

Werk

Titel: Literarische Besprechungen

Ort: Berlin

Jahr: 1911

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1911 | LOG_0174

Kontakt/Contact

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

✉ info@digizeitschriften.de

Durchschnittlich werden demnach 3460 Jahre vergehen, ehe ein beliebiges Wasserteilchen des Ozeans verdunstet. Da das leichtere Oberflächenwasser natürlich bedeutend schneller in den Kreislauf eintreten wird als schweres, womöglich sogar durch Beckenformen der Tiefsee von der Vertikalzirkulation mehr oder weniger abgeschlossenes Tiefenwasser, so darf man annehmen, daß an manchen Stellen das Tiefseewasser Zehntausende von Jahren lang stagniert.

Die Dauer des atmosphärischen Stadiums berechnet sich bei Annahme eines Gesamtwassergehaltes der Atmosphäre von 12 300 cbkm und 465 000 cbkm Niederschlag im Jahre zu 9 bis 10 Tagen im Mittel, also überraschend kurz im Verhältnis zu dem Jahrtausende langen Aufenthalt im Meere.

Die Frage, wie lange das Wasser für den festländischen Kreislauf gebraucht, ist nicht so leicht zu beantworten, da die Menge des Wassers, die in und auf dem festländischen Boden vorhanden ist, nicht genau genug bekannt ist. Die oberflächlich abfließenden Wassermengen verbringen natürlich nur relativ kurze Zeit in dem festländischen Stadium des Kreislaufs, dagegen kehren die tiefen Grundwasserschichten erst nach langer Zeit zum Meere zurück.

O. Baschin.

LITERARISCHE BESPRECHUNGEN.

Adickes, Erich: Untersuchungen zu Kants physischer Geographie. Tübingen, J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), 1911. VIII, 344 S. 8°.

Die Vorlesungen über Geographie, die Im. Kant seit dem Sommersemester 1756 an der Königsberger Universität gehalten hatte, sind in dieser Abhandlung einer eingehenden philologischen Kritik hinsichtlich der Authentizität des Textes unterzogen worden. Schon zu Lebzeiten des Philosophen waren sie zuerst von Vollmer und dann sehr viel besser von Rink (1802) auf Grund von Kollegheften herausgegeben worden. Es hat sich aber herausgestellt, daß diese Ausgaben doch nicht als eigentliche Originalwerke angesprochen werden dürfen, da in die Darstellung fremde Zutaten der Editoren mit hineingeraten sind. Gilt dies ganz besonders von der Vollmerschen Ausgabe, die Kant deshalb selbst schon abgelehnt hatte, so in eingeschränktem Maße auch von der sorgfältigeren Ausgabe Rinks. Der Verfasser, der mit der Bearbeitung des handschriftlichen Nachlasses für die Kant-Ausgabe der Berliner Akademie betraut ist, hat es für nötig befunden, zuvor den von allen Zutaten befreiten originalen Bestand der Kantschen Vorlesungen festzustellen. Dies war dadurch zu ermöglichen, daß sich an 20 Nachschriften, die heute weit zerstreut sind, noch vorfinden. Freilich sind diese nicht alle gleich an Wert, da die wenigsten unmittelbare Nachschriften nach dem Vortrag oder Diktat sind; verschiedene sind nur Kopien von Kopien, andere wieder sind nachträgliche Bearbeitungen solcher Nachschriften. Der Verfasser hat sich nun der unendlichen Mühe

unterzogen, mit echt philologischer Akribie alle diese Abschriften einer vergleichenden Prüfung zu unterziehen, um ihr gegenseitiges Abhängigkeitsverhältnis festzustellen und schließlich die wirklich von Kant her-tam-mende Version zu ermitteln. — Im zweiten Teil sind die geographischen Darstellungen von Europa und Amerika nach ihrer quellenmäßigen Herkunft analysiert worden. Hier ist es interessant zu sehen, wie Kant gearbeitet hat; denn viele Abschnitte sind zum Teil nur wörtliche Wiedergaben seiner Quellen. Es ist beachtenswert, daß keine Literatur mehr aus der Zeit nach 1759 herangezogen worden ist. Büschings Neue Erdbeschreibung und die Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande sind von ihm vornehmlich benutzt worden. „Nur aus Kants Senilität“, bemerkt der Verfasser, „ist es zu begreifen, daß er Rink die Erlaubnis geben konnte, seine Diktate zu veröffentlichen. Und bei letzterem ist es ganz unentschuldig, daß er den Text drucken ließ, ohne ihn auf seine Quellen zu prüfen... Eine solche Prüfung hätte ihn von der Unmöglichkeit einer Veröffentlichung überzeugen müssen, würde ihn aber allerdings auch um das lockende Honorar gebracht haben.“

K. Kretschmer.

Friedrich, E.: Einführung in die Wirtschafts-geographie. Produktion, Verkehr und Handel der Erde mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands und der deutschen Kolonien. Zweite Auflage. Leipzig, List und v. Bressensdorf, 1911. 178 S. 8°.

Das vorliegende Büchlein ist aus allgemein verständlichen Vorträgen erwachsen und in der zweiten Auflage ziemlich erheblich umgearbeitet worden. Es soll nach einem Satz im Vorwort „das Wesentliche der geographischen Verbreitung der weltwirtschaftlichen Verhältnisse“ darstellen, insonderheit den Zusammenhang mit den klimatischen Erdgürteln herausarbeiten. Es liegt demnach eine Geographie der Wirtschaft vor, „Geographie“ in dem Sinne verstanden, wie Hermann Wagner in seinem Lehrbuch es als Pflicht des Geographen betont, „die methodische Frage nach der örtlichen Verteilung aller Erscheinungen“ voranzustellen. Man könnte sich auch eine Wirtschaftsgeographie denken, die das Schwergewicht der Darstellung auf die erklärende Beschreibung der wirtschaftlichen Erscheinungen der einzelnen Landschaften der Erdoberfläche legt, wenn man den Gesichtspunkt der Erdbeschreibung in unserer Wissenschaft in den Vordergrund rückt. Das ist indes ein noch sehr wenig bearbeitetes Gebiet, zudem dem Publikum fremd, für das Friedrichs Buch vornehmlich bestimmt scheint: Kreise der Praxis und Studierende.

Friedrich leitet folgerichtig die Wirtschaft aus zwei Faktoren ab: den natürlichen Verhältnissen und dem Menschen. Bei den ersteren legt er das Schwergewicht auf das Klima, schließt sich in der Einteilung an Herbertson an. Zum Verständnis des Eingreifens des Menschen wird eine Behandlung der Wirtschaftsstufen gegeben, wobei der Verfasser auf seine Ausführungen im Geographischen Jahrbuch mehrfach zurückgreift. Er unterscheidet: Wirtschaftsstufe der Wissenschaft und Technik, Stufe der Empirie und Tradition und Stufe des Instinktes, unter der noch die der Sammelwirtschaft liegt (Stufe des Reflexes). Der Hauptteil des Buches ist sodann einer Darstellung der Verbreitung dieser Stufen über die Erde hin gewidmet, wobei auf die einzelnen Kulturpflanzen, die Haus-

tiere, Industrien u. s. w. an der betreffenden Stelle jedesmal eingegangen wird. Zwei Abschnitte über Land- und Wasserverkehr schließen das Büchlein ab. Bei allen Gegenständen ist reichlich Literatur angegeben, was den Wert des Ganzen noch erhöht. Eine Karte der Niederschlagsverhältnisse der Erde und der *Herbertson'schen* Einteilung erläutert den Text, der knapp und klar gefaßt und scharf gegliedert ist. *Braun.*

Hellmann, G. und G. v. Elsner: Meteorologische Untersuchungen über die Sommerhochwasser der Oder. Veröffentlichungen des Königl. Preußischen Meteorologischen Instituts Nr. 230. Berlin, Behrend u. Co., 1911. XI u. 235 S. gr. 8°. Mit einem Atlas von 55 Foliotafeln. Preis 50 M.

Der Übergang aus See- in Landklima, der sich innerhalb der norddeutschen Stromgebiete in der Richtung von Nordwesten nach Osten vollzieht, kommt auch darin zum Ausdruck, daß die Menge der von den atlantischen Depressionen herangeführten Niederschläge, also der Landregen und ihm an Verbreitung ähnliche Niederschläge, nach Osten hin im allgemeinen abnimmt. In einem auffallenden Gegensatz hierzu stehen jedoch die Landregen im Gebiete der von van Bebbber mit V b bezeichneten Depressionen-Zugstraße, die vom nördlichen Ende des Adriatischen Meeres ins östliche Ostsee-Gebiet führt. Diese Landregen sind im Sommer bekanntlich oft so stark, daß sie verheerende Hochwasser hervorrufen. Zu Entstehungsherden solcher werden gewöhnlich größere Gebietsteile der Ost-Alpen, sowie der Karpathen, Beskiden oder Sudeten. Nicht selten werden außer letzteren auch die anderen Randgebirge Böhmens in Mitleidenschaft gezogen, bisweilen wohl auch noch weiter westliche Gebirgszüge. Unter den norddeutschen Strömen wird insbesondere die Oder von diesen Hochwassern betroffen. Denn sie empfängt hochwassergefährliche Zuflüsse sowohl aus den Beskiden wie aus den Sudeten; außerdem bleibt sie immer bedroht, wenn auch das kritische Minimum nach Osten oder nach Westen von der mittleren V b-Linie abweicht.

Als vom Jahre 1880 ab nach jahrzehntelanger Pause öfter wieder starke Sommerhochwasser im Odergebiet aufgetreten waren, wies *Hellmann* bereits 1889 darauf hin, daß diese sämtlich auf barometrische Depressionen vom Typus V b zurückzuführen seien. Aber man stand doch vor einem Rätsel. Denn weitaus die meisten dieser Depressionen gingen unter nur mäßigen Niederschlägen vorüber, und die charakteristischen Kennzeichen derjenigen Depressionen, bei denen sich die Niederschläge zu hochwassergefährlicher Stärke steigern, wollten und wollten sich nicht finden lassen. Für die Maßregeln zur möglichsten Einschränkung der Hochwassergefahren mußte man deshalb dabei bleiben, Hochwasser-Warnungen und -Vorhersagen erst nach Eintritt der Anschwellungen in den Quellgebieten zu erlassen, während es doch einen wichtigen Fortschritt bedeuten würde, wenn sich schon die Starkregen aus der allgemeinen Wetterlage vorhersehen ließen.

In dem jetzt vorliegenden Werke von *Hellmann* und *v. Elsner* sind nun die Witterungsvorgänge bei 20 Sommerhochwassern (und einem Märzhochwasser) der Oder mit größter Genauigkeit analysiert worden. Trotz der gleichsam mikroskopischen Betrachtungsweise umfassen die

dabei gezeichneten meteorologischen Karten große Gebiete: die Luftdruck- und die Temperaturkarten (in denen die Isobaren von 1 zu 1 mm, die Isothermen von 2 zu 2 ° gezeichnet sind) umschließen im Westen fast noch ganz Belgien, im Osten Galizien und Ungarn, während sie im Norden etwas über Christiania, im Süden über Florenz hinausreichen. Die Niederschlagskarten erstrecken sich von der Mulde bis über die Weichsel, vom Kurischen Haff bis über die Raab.

Als charakteristische Bedingungen für den Eintritt hochwassergefährlicher Starkregen im Oder-Gebiet haben sich bei der jetzigen Untersuchung folgende erwiesen: 1. Das Minimum muß eine Lage zum Oder-Gebiet erlangen, durch welche Winde aus nördlichen Richtungen bedingt werden, so daß sie auf die das Odergebiet begrenzenden Gebirge wehen. 2. Die Fortbewegung des Minimums muß in der Gegend des Oder-Gebietes verzögert werden. 3. An der Westseite der Depression muß eine Verstärkung des Luftdruckgefälles, also eine Zusammendrängung der Isobaren eintreten. (Die stärksten Regen fallen nämlich immer am Westrande, nicht im Innern der hier in Betracht kommenden Depressionen.) 4. Das Depressionsgebiet muß eine größere Ausdehnung annehmen, wobei die Isobaren an der Westseite steil nach der Ostsee hin ansteigen müssen. Dazu kommt 5., daß die äußersten Mengen nur in der wärmsten Jahreszeit möglich sind.

Keine dieser Bedingungen ist sonderlich überraschend. Trotzdem sehe ich in ihrer Feststellung einen wesentlichen Fortschritt, und zwar darin, daß sie nicht nur als „notwendig“, sondern auch als „hinreichend“ erkannt sind. Mehr als ihr Zusammentreffen ist also nicht nötig. Wenigstens hat sich dies bei einer Durchprüfung s ä m t l i c h e r kritischen Depressionen einer Anzahl von Jahren erwiesen.

Durch die Formulierung der angegebenen Bedingungen ist die Möglichkeit einer meteorologischen Hochwasservorhersage für die Oder näher, aber doch noch nicht nahe gerückt. Denn das Eintreffen der entscheidenden Bedingungen ist schwer mit einiger Sicherheit vorauszusehen, und zwar schon deshalb, weil die Hochwasser durchaus nicht bloß von Depressionen hervorgerufen werden, die sich schon von Anfang an auf der Zugstraße V b befinden. Nur wenig über die Hälfte dieser Depressionen kommen von Ober-Italien und seinen Nachbargebieten her. Zahlreiche andere ziehen von der Balkan-Halbinsel heran; wieder andere entstehen erst in Österreich-Ungarn, und zwar bisweilen ganz unvermutet, und zu diesen drei Gruppen kommen noch einige gänzlich abweichende Einzelfälle.

Dem Geographen werden an der vorliegenden Untersuchung ja aber nicht die Erfolge für die Hochwasservorhersage, sondern die dargestellten Erscheinungen selbst das Wesentliche sein. Ihm wird es auf die Beziehungen zwischen Geländegestaltung, Luftdruck-, Temperatur- und Niederschlagsverhältnissen ankommen, die in den Kartenbeilagen anschaulich zutage treten und im Text ausführlich erörtert werden. In diesen Beziehungen zeigen sich Zusammenhänge, die weit über das Gebiet der Zugstraße V b hinausreichen. Die Erscheinungen dieses eigenartigen Depressionsgebietes treten in eine gewisse Verbindung mit den gleichsam regulären, ostwärts fortschreitenden Depressionen ozeanischer Herkunft, was ihnen manches von ihrer Fremdartigkeit in der Gesamtgestaltung unseres Klimas nimmt.

In allen Perioden, in denen Minima aus Süden Hochwasser herbeiführten, befand sich mindestens zu Anfang eine Depression über dem nördlichen Europa, und fast stets bildete sich zwischen nördlichem und südlichem Minimum eine verbindende Furche tieferen Druckes. Die Untersuchung hat nun zwar ergeben, daß die Entstehung der Minima, die aus Süden heraufgezogen kamen, keinesfalls allgemein auf Depressionen im Norden zurückgeführt werden kann. Trotzdem kann aber ein enger kausaler Zusammenhang herrschen. Denn das Auftreten von Depressionen in der kritischen Gegend wird, wie die Untersuchung ergeben hat, durch starke Temperaturüberschüsse im Südosten und Osten des Gebiets gegenüber dem Westen und Nordwesten wesentlich begünstigt. Depressionen im nordwestlichen Europa bringen im Sommer aber leicht die Ausbildung starker Temperaturdifferenzen in diesem Sinne mit sich (besonders wenn Teildepressionen weitverbreitete Randgewitter in Frankreich und West-Deutschland herbeiführen).

Die Einzelfälle weichen indessen so stark von einander ab, daß nicht daran zu denken ist, sie alle einheitlich zu erklären. Im Entstehen, Verhalten und Erlöschen der untersuchten Depressionen bleibt vielerlei noch dunkel. Aber die Gesetze der Entstehung und Wiederauflösung von Hoch- oder Tiefgebieten des Luftdrucks sind ja überhaupt noch nicht in dem Maße aufgeklärt, daß eine Untersuchung so verwickelter Einzelfälle, wie es die hier betrachteten großenteils sind, sich schon hinreichend auf sie stützen könnte. Läßt eine Lehre aber bei der Erklärung von Sonderfällen im Stich, so muß der Versuch gemacht werden, sie auf Grund der Sonderfälle fortzubilden. Das Material, das in dem Werk niedergelegt und trotz seiner Fülle mit peinlichster Kritik und schärfster Analyse durchgearbeitet ist, verdient es, so eindringlich wie nur möglich nach dieser Richtung hin benutzt zu werden. Eine solche Anwendung auf die weitere Klärung der Kausalgesetze der Luftdruckgebiete wäre der schönste Dienst, den das Werk der Erdkunde leisten könnte.

Karl Fischer.

Hofmann, A. v.: Historischer Reisebegleiter für Deutschland. Bd. 1: Das Großherzogtum Baden und das Großherzogtum Hessen südlich des Mains. Bd. 2: Die bayerische Pfalz und das Reichsland Elsaß-Lothringen. Bd. 3: Das Königreich Württemberg und die Hohenzollernschen Lande. Bd. 4: Bayerisch Schwaben, Bayern und Salzburg. Berlin und Stuttgart o. J., W. Spemann. VIII, 196 S. — VIII, 190 S., 4 Tf. — VI, 218 S., 1 Krt. — VI, 234 S., 1 Krt. 8°. Preis des Bändchens 3 M.

Wir danken unserem Mitgliede Herrn Darmstädter die angezeigten vier Bändchen, die wir mit Freude bereits in einer Sitzung der Gesellschaft willkommen hießen. Sie bieten dem Reisenden eine Fülle historischer Informationen lokaler und baugeschichtlicher Art über ganz Süd-Deutschland. Die geographische Anordnung, welche nicht bestimmte Itinerare behandelt, läßt ihm volle Freiheit über die einzuschlagenden Wege, läßt aber klar erkennen, was nebeneinander liegt. Häufige Verweise bringen historische und baugeschichtliche Zusammenhänge, wenn sie räumlich nicht klar hervortreten sollten, deutlich zum Ausdruck. Die beiden letzten Bändchen haben gute Übersichtskarten ihrer Gebiete aus

der Anstalt von Wagner und Debes, das zweite nur autographierte, nicht leicht lesbare Kartenskizzen. — Wir sind überzeugt, daß die Bändchen reichen Nutzen stiften werden: sie sichern ihrem Benutzer eine gewisse Unabhängigkeit vom Reisehandbuche und gestatten ihm, an Ort und Stelle die Summe historischer Daten zu überblicken, die für ein tieferes, namentlich kunsthistorisches Verständnis notwendig sind. Lebhaft wünschen wir eine Fortsetzung der Serie auch auf mittel- und norddeutsche Gebiete.

A. Penck.

Miethe, A. und H. Hergesell: Mit Zeppelin nach Spitzbergen. Bilder von der Studienreise der deutschen arktischen Zeppelin-Expedition. Mit einem Vorwort S. K. H. des Prinzen Heinrich von Preußen. Leipzig, Wien und Stuttgart, Deutsches Verlags-haus Bong & Co., 1911. 291 S., 48 Tf. 8°.

In dem vorliegenden Werke sind die Resultate der im Sommer 1910 unter Leitung des Prinzen Heinrich unternommenen Studienfahrt nach Spitzbergen und dem Polareis einem weiteren Publikum unterbreitet. Zweck der Expedition waren die nötigen Voruntersuchungen für das geplante Unternehmen, mit einem Zeppelinschen Luftschiff die so schwer zugänglichen arktischen Regionen zu durchforschen. Die Arbeiten der Vorexpedition bezogen sich daher in erster Linie auf ozeanographische, meteorologische und aerologische Probleme in der Arktis, ferner sollte untersucht werden, ob die Terrainverhältnisse des Spitzbergischen Archipels günstige Ausgangspunkte für ein derartiges Unternehmen bieten.

Der allgemeine Verlauf der Expedition ist in sehr launiger und anregender Weise von Miethe geschildert, während die übrigen Teilnehmer in einzelnen Kapiteln über die von ihnen durchgeführten Spezialaufgaben berichten.

Die erzielten Resultate lauten günstig für das Unternehmen; einige Häfen, vor allem die Redbay im Norden der Insel, ferner der Signehafen in der Lilliehookbay (Zweigarm der Croßbay) sind in jeder Hinsicht als Ausgangspunkte geeignet, ferner lassen sich von hier aus die Niederlassungen am Eisfjord über die niedrigen Pässe mit einem Luftschiff leicht erreichen. Auch die aerologischen Verhältnisse bieten keine großen Schwierigkeiten. Heftigere Stürme lokalen Charakters wehen nur in den tieferen Luftschichten im Gebiete der Fjorde, während in relativ geringer, für ein Luftschiff leicht erreichbarer Höhe im allgemeinen keine größeren Windstärken aufzutreten scheinen. Von großer Bedeutung ist ferner die Gleichmäßigkeit und der langsame Wechsel in der Lufterwärmung; die Temperaturschwankungen betrugen in der Beobachtungszeit (Mitte Juli bis Mitte August) meist weniger als 5°. Von Wichtigkeit ist ferner die geringe Mächtigkeit der unteren Nebelbänke über dem Meere, die mit schwacher Hebung vom Luftschiff leicht zu durchfahren sind, so daß eine Orientierung über dem Nebel an den Bergspitzen erfolgen kann. Treten solche Nebel über dem Polareis auf, so müßte eine Orientierung durch lang gefesselte, die Nebel überragende Pilotenballons möglich sein, die vom Beginn der Fahrt in Etappen ausgeworfen werden. Von allgemeinem Interesse ist die Auf-findung der isothermen Schicht der Atmosphäre in einer Höhe von 10 800 m. Besonders sorgfältig wurden sowohl auf den Gletschern wie auf dem Packeis,

in das die Expedition eindrang, die Verankerungsmöglichkeiten ausprobiert, die überraschend gute Resultate ergaben.

In einem speziellen Kapitel behandelt Drygalski die Vereisungstypen Spitzbergens, die in Relation gesetzt werden zu der durch die Petrographie bedingten Morphologie des Landes. Es wurden unterschieden: a) das Gebiet der Hekla-Hoock-Schiefer mit intensiver Vergletscherung vom alpinen Typus, b) das Sandsteingebiet mit geringer Vereisung, da dieses Gebiet wenig durchfurcht ist und mehr Tafelcharakter zeigt; eine für dieses Gebiet charakteristische Form der Vereisung, hervorgerufen durch die regelmäßige Schichtung und Gesimsbildung, wird als Stufenvereisung bezeichnet; c) das Gebiet der Urgesteinsklötze: hier bilden sich Kuppenvereisungen, da die Ansatzstellen auf der Oberfläche reichlicher sind als im Sandsteingebiet, andererseits infolge der geringen Zerschattung die Entwicklung von Talgletschern zurücktritt.

Besonders hervorzuheben ist die prachtvolle Ausstattung des Werkes mit Naturaufnahmen, vor allem in Dreifarbenphotographie, wie sie in ähnlichem Umfange bisher wohl kaum geboten worden ist; die Mehrzahl der Bilder ist von Miethe selbst aufgenommen. Wenn auch die Farbenphotographie nicht in allen Fällen das natürliche Kolorit der Landschaft wiedergeben kann, so vermitteln die Bilder doch eine lebhafte Vorstellung von der Farbenpracht des arktischen Sommers und der Großartigkeit der Spitzbergischen Gebirgswelt.

Leider fehlt dem Buche eine orientierende Kartenskizze.

H. Philipp.

Schokalsky, J. de: Marcks Großer allgemeiner Tisch-Atlas, weiland unter Redaktion des verstorbenen Prof. E. J. Petri, beendet 1903 und erschienen in 2. Auflage. In russischer Sprache. St. Petersburg, F. Marcks, 1910. 62 Haupt- und 160 Nebenkarten auf 55 Blättern. Folio.

Der Atlas ist seinerzeit als Übersetzung des Debesschen Handatlas unter Hinzufügung der Blätter über Rußland erschienen. Mit Ausnahme der letzteren war von der ersten Ausgabe noch der größte Teil in Leipzig hergestellt. Man durfte daher gespannt sein, wie der Atlas sich bei vollständiger Drucklegung in St. Petersburg gestalten würde. Da die geographische Erschließung der Erde unausgesetzt fortschreitet, da ferner die erste, noch von Petri geleitete Ausgabe in der Transkription der Namen arge Mängel aufwies, so waren große Korrekturen zu erwarten. Diese sind in Ermangelung der Originalgravuren auf den Umdrucken ausgeführt worden. Von diesen so korrigierten Platten sind wiederum neue Umdrucke hergestellt worden, von denen die vorliegende Auflage herrührt. Trotz dieser großen technischen Schwierigkeiten ist der Atlas sehr gut und einheitlich ausgeführt und gedruckt. So sind z. B. die in St. Petersburg korrigierten Teile des Blattes Nord-Amerika kaum von der noch aus Deutschland stammenden Bearbeitung und Ausführung der umgebenden Gebiete zu unterscheiden.

In der zweiten Auflage stammt noch immer der größte Teil der Karten aus dem Debesschen Handatlas; sie sind vor allem in der Namensschreibweise korrigiert. Die Blätter über das Russische Reich repräsentieren