fast ausschließlich per Ueberlandspost und über Marseille zu dem enormen Frachtsatz von 135 Thlrn. pr. 50 Cubikfuß oder 7 Ctr. expedirt wird. Als zweiter Importartikel ist der Thee zu nennen, von dem Deutschland freilich nur ca. 2 Millionen Pfund, England aber ca. 120 Millionen Pfund consumirt, und dessen Transport durch den Canal den Actionären allein ein Canalgeld von $1\frac{1}{4}$ Million Frs. eintragen würde. Ferner sind von andern Importartikeln, nach einer Zusammenstellung über den englischen Handel im Jahre 1867, hervorzuheben: Caffee (im Gesamtwert von 4,350,000 £), Wolle (18,478,034 £), Reis (2,028,817 £), Farb- und Gerbstoffe (4,600,000 £), Kautschouck (700,000 £), Palm-Cocos-Oel (1,876,000 £), rohe Baumwolle (52,000,000 £), Häute (3,104,246 £) Zinn (481,344 £) u. s. w. Den Umfang des Handels nun, der sich voraussichtlich auf dem Suez-Canal bewegen wird, berechnet der Verfasser für die Ausfuhr englischer Erzeugnisse, die ja den hauptsächlichsten Contingent des europäischen Exports bilden werden, zu 28,000,000 £ oder 200,000 Tonnen, eine Zahl, die durch deutsche und französische Exportartikel wohl auf 240,000 Tonnen steigen würde; importirt werden hingegen aus Asien nach England ca. 254,500 Tonnen im Werthe von ca. 146,500,000 £. Setzt man den Transit nach den übrigen atlantischen und den Mittelmeerhäfen im Ganzen einem Drittel der aufgeführten Massen und Werthe gleich, so giebt dies zum Continent 85,000 Tonnen (49 Millionen Thlr.), in Summa fast 340,000 Tonnen. Der Im-

port von Asien übersteigt mithin den Export aus Europa um ca. 100,000 Tons an canalfähigen Artikeln. Dieser Unterschied wird aber wahrscheinlich einigermaßen ausgeglichen theils durch die Beförderung der kostbaren Waaren des nach Australien bestimmten europäischen Exports durch den Canal, theils durch Hereinziehung der oben unter der vierten Waarenklasse aufgeführten Artikel, endlich durch Beförderung einiger canalfähiger asiatischer Producte auf der Caplinie. Es würde sich danach der Transit auf dem Canal von jeder Seite auf 350,000 Tons, die Einnahme an Canalgeldern auf 7 Millionen Fres. stellen. Zieht man davon jährlich eine Million Fres. für Unterhaltungskosten des Canals ab (v. Lesseps normirt dieselben auf 1,400,000 Fres., eine Summe, die keinesweges zu hoch gegriffen erscheint, wenn man, auch ohne besondere Eventualitäten, namentlich die unvermeidlichen Reparaturen und Verbesserungen der nächsten Jahre in Anrechnung bringt), so würden für die Actionäre 2 pCt. des Anlagecapitals als Dividende zur jährlichen Vertheilung kommen.

Der Verfasser geht nun zur Beantwortung der letzten Frage, welche Stellung der Continent und vorzugsweise Deutschland zu dieser neuen Verkehrsstraße des Welthandels, auf welcher voraussichtlich der Werth der Waaren ein Capital von mehr als 400 Millionen repräsentiren dürfte, einnehmen wird, ob Deutschland wie früher die Producte Asiens von Norden her aus zweiter Hand erhalten soll, oder nicht vielmehr jetzt berufen ist, in thätiger Mitbetheiligung von den Mittelmeerhäfen her durch seine Eisenbahnen dem Norden die Schätze Indiens zuzuführen. Freilich treten hier die hohen Frachttarife der Eisenbahnen des Zollvereins, ganz besonders aber die der österreichischen und italienischen Bahnen als Haupthindernifs für den Verkehr von Süden nach Norden entgegen; diese Hemmungen im Interesse des Handels zu beseitigen, dürfte die zunächst liegende Aufgabe sein. Triest mit seinem trefflichen Hafen ist zunächst dazu berufen, an dem asiatischen Handel zu participiren, die Häfen von Genua und Venedig sowie der von Brindisi würden nach Vollendung der St. Gotthardsbahn die Stapelplätze für den Export und Import werden, und gerade von hier aus könnte dem in jeder Beziehung so günstig gelegenen Hafen von Marseille eine gefährliche Concurrrenz erwachsen. Eine Benachtheiligung unserer nordischen Häfen würde aber aus dem Aufblühen der Mittelmeerhäfen nicht zu fürchten sein; nur die Rollen würden vielleicht in so fern getauscht, dafs in jenen sich statt des bisherigen Importgeschäfts aus dem Süden, ein Exporthandel für die aus dem Süden kommenden Waaren ausbilden dürfte. Um aber diese Schwierigkeiten zu überwinden, um mit Frankreich, welches auf die Eröffnung des neuen Seeweges am meisten vorbereitet ist und durch seine geographische Lage viel begünstigter erscheint, den Transithandel in vortheilhafterer Weise auszubeuten, als Deutschland, bedarf es, da die Kräfte des Einzelnen dazu nicht ausreichen, eines grosartigen Zusammenwirkens unseres gesammten Handelsstandes, der Gründung einer deutsch-asiatischen Handelsgesellschaft. — Zur Realisirung dieses Wunsches, welchen Hr. Zenker unserm Vaterlande so warm und mit den triftigsten Gründen ans Herz legt, bedarf es aber einmal eines einmüthigen Zusammengehens der leider so arg zersplitterten und so schwer zu vereinigenden Interessen und Kräfte unseres Vaterlandes, dann aber, dafs der Suez-Canal dereinst wirklich die Lebensfähigkeit zeigt, welche von ihm gehofft wird. Und sollte dieses

Riesenwerk wirklich mehr als ein todtgeborenes Kind sein, sollte es wirklich gelingen, dem europäisch-asiatischen Handel diese neue Bahn zuzuweisen, so ist immer noch zu bedenken, daß bei ernsteren politischen Verwicklungen der Isthmus von Suez vielleicht der Boden werden würde, auf dem der Streit ausgefochten werden wird. Eine Störung des Isthmushandels, eine Zerstörung des Canals, wie solche wohl bei einem länger andauernden Kriege nicht undenkbar wäre, würde aber von größeren und unberechenbareren Folgen sein, als etwa die Vernichtung eines Eisenbahncomplexes. Daher ist unser *caeterum censeo*, daß die Metternich'sche Idee, den Canal unter den gemeinsamen Schutz der europäischen Großmächte zu stellen, vor allem ausgeführt werden muß, da nur von einer solchen Garantie ein Gedeihen für die Zukunft zu hoffen ist.

— r.

A. de Quatrefage's *Les Polynésiens et leurs migrations*. Paris. s. a. 4to.

Das vorliegende Werk behandelt die Sagen der Polynesier, aus denen man bekanntlich in neuester Zeit, namentlich in Folge von Grey's und Thomson's Nachforschungen in Neuseeland und nach dem Vorgange des nordamerikanischen Gelehrten Hale, ein förmliches System der Einwanderungen der polynesischen Völker in die einzelnen Archipele des stillen Oceans entwickelt hat.

Aus der Vorrede ersieht man jedoch, daß, was den Verfasser zur Abfassung seines Werkes bewogen hat, nicht die geographische Seite dieser Frage, sondern vielmehr sein Interesse an der Anthropologie gewesen ist. Er stellt darin zunächst den Gegensatz zwischen den beiden in dieser Wissenschaft sich jetzt befehdenden Systemen, dem Monogenismus und Polygenismus, auf, und da die Art, wie Amerika und die polynesischen Inseln ihre Einwohner erhalten haben, den Bekennern des Monogenismus von ihren Gegnern als eine unlösbare Schwierigkeit entgegengesetzt zu werden pflegt, so hat er dies Buch geschrieben, um nachzuweisen, daß die Bevölkerung der oceanischen Inseln in keinem Widerspruch zu den Grundsätzen des Monogenismus steht und sich wohl erklären läßt. Dieser anthropologische Streit kümmert uns natürlich nicht; wir haben es hier nur mit den geographischen Resultaten der Arbeit zu thun, und mit Bezug darauf muß man leider gestehen, daß die interessante Frage, die der Verfasser behandelt, von ihm gar nicht gefördert ist. Der Hauptgrund davon ist, daß er, wenn auch Präsident der geographischen Gesellschaft in Paris, doch eigentlich kein Geograph ist; er kennt die Völker, um die es sich hier handelt, nur wenig, und sein Quellenstudium ist nur beschränkt und unzureichend gewesen. Von Schirren's Arbeit weiß er nichts, und wenn er sie gekannt hätte, würde er sie sicher unberücksichtigt bei Seite haben liegen lassen, nicht bloß, weil ihm wahrscheinlich das Verständniß dafür gefehlt haben würde, sondern auch, weil Schirren (die Wanderungen der Neuseeländer und der *Mauimythus* S. 45) ganz auf der Seite seiner anthropologischen Gegner steht.

Das Buch zerfällt in zwei Abtheilungen, von denen die erste, die allgemeine Charakteristik der Polynesier, für den Geographen von besonderem Interesse ist. Sie beginnt im ersten Kapitel mit einer physischen Schilderung der Polynesier,

in welcher, besonders durch Untersuchung von Schädeln, nachgewiesen wird, daß sie eine gemischte Race sind, in welcher der weiße Menschenstamm die Grundlage bildet, während sich der schwarze und gelbe jedoch in verschiedenem Grade mit ihnen gemischt haben. Diese ganze Untersuchung, von der sich erst später zeigen wird, wozu der Verfasser sie nöthig hat, kümmert den Geographen nicht; wenn dabei die Verschiedenheit zwischen den Schädeln und den Bildern, die einzelne zuverlässige Reisende von Polynesiern geliefert haben, dadurch (S. 9) erklärt wird, daß sich zu Nachbildungen der Schädel nur gemeine Leute hergegeben haben werden, die Bilder dagegen von Vornehmen genommen sind, so scheint uns das nicht wenig bedenklich; es hätte vielleicht eher den Verfasser zur Vorsicht bei seinen Schädeluntersuchungen auffordern sollen. Die Beziehungen aber, welche zwischen den Polynesiern und den Melanesiern bestanden haben und noch bestehen, nachzuweisen, ist der Verfasser bei seinen unzureichenden Kenntnissen freilich nicht im Stande; gesteht er doch (S. 19) selbst, daß ihm sprachliche Studien ganz fremd sind!

Das zweite Kapitel handelt von den intellectuellen und socialen Verhältnissen, das dritte von der Religion der Polynesier; sie würden für den Geographen vorzugsweise von Wichtigkeit sein, allein in ihnen zeigt sich gerade das ungenügende Quellenstudium des Verfassers am meisten. Seine hauptsächlichste und für viele Dinge die einzige Quelle ist Moerenhout, ein wenig zuverlässiger Schriftsteller, dessen Angaben stets mit Sorgfalt benutzt werden müssen, und er ist es in dem Grade, daß unkundige Leser zu der Annahme verführt werden, als seien specifisch tahitische Institutionen (z. B. die *Areoi*) Gemeingut aller Polynesier; daneben ist einiges aus Lesson und für Neuseeland aus d'Urville und Hochstetter genommen, (Thomson scheint er nur aus diesem zu kennen). Die Archipele Tonga, Samoa, Hawaii sind so gut wie gar nicht beachtet. Mit gleicher Ungründlichkeit ist das vierte Kapitel über die Abnahme der Bevölkerung dieser Inseln gearbeitet, die der Verfasser hauptsächlich durch Einführung von Krankheiten durch die Europäer zu erklären sucht.

In der zweiten Abtheilung werden die Wanderungen der Polynesier behandelt. Im ersten Kapitel untersucht der Verfasser die Abstammung derselben und leitet sie von Asien her, indem er den von den einzelnen Autoren behaupteten Zusammenhang mit den Amerikanern ausführlicher widerlegt, als nöthig war; das zweite und dritte Kap. bespricht die Möglichkeit einer Einwanderung von Westen her und enthält die bekannten, schon oft dafür angegebenen Thatsachen, darauf folgt eine Schilderung der Seefahrten der Karolinier und der geographischen Kenntnisse, welche Cook und R. Forster bei den Tahitiern ihrer Zeit vorfanden. Das vierte Kapitel enthält dann einen Auszug aus Grey's bekanntem Buche: *Polynesian mythology and ancient traditional history*, die beiden folgenden die Sagen der übrigen Polynesier und die aus ihnen gezogenen Schlüsse. Die in diesen Abschnitten, welche den Kern der ganzen Untersuchung enthalten, mitgetheilten Thatsachen beruhen fast ausschließlich auf der Arbeit des Amerikaners Hale (in der *Ethnography and Philology der United States Exploring Expedition*), und auch in den daraus geschlossenen Folgerungen hängt der Verfasser wesentlich von Hale ab. Wie dieser ist er überzeugt, daß den polynesischen Sagen und den Genealogieen der Fürstengeschlechter ein historischer Kern zu Grunde

liegt, den er ganz wie Hale zu entwickeln sich bemüht, ohne dafs es beiden eingefallen wäre, diese Quellen einer schärferen Kritik zu unterwerfen. Wie Hale nimmt er die ursprüngliche Einwanderung der Polynesier als von den indischen Inseln ausgehend an und sieht ebenfalls in der molukkischen Insel Buro den Ausgangspunkt derselben, gestützt auf den Namen Bolutu, mit dem die Tonganer ihr Paradies und den Wohnsitz ihrer Götter bezeichnen, ohne dafs es beiden Männern gelungen wäre, zu beweisen, was Hale behauptet, dafs die Endsyllbe tu „heilig“ bedeute, und wie es zu erklären ist, dafs sich auf dem langen Wege zwischen den Molukken und Samoa auch keine Spur polynesischer Ansiedlungen unter den Melanesiern entdecken lasse. Von geringer Erheblichkeit ist dagegen das, worin der Verfasser von Hale abweicht, und was er als einen Fortschritt in der Untersuchung bezeichnet. Er sieht (übrigens nach Thomson's Vorgänge) in den Genealogieen der Fürstengeschlechter, auf denen die Bestimmungen der Zeit der Einwanderung in den einzelnen Archipelen beruht, nicht wie Hale die einzelnen Namen als Generationen, sondern als Regierungen an (S. 167) und setzt für diese eine Durchschnittsdauer von 21 bis 22 Jahren, findet also die Einwanderungszeiten beträchtlich später als Hale, der für die einzelnen Namen in den Genealogieen die Zeit von 33 Jahren annahm. Endlich weicht er noch darin von Hale ab, dafs er aus den hawaiischen Sagen, nach denen die ersten angeblich aus Tahiti gekommenen polynesischen Einwanderer die Inseln der Hawaiigruppe von Göttern bewohnt gefunden hätten, schliesst, sie hätten bereits eine andere Bevölkerung vorgefunden, die er für früher eingewanderte Mikronesier erklärt. Ebenso benutzt er die bekannten Angaben der Neuseeländer, nach denen es im Innern, namentlich der südlichen Insel, Stämme gebe, die in den Wäldern in der tiefsten Erniedrigung und dem äufsersten Elend Preis gegeben ihr kümmerliches Leben führen, und in denen man bisher nur, wie die Neuseeländer selbst, die Ueberreste von anderen durch Unglück im Kriege versprengten und von ihren Besiegern verfolgten Stämme gesehen hat, und erklärt sie für die letzten Spuren einer melanesischen Einwanderung, die der polynesischen vorausgegangen sei; die gegen Osten führenden Strömungen mögen, so meint er (S. 135), Australier und Tasmanier herbeigeführt haben. Also Australier in Booten von Baumrinde und Tasmanier, die nur Flöße von Rohrbündeln kannten, sollen das Meer zwischen Australien und Neuseeland durchschnitten haben! Aber noch seltsamer ist, wenn er die physischen Verschiedenheiten, namentlich die dunklere Farbe, wodurch sich die Bewohner der Paumotu von den Polynesiern in Tahiti und in den Marquesas unterscheiden, durch eine Vermischung der Polynesier mit eingewanderten Vitiern und karolinischen Negern (es heisst ausdrücklich S. 154 *Carolins noirs!*) zu erklären sucht, und wie oberflächlich er dabei verfährt, zeigt sich in den Worten: *bien que les termes de comparaison linguistique soient encore insuffisants, (jene Vermischung zu begründen), la philologie semble devoir conduire à la même conclusion!* Das soll doch wohl darauf gehen, dafs die Bewohner der Paumotu, bevor sie in den westlichen Inseln die tahitische Sprache angenommen haben, eine besondere Sprache hatten, die, wie man jetzt weifs, die Sprache von Rarotonga gewesen ist, wie es denn ganz falsch ist, was der Verfasser kurz vorher sagt, dafs die Einwohner der Gambierinseln einen *dialecte essentiellement tahitien* sprechen.

Wie weit nun die Ansichten von Hale durch das vorliegende Werk modificirt sind, ergibt sich am besten durch eine Vergleichung der Resultate der Untersuchung. Es ist die Einwanderung erfolgt in

Neuseeland nach Hale	1200 J. v. Chr., nach Quatrefages	1400 J. n. Chr.
den Marquesas	„ „ 150 J. v. Chr., „ „	420 J. „
Hawaii	„ „ gegen 500 J. n. Chr., „ „	7—900 J. „
Rarotonga	„ „ 940 J. n. Chr., „ „	1200 J. „
Tahiti	„ „ 1200 J. v. Chr., „ „	800—1000 J. „
Mangarewa		gegen 1300 J. „

Man ersieht zugleich hieraus, welches Zutrauen die Quellen verdienen, welche zu so weit abweichenden Resultaten geführt haben. Hale hat es wohl erkannt, dafs in den genealogischen Listen auch öfter die Namen von Göttern vorkommen; anstatt dadurch auf den mythischen Charakter dieser Listen zu schliessen, hat er sich, (und der Verfasser des vorliegenden Werkes ist ihm darin gefolgt), mit dem rohen und mechanischen Mittel geholfen, die Götternamen auszustoßen und die dadurch zerrissenen Listen als ein Ganzes zu betrachten, ohne dafs es ihm dabei eingefallen wäre, dafs er damit sich den Boden unter den Füßen fortzieht und seinen Dokumenten allen Glauben nimmt. Man mag über Schirren's Arbeit urtheilen, wie man will, und wird gewifs gegen seine Weise, die polynesischen Sagen zu behandeln, manches mit Recht einwenden können; allein gewifs ist es, dafs er darin, dafs er die Sagen und genealogischen Listen als Mythen ansieht, eher das Richtige getroffen hat. Die Untersuchung über die Urgeschichte der Polynesier ist also durch Quatrefages nicht gefördert worden, und er hat sich vielmehr auf dem falschen Wege, auf den ihn Hale geführt hat, noch tiefer verwickelt; diese interessante und für die Entwicklung der Geschichte der Polynesier so wichtige Frage erwartet noch ihre Lösung.

Den Schluß des Werkes bilden einige Anhänge, die von keiner Erheblichkeit sind, mit Ausnahme einer von den Franzosen in Tahiti gesammelten Liste der alten Könige der Insel Raiatea, aus deren Geschlecht die jetzige Königin von Tahiti stammt. Unter diesen Anhängen befindet sich auch die bekannte Charte des Tahitiens Tupaia, der Cook auf seiner ersten Reise nach Europa begleitete und in Batavia gestorben ist; auch die Erklärung der darauf befindlichen Namen, welche R. Forster in seinen bekannten „Observations“ gegeben hat, ist ganz wiederholt, ohne dafs der Verfasser bedacht hätte, dafs eine solche Erklärung, die 1780 für befriedigend gelten konnte, jetzt vollständig ungenügend ist. So z. B. ist die Insel Oauna auf Tupaia's Charte nicht, wie Forster glaubte, das Prince of Wales von Byron, sondern vielmehr Cook's Chainisland, welche ihre Bewohner Anaä nennen u. dergl. mehr.

Meinicke.

Otto Schneider, Der climatische Curort Algier. Schilderungen nach dreijähriger Beobachtung in Stadt und Provinz, zugleich ein Rathgeber für Reise und Aufenthalt. Dresden (C. A. Werner) 1869. VIII, 295 S. 8.

Der Verf., welcher drei Winter in Algier zur Herstellung seiner Gesundheit zugebracht hat, dem mithin die beste Gelegenheit geboten war, sich mit Land

und Leuten sowohl, wie mit den dortigen climatischen Verhältnissen vertraut zu machen, hat die Ergebnisse seiner Beobachtungen in vorliegendem Buch veröffentlicht und somit der häufig nur allzuseichten französischen Literatur über Algier eine glückliche Concurrerz gemacht. Können nun auch die Schilderungen des Verf. von Algier und dessen Umgebung selbstverständlich nicht gerade viel Neues bringen, so bieten sie doch in so manchen Specialitäten, wie solche nur aus der Feder desjenigen hervorgehen können, der für längere Zeit seinen Wohnsitz dort aufgeschlagen hat, die einem Touristen aber meistentheils zu entgehen pflegen, genug des Interessanten. Das Buch, dem wir allerdings zur besseren Orientirung die Beigabe eines Stadtplanes gewünscht hätten, dürfte sich daher in jeder Beziehung als der beste Fremdenführer für Algier empfehlen, gleichzeitig aber auch durch die anziehende Art der Schilderungen als eine belehrende Lecture für solche, welche nicht gerade durch körperliche Leiden gezwungen werden, unser nordisches Clima mit dem von Afrika's Nordküste zu vertauschen. Notizen über die meteorologischen Verhältnisse, welche vorzugsweise den bekannten Arbeiten H. E. Richter's in Schmidt's medicinischen Jahrbüchern entnommen sind, bilden den Schlufs des Werkes, welches auch durch seine äußere Ausstattung einen günstigen Eindruck hervorruft. —r.

Barometer-Höhenmessungen von dem Kreise Ziegenrück im Königl. Regierungsbezirk Erfurt und vom nahen Auslande. Ausgeführt von A. W. Fils, k. preufs. Major a. D. Pöfsneck (Gerold) 1868. 50 S. 8.
 Höhengschichten-Karte vom Thüringerwalde und Umgebung. Nördl. Theil. Nach eigenen Messungen entw. und gez. von Major a. D. A. W. Fils. Gotha (Perthes) 1869. qu.-fol.

Als wichtiger Beitrag zur Bereicherung unserer Kenntnifs der mitteldeutschen Gaeue tritt uns diese neue Arbeit des Major Fils, des thüringischen Hypsometers *κατ' ἐξοχήν*, entgegen, welche sich in ebenbürtiger Weise den frühern Arbeiten desselben anschliesst und uns wiederum die Bodenplastik einer der interessantesten Parthien des thüringer Waldgebirges veranschaulicht. Es sind dies diejenigen Theile des ehemaligen Orlagaeues, welche sich um die Städtchen Ziegenrück und Ranis an den romantischen Ufern der in zahllosen Krümmungen dahinfließenden Saale gruppieren, Parthien, welche leider, als abseits von den großen Touristenstraßen gelegen, von Reisenden zu selten besucht werden. Die Höhenverhältnisse dieses Kreises, sowie der zu demselben gehörenden, aber abgesondert gelegenen vier voigtländischen Parzellen Gefell, Blintendorf, Sparnberg und Blankenberg, welche letzteren beide der Verf. jedoch nicht besucht hat, sondern die Höhenangaben der Preufsischen Generalstabkarte für seine Arbeiten adoptirte, endlich die einer Anzahl auferhalb des Kreises Ziegenrück gelegenen Orte werden uns hier bekannt gemacht. 438 Punkte sind es, welche der Verf. mit guten Instrumenten und bewährter Genauigkeit größtentheils selbst gemessen hat, während nur wenige Angaben anderen zuverlässigen Quellen entlehnt sind. Die größte absolute Höhe erreicht der Kreis in dem Berge Rosenbühl bei Gefell mit 1953

Fufs, den niedrigsten Punkt nördlich von Bodelwitz, wo der Lützensgrund die Chaussee von Pöfsneck nach Neustadt (östlich bei Köstitz) durchschneidet, mit 634 Fufs. Die Gesammtenerhebung beträgt demnach zwischen beiden Extremen 1319 Fufs. Von besonderem Interesse sind schliesslich noch, nächst den statistischen Notizen über die bewohnten Orte des Kreises und der, wie seinen früheren Arbeiten, so auch dieser Publication beigegebenen vergleichenden Stufenleiter der Wohnorte in den Kreisen Ziegenrück und Schleusingen nach ihrer Höhenlage, die unter N. 439—72 gegebenen Nivellements-Resultate der projectirten Gera-Saalfelder Eisenbahn.

Zur übersichtlichen und practischen Anschauung seiner seit dem Jahre 1827 veröffentlichten Barometer-Höhenmessungen des Thüringer Waldes, denen sich auch die im nächsten Hefte unserer Zeitschrift zu publicirenden Höhenmessungen im Amte Ostheim vor der Rhön anschliessen werden, hat der Verf. gleichsam als bildlichen Gesamtausdruck seiner Messungen eine aus 2 Blättern bestehende Höhengichtenkarte des Thüringer Waldes und seiner Vorberge im Maassstab 1 : 200,000 herausgegeben, von der die nördliche, südlich bis Suhl reichende Hälfte bereits vorliegt. In sauberer und geschmackvoller Ausführung, wie auf allen Karten der Perthes'schen geographischen Anstalt, sind hier in deutlich von einander sich scheidenden Farbentönen die Höhengichten der Vorberge von 250 zu 250 paris. Fufs, die des eigentlichen Gebirges, mit 2000 Fufs beginnend, von 500 zu 500 Fufs dargestellt. Das aus der Ebene allmähig bis zu 750 Fufs ansteigende Terrain, blauroth bezeichnet, schliesst südwärts mit einer ziemlich geraden Linie, welche man sich von Erfurt über Langensalza hinaus gezogen denkt; von dieser Grenze ab bis zu einer geschwungenen Linie, welche etwa die Orte Weimar, Arnstadt, Gotha, Waltershausen, Sättelstedt und Eisenach verbinden würde, reicht eine Terrasse, welche in ihrer Hauptmasse eine Erhebung bis zu 1000 Fufs zeigt und nur hier und da von gröfseren und kleineren bis zu 1250 Fufs ansteigenden, sowie im NW. von den bis zu 1500 Fufs sich erhebenden Wald-rücken des Hainich unterbrochen ist; hellgelb ist diese zweite bis zu 1000 Fufs ansteigende Terrasse bezeichnet. Die darauf folgende, bis 1250 Fufs sich erhebende Terrasse ist rosafarbig und reicht mit vielen bald dünneren, bald breiteren Armen und Ausläufern theils in die vorhergehende, theils in die darauf folgende höhere Terrasse, deren Grenze mit 1500 Fufs abschneidet, hinein; hellblau ist die Farbe, welche diese das eigentliche Gebirge ringförmig einschliessende Höhengicht trägt, und nur einzelne kleine, bis zu 2000 Fufs ansteigende Bergmassen finden sich in ihr inselartig zerstreut, z. B. westlich und östlich von Plau, östlich und südlich von Stadt Ilm und zwischen Meiningen und Schmalkalden. Während so die bis zu 1500 Fufs sich erhebenden Terrassen in helleren Farbentönen gehalten sind, hat man zur Bezeichnung der Höhengichten des eigentlichen Waldgebirges saftigere Töne genommen, durch welche sich dasselbe gleichsam plastisch aus den niederen Vorstufen heraushebt und das Streichen des Gebirges genau bezeichnet wird. Chromgelb ist die Farbe dieser von 1500 bis 2000 Fufs ansteigenden Terrasse, deren nordwestlichsten Ausläufer der Wachstein bei Ruhla bildet; sie schliesst in scharf markirten Grenzen die carmoisinroth bezeichnete Höhengicht von 2000—2500 Fufs ein, welche auf der Karte sich dem Auge einer ausgebreiteten Alge ähnlich darstellt. Vom Wachstein an zieht sich, gleichsam