

Werk

Titel: Geographische Gesellschaft zu Hamburg

Ort: Berlin

Jahr: 1909

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1909 | LOG_0149

Kontakt/Contact

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

✉ info@digizeitschriften.de

Berichte von anderen deutschen geographischen Gesellschaften.

Verein für Erdkunde zu Dresden. †

Hauptversammlung vom 7. Mai 1909. Vorsitzender: Geheimer Hofrat Prof. Pattenhausen. Es wurde über geschäftliche Angelegenheiten verhandelt, insbesondere über die Abänderung einiger Bestimmungen der Satzungen.

Vortragsabend vom 14. Mai. Vorsitzender: Geheimer Hofrat Prof. Pattenhausen. Photochemiker Richard Jahr sprach über „die photographische Industrie auf der Internationalen Photographischen Ausstellung in Dresden“.

Am 22. Mai unternahm der Verein eine Exkursion nach den Schlachtfeldern im Westen von Dresden unter Führung des zweiten Vorsitzenden, Generals der Kavallerie von Broizem, Exzellenz. Sie liegen zu beiden Seiten der von Dresden über Kesselsdorf nach Wilsdruff führenden Landstraße. In der Nähe von Neu-Gompitz, an der Stelle, wo in der Schlacht bei Dresden am 26. und 27. August 1813 der äußerste rechte Flügel der Verbündeten seine Stellung hatte, schilderte General von Broizem zunächst in großen Zügen den Verlauf und die Bedeutung der Schlacht im ganzen und dann die Vorgänge auf dem rechten Flügel, bei Burgstädtel, Dölzchen, Pesterwitz, Gompitz und Pennrich. An einer Stelle bei Neu-Zöllnern, wo man einen guten Überblick über die Gegend von Kesselsdorf und nach Wilsdruff zu hat, sprach Vortragender über den Verlauf der Schlacht bei Kesselsdorf am 15. Dezember 1745, und am westlichen Ausgange dieses Ortes, beim Denkmal der Schlacht, über die Kämpfe um den Ort, die mit dem Siege der Preußen unter Fürst Leopold von Dessau über die durch österreichische Truppen verstärkte sächsische Armee endeten.

Geographische Gesellschaft zu Hamburg.

Sitzung vom 4. Februar 1909. Vorsitzender: Senator Roscher. Dr. Ernst Schulze-Groß-Borstel sprach über „Die nordamerikanischen Eisenbahnen“. Der Redner beleuchtete ihre Geschichte, ihre Einwirkung auf das Wirtschaftsleben, ihre Vorzüge und ihre

Schattenseiten. Jeder Pulsschlag des amerikanischen Wirtschaftslebens wird von dem Kursstand der amerikanischen Eisenbahnen in empfindlichster Weise angezeigt. Alle Börsen der Welt werden dadurch beeinflusst. Das ist in der ungeheuren GröÙe der Kapitalien begründet, welche in den nordamerikanischen Eisenbahnen angelegt sind. Übertrifft doch das Schienennetz in den Vereinigten Staaten die Länge der Schienenstränge in ganz Europa; es beträgt fast 370 000 km gegenüber noch nicht ganz 320 000 km in ganz Europa. Deutschland, das nach den Vereinigten Staaten das längste Schienennetz der Erde besitzt, hat etwa 57 000 km. Die 370 000 km der Vereinigten Staaten bleiben nur unwesentlich hinter der Entfernung der Erde vom Monde (384 000 km) zurück. Das Geheimnis dieser unendlich schnellen Fortschritte im Eisenbahnbau liegt einmal in dem außerordentlichen wirtschaftlichen Optimismus des Nordamerikaners, der von dem Glanz der zukünftigen Entwicklung seines Landes felsenfest überzeugt ist — und dann in der Billigkeit des Eisenbahnbaus. Wenn man für die hölzernen Schwellen infolge des Holzreichtums anfangs nichts zu bezahlen brauchte, wenn auch Brücken aus diesem billigen Material hergestellt werden konnten, wenn man sich Unter- und Überführungen einfach sparte, wenn in der großen Mississippi-Ebene irgendwelche Terrainschwierigkeiten überhaupt nicht zu überwinden waren, wenn man die Bahnen eingleisig baute, wenn man von der Regierung noch Geldzuschüsse erhielt und wenn dazu noch große Landschenkungen traten, die insgesamt eine Riesensfläche von der anderthalbfachen GröÙe des ganzen Deutschen Reiches ausmachen —, so läßt sich wohl denken, daß der Bahnbau sehr billig erfolgen konnte. Aus dem gleichen Grunde aber sind Reparaturen dann teuer und häufig gewesen. Hätten die Eisenbahnen durchweg eine vernünftige Finanzpolitik getrieben, von ihren teilweise sehr großen Überschüssen also genügende Rückstellungen für Erneuerung des rollenden Materials, für Betriebsverbesserungen u. s. w. gemacht, so wäre das nordamerikanische Eisenbahnwesen wahrscheinlich nie von so schweren Krisen heimgesucht worden, wie es sie wiederholt erlitten hat. Die Tarife für Personen- und für Güterbeförderungen sind so manchmal auf Bruchteile der normalen heruntergegangen; für Personenbeförderung haben sie sich in den letzten 30 Jahren im allgemeinen gehoben, für Frachtgüter sind sie heruntergegangen. Dazu trug auch der Wettbewerb mit der Schifffahrt auf den großen Seen im Nordosten und auf den wenigen Kanälen des Landes bei, die man allerdings unklugerweise verkommen ließ. Ebenso ließ man auch den Mississippi versanden; erst jetzt wieder ist eine große Bewegung für die Wiederbelebung der Binnenschifffahrt entstanden, das heißt zunächst für ihre Wiederermöglichung durch Ausbau der Wasserstraßen. Die Eisenbahnen sind auch heute garnicht mehr imstande, den Verkehrsbedürfnissen des Landes zu genügen: es würden Betriebsverbesserungen von riesigem Umfange nötig sein, um sie diesen Bedürfnissen wieder gerecht werden zu lassen. Der bedeutendste amerikanische Eisenbahnkönig, Mr. Hill, hat die dafür notwendige Summe auf 20 Milliarden Mark (fünfmal so viel wie die französische Kriegsschädigung 1871!) geschätzt.

Die Geschichte der nordamerikanischen Eisenbahnen läßt sich in drei Perioden gliedern: vom Beginn bis zur Vollendung der ersten Überlandbahn 1869 — von da durch das Zeitalter der wilden Konkurrenz bis zum Erlaß des zwischenstaatlichen Handelsgesetzes 1887 — endlich von da bis zur Gegenwart. Die letzte Periode wird durch alle möglichen Versuche der Regierung gekennzeichnet, Einfluß auf das Eisenbahnwesen zu gewinnen. Indessen haben weder das Gesetz des Jahres 1887, noch das Antitrust-Gesetz von 1890, noch das Elkins-Gesetz des Jahres 1903, welches die ungleichmäßige Behandlung verschiedener Verfrachter durch dieselbe Eisenbahn-Gesellschaft verbietet, noch auch der letzte Einflußversuch (das Hepburn-Gesetz) wesentlichen Erfolg gehabt. Vor allem fehlt der nordamerikanischen Regierung die Macht, gegen die Eisenbahnen vorzugehen, die ihren Betrieb nicht sicher genug gestalten. Daher gibt es kein Land der Erde, in welchem absolut und relativ mehr Eisenbahnunglücksfälle sich ereignen als in den Vereinigten Staaten. Die Statistik zeigt, daß jeder Eisenbahnangestellte im Laufe von 10 Dienstjahren einmal verwundet wird und daß er, wenn er 40 Jahre im Dienst ist, die Wahrscheinlichkeit von 1 : 3 hat, in seinem Berufe getötet zu werden!

Den nordamerikanischen Eisenbahnen ist also einerseits ein großer Teil der ungeheuren Schnelligkeit der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes zu verdanken. Die Besiedelung des Westens, die Aufschließung der Prärien und der Felsengebirge, die Zusammenschweifung des ganzen riesigen Gebiets zu einem politischen und wirtschaftlichen Komplex können sie sich mit Stolz als Verdienst anrechnen. Andererseits ist die mörderische Zahl der Eisenbahnunfälle, die Willkür ihrer Einwirkung auf das Wirtschaftsleben, die rücksichtslose Dividenden-Politik mancher Eisenbahn-Gesellschaften ein schwerer Nachteil für Nord-Amerika geworden. Aufgabe der Zukunft wird es sein, einen Ausgleich der Interessen der Allgemeinheit und der Eisenbahn-Gesellschaften zu finden und diese zu veranlassen, rechtzeitig Vorkehrungen zu treffen, um den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen, denen sie augenblicklich nicht mehr gerecht werden, Genüge zu tun.

Sodann gab Oberlehrer Dr. Schlee-Hamburg „Einige geologische Bemerkungen zum süditalienischen Erdbeben“.

Das jüngste Erdbeben in diesem so häufig erschütterten, besonders im Jahre 1693 und 1783 in ähnlicher schrecklicher Weise heimgesuchten Gebiet hat wie die früheren nichts mit vulkanischen Erscheinungen zu tun. Die Verbreitung der Erdbeben deckt sich — wie die projizierten Karten zeigen — im wesentlichen mit der großen Hauptzone junger Kettengebirge, welche durch Süd-Europa und Süd-Asien zieht und im gewaltigen Bogen den Stillen Ozean umspannt. Dadurch wird die Anschauung unterstützt, daß wir es bei denjenigen Erdbeben, die nicht an den Ausbruch eines Vulkans gebunden sind und nur dessen nächste Umgebung erschüttern, mit Verschiebungen in solchen Teilen der Erdrinde zu tun haben, die auch heute noch nicht zur Ruhe gekommen sind.

An der Hand einer von Cortese stammenden geologischen Kartenskizze von Calabrien wurden sodann die Hauptzüge im geologischen

Bau der Halbinsel erläutert und besonders hervorgehoben, daß das Land, in dem jungtertiäre und quartäre Meeressedimente und Strandbildungen bis zu 1000 und 1300 m über dem Meeresspiegel liegen, in der jüngsten geologischen Zeit eine sehr bedeutende Hebung erfahren habe, die allem Anschein nach noch fortdaure. Dislokationen, die sich auf ein bestimmtes Erdbeben zurückführen lassen, sind allerdings in Calabrien bisher noch nicht festgestellt. Denn mit solchen Verschiebungen, die als Ursache des Erdbebens anzusehen wären, sind nicht ihre Folgeerscheinungen, wie Bergrutsche, Felsstürze und kürzere Spalten im weichen Boden und an Berghängen zu verwechseln. Wohl aber ist derartiges neuerdings an verschiedenen anderen Orten festgestellt worden, wie der Redner unter Vorführung einer Reihe von Bildern an den beiden großartigsten bekannten Beispielen erläutert. Es sind dies das Erdbeben in Zentral-Japan vom Jahre 1891 (mit 100 km langem Riß) und das kalifornische Erdbeben vom 18. April 1906. Längs einer Spalte, die 300 km weit dahinzieht, ist das Land zu beiden Seiten um mehrere Meter horizontal verschoben worden, im ganzen das ungeheure Gebiet von 12 000 qkm. Es muß sich hier vor dem Erdbeben eine ungeheure Spannung im Felsgerüst der Erde allmählich gebildet haben, bis die Erdrinde plötzlich wie eine Glasplatte zersprang und die getrennten Teile nach entgegengesetzten Seiten zurückschnellten.