

Werk

Titel: Vorgänge auf geographischem Gebiet

Ort: Berlin

Jahr: 1912

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1912|LOG_0034

Kontakt/Contact

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

✉ info@digizeitschriften.de

eingeraht war und leicht abgesperrt werden konnte. Primitive Bienenstöcke zur Aufnahme des wohlschmeckenden Honigs der wilden Bienen wurden ebenfalls wiederholt angetroffen und von unseren Leuten schonungslos geplündert. Sonst unterbricht nur das Murmeln der Bäche, das Rauschen des Windes und das Vogelleben die feierliche Stille der völlig menschenleeren Seeumgebung. Bloß nach Norden hin setzt, mit dem etwa 4 km entfernten Dorfe Bamuku beginnend, eine siedelungsreiche Talbeckenlandschaft ein, während nach den anderen Himmelsrichtungen hin in 12 km Umkreis kein einziger bewohnter Ort zu finden ist. Doch kommen, abgesehen von der Jagd, die Eingeborenen jährlich einmal zum See, um dem in ihm hausenden Geiste Schafe und Ziegen als Opfergaben darzubringen. Darum gilt das Wasserbecken als heilig, und um seinen Besuch zu verhindern, behaupteten Glaunings Führer, den Weg verloren zu haben. Glauning blieb nichts übrig, als mühsam einen Pfad durch den Wald zu schlagen, bis unter großen Schwierigkeiten der Mauwe erreicht war.

(Schluß folgt.)

VORGÄNGE AUF GEOGRAPHISCHEM GEBIET.

Europa.

Im Verein für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde erstattete Prof. Schuchhardt-Berlin Bericht über seine Untersuchungen und Ausgrabungen am „limes Saxoniae“, der nach dem Berichte des Adam von Bremen etwa von Lauenburg an der Elbe über Oldesloe bis zur Ostsee lief und von Karl dem Großen und seinen Nachfolgern, den Ottonen, angelegt sein sollte.

Während von den früheren Forschern, besonders Bangert und Struck, der Versuch gemacht war, die von Adam von Bremen angegebenen Orte des limes festzustellen, war immer noch zweifelhaft geblieben, ob Karl der Große oder erst die Ottonen als die Errichter des limes zu betrachten seien, ferner war die Feststellung, wie der limes ausgesehen, noch nicht gelungen, so daß auch die Ansicht vertreten wurde, daß es sich dabei nur um die Grenze des bremischen Kirchsprengels, aber gar nicht um eine Befestigung handle; hatte es sich doch ergeben, daß der limes, soweit er als nasse Grenze erschien, keine Befestigungsspuren erkennen ließ. Deshalb wandte sich Schuchhardt der Überlandstrecke von Hornbek bis Oldesloe zu und verfolgte auf dieser Linie die kleinen Burganlagen. Es ergab sich durch Vergleichung mit ähnlichen Anlagen, daß die Burgen hier in der Ottonen-Zeit eine befestigte Grenze dargestellt hatten. Aber bei der nun folgenden Untersuchung der Ringwälle dieser Gegend fanden sich slavische Scherben und fränkische Festungsanlagen aus dem 9. Jahrhundert. Schuchhardts Ansicht geht deshalb dahin, daß der limes Saxoniae allerdings von

Karl dem Großen angelegt worden ist, indem er hier in breitem Streifen zwischen den Sachsen und den östlichen slavischen Wilzen Obotriten ansiedelte und sie mit der Wacht an seiner Ostgrenze betraute. Im 11. Jahrhundert erst, als die Obotriten sich den übrigen Slaven als Feinde der Sachsen angeschlossen hatten, ist dann von den östlich vordringenden Sachsen die zweite als ottonisch charakterisierte Befestigungskette geschaffen worden.

(Nach Freund).

Von Landeskulturarbeiten, die in letzter Zeit vorgenommen wurden, sind die Kultivierungsarbeiten des Bargstedter Moores besonders bemerkenswert. Auf dem Moor, das 210 ha groß ist, sind 130 ha in Kultur gesetzt und durch Drainage entwässert. Von den sieben Kolonistenstellen sind bereits sechs vergeben, und die Zahl der Bewohner beträgt zurzeit etwa 40 Köpfe. Wenig bekannt ist, daß hier der erste Versuch zur Anlage einer Großbauernstelle auf Hochmoor gemacht wurde, um eine Weidewirtschaft in größerem Umfange zu betreiben. Sp.

In Rostock wird von Hauptmann a. D. Hildebrandt-Berlin und Professor Kümmell-Rostock zur Erforschung der höheren Luftschichten eine aerologische Station eingerichtet, für die die Stadt Rostock bereitwilligst das erforderliche Gelände zur Verfügung gestellt hat. Es sollen in ähnlicher Weise wie in Großborstel Drachen- und Ballonaufstiege unternommen werden, doch will man sich nicht auf die Ermittlung der meteorologischen Elemente beschränken, sondern namentlich Untersuchungen über Radium und Luftelektrizität vornehmen.

Sp.

Leipzig die drittgrößte Stadt Deutschlands. Durch die von den Leipziger Stadtverordneten zum Beschluß erhobene, am 1. Juli d. J. erfolgende Einverleibung der beiden großen Vororte Leutzsch und Schönefeld wird Groß-Leipzig hinter Berlin und Hamburg an die dritte Stelle der deutschen Großstädte rücken. Es hat mit diesem erheblichen Zuwachs an Gebiet und Einwohnern nunmehr München überflügelt.

Sp.

Neukölln statt Rixdorf. Durch Allerhöchsten Erlaß vom 27. Januar 1912 ist die Umwandlung des Namens der Stadt Rixdorf, einer Vorstadt von Berlin, (236 000 Einwohner bei der letzten Volkszählung) in Neukölln genehmigt worden.

Sp.

In Krozingen bei Freiburg i. Brsg. sind anlässlich von Bohrungen heiße Quellen mit einer Temperatur von 40° C. und großem Gehalt an Kohlensäure zutage getreten.

Sp.

Der Seehafen von London hat im Jahre 1911 einen Rückgang seines bisher in ständigem Ansteigen gewesenen Verkehrs zu verzeichnen, was um so mehr auffallen muß, als sich nicht nur alle übrigen Häfen Englands, sondern auch die festländischen Konkurrenten Londons

eines stetigen Ansteigens ihrer Verkehrskurve erfreuen konnten, wie folgende Zahlen illustrieren:

	1910	1911	Zunahme + Abnahme —	%
London	21 690 572	21 563 797	— 126 775	— 0,6
d. anderen eng. Häfen	77 255 041	79 637 183	+ 2 382 142	+ 3,0
Hamburg	12 656 000	13 176 000	520 000	+ 4,1
Rotterdam	11 340 173	11 711 529	371 356	+ 3,3
Antwerpen	10 756 030	11 348 172	592 142	+ 5,5

Michaelsen.

Herr Konietzko-Hamburg ist Mitte Januar zu einer mehrmonatlichen Forschungsreise nach Lappland aufgebrochen, wo er schon vor zwei Jahren längere Zeit weilte. Zweck der Reise ist das Studium der Sitten und Gebräuche der Lappen wie Sammlung ethnographischer Gegenstände.

Sp.

Asien.

Im September letzten Jahres kehrte Regierungsbaumeister Tholens von Studienreisen in der Asiatischen Türkei zurück. Der Zweck der Reisen war, in Klein-Asien und Mesopotamien, insonderheit im Niederungsgebiet des Euphrat und Tigris, für welches Sir W. Willcocks Bewässerungspläne aufgestellt hat, wasserwirtschaftliche Studien zu betreiben. Während eines sechsmonatlichen Aufenthaltes, vom Dezember 1910 bis zum Juni 1911, hat Tholens folgende größeren Reisen unternommen.

Zunächst eine Befahrung des Tigris von der Barre an der Mündung des Schatt-el-Arab bis nach Bagdad, dann eine Expedition nach dem Süden, die ihn über Hille, Nedjef und Diwanie durch das infolge der Euphrat Verlegung sehr veränderte Gebiet zwischen den verschiedenen Stromarmen dieses Flusses nach Samaua und Nasrie in das Gebiet der Muntefik-Araber brachte. Die Rückreise von Nasrie wurde am Hai-Kanal und am linken Tigris-Ufer am verfallenen Nahrawan-Kanal entlang ausgeführt. Der Hai-Kanal begann gerade — es war Mitte Februar — sich mit Wasser zu füllen. Andere Reisen führten ihn an den Sakhlawie-Kanal, nach Ramad am Euphrat, um den See Habbania herum und an den Hindie-Kanal, wo zurzeit von englischen Unternehmern für den türkischen Staat umfangreiche Wehrbauten im Euphrat ausgeführt werden. Auch der jetzt noch bewässerte und daher reiche Bezirk am Dyala und das griechische Landgut Belad-Ruz wurden von ihm besucht. Ende Mai trat Tholens von Bagdad aus die Rückreise nach Aleppo an. Er reiste am rechten Tigris-Ufer über Tekrit nach Mosul und von hier südlich des Singar-Gebirges und am Chabur-Fluß entlang nach Der-ez-Zor. Von dort führte ihn der bekannte Reisweg am rechten Ufer des Euphrat nach Aleppo.

Tholens rühmt das Entgegenkommen der türkischen Behörden, namentlich im Süden Babyloniens. Die Sicherheit war im allgemeinen hinreichend. Verschiedene Male ist allerdings seine Karawane im Gebiete der Muntefik-Araber beschossen worden, was anzeigt, daß Fehden der einzelnen Stämme

untereinander und Razzias der Beduinen noch immer nicht unterdrückt worden sind. Bei eigener ruhiger Haltung und Aufklärung der Araber über den Zweck der Expedition hörten die Belästigungen stets auf. Die Reise zum Süden unternahm Tholens zusammen mit Herrn Professor Dr. Oestrup von der Universität Kopenhagen und mit Herrn Kapitän Schouboe, gleichfalls aus Kopenhagen.

Sp.

Aus den wissenschaftlichen Ergebnissen der Studienreise von Prof. Machaček in den westlichsten Tian-schan sei nach einem an Geheimrat Penck gerichteten Briefe des Forschers folgendes herausgegriffen. Die intrakarbene Faltung hat sich im westlichsten Tian-schan in zwei ungefähr senkrecht zueinander stehenden Streichungsrichtungen vollzogen (NW—SO und NO—SW). Diese Durchquerung der Falten kann nicht auf Beeinflussung der alten Linien durch die jüngeren tektonischen Bewegungen zurückgeführt werden, denn diese haben sich nur in der westlichsten Randzone als echte Faltung geäußert, im Gebirge selbst aber als Hebung und Aufwölbung, verbunden mit radialen Dislokationen. Hierfür konnte durch die Lagerungsverhältnisse des Tertiärs der Beweis erbracht werden.

Eingehend ist die gegenwärtige Vergletscherung untersucht worden. Die rezente Schneegrenze wurde zu 2400—3900 m bestimmt, während sie in der Eiszeit 550—600 m tiefer lag, wie aus den Spuren der Vergletscherung dieser Zeit hervorgeht, denen in 23 Tälern nachgegangen wurde. Diesen auffallend geringen Betrag der eiszeitlichen Depression der klimatischen Schneegrenze glaubt Machaček darauf zurückführen zu können, daß die Eiszeit im Tian-schan eine wesentlich kältere, nicht auch eine absolut feuchtere Periode war. Dieses Resultat bezieht sich auf die letzte Vergletscherung, während der das Gebirge sicher schon ebenso hoch wie heute war. Spuren älterer Eiszeiten konnten nirgends gefunden werden, wohl aber Rückzugsstadien, in welchem Sinne wohl auch die meisten der fünf Eiszeiten Huntington's zu verstehen sind.

Ferner hat Machaček noch Forschungen über Reste einer prätertiären Rumpffläche und ihre Dislokationen angestellt.

Sp.

Innerhalb der Provinzen Schantung und Kiangsu sind bisher die Gebiete östlich des Kaiser-Kanals von Europäern am wenigsten aufgesucht worden. Um so mehr ist es zu begrüßen, daß von Dr. Joachim Schulze gelegentlich einer Reise im Jahre 1909 Nachrichten und Beobachtungen darüber gesammelt werden konnten. Der Reiseweg führte zunächst per Bahn von Tsingtau nach Kaumi, von dort per Karren nach Südwesten nach Chu-cheng, dem Sitze einer katholischen Mission und bekannt als Pferdemarkt, der auch von deutschen Detachements aufgesucht wird. Von da führte der Weg nach Chü-kou und über den Wei-ho, worauf bald Bergland folgte mit magerem Ackerboden und von weidendem Vieh belebtem Brachboden. Hinter Chü-chou begann das sozusagen unbekanntes Gebiet, wo die sämtlichen mitgebrachten Karten versagten. Am brauchbarsten war hier noch die Map of the Province of Shantung des englischen Generalstabs. Der Weg führte nunmehr nach Südosten fast ausschließlich

durch steiniges und dünnbevölkertes Hügelland bis Tu-cheng bei Kan-yü. Infolge auf die scharfen Winde wird hier das Aufspannen von Segeln auf den einräderigen Schubkarren häufig. In einem der Dörfer erkundigte sich der Ortsälteste sehr angelegentlich nach der Tsingtauer Hochschule, deren Satzungen er kannte, ein Zeichen für das Interesse, das die Bevölkerung für solche Betreibungen hat. Beim Eintritt in die Provinz Kiangsu fiel die hier allgemeine braune bis rötliche Bartfarbe der Männer auf, die vielleicht auf eine Urbevölkerung schließen läßt. — Die nun folgenden Orte Kan-yü mit seinem Hafen Chu-peng-kou sowie Ching-kou (ca. 20 000 Einwohner) mit seinem Hafen Hsia-kou haben durch Dschunken geringen Aus- und Einfuhrverkehr mit Schanghai und Tsingtau. Einfuhrgüter sind Streichhölzer, Tuche, Holz; Ausfuhrgüter Bohnen, Öl und Ölkuchen sowie Früchte. Überall war das Land durch Überschwemmungen furchtbar heimgesucht worden. Hai-chou, einstmals ein blühender Hafenort, ist jetzt völlig Binnenstadt. Durch den Yen-ho — einem Kanal — besteht noch eine Wasser-Verbindung mit Ching-kiang-pu am Kaiser-Kanal, nicht jedoch mit der Hai-chou-Bucht und dem darin mündenden Flusse. Der Hafenort der Zukunft — natürlich innerhalb bescheidener Grenzen — ist das 3 km im Nordosten davon zwischen Fluß und Kanal gelegene Hsin-pu, eine Gründung reicher Chinesen, die hier große Getreidemühlen mit englischen und amerikanischen Maschinen angelegt haben. Die Zufuhr dafür erfolgt in erster Linie auf dem Yen-ho mit mehr als 100 eigenen Dschunken. Die Ausfuhr richtet sich hauptsächlich nach Tsingtau und Tientsin, der Bohnenkuchen geht sogar nach Japan. Ein gleiches Werk derselben Gesellschaft wurde gerade in Su-chien am Kaiser-Kanal gebaut.

Die Weiterreise nach Ching-kiang-pu erfolgte zunächst mit Motor-, dann mit Hausboot auf dem Yen-ho, der im Durchschnitt 25 m breit und 1—4 m tief ist. Überall waren noch die Spuren der letzten großen Überschwemmungen zu sehen. Das letzte Wegstück wurde zu Fuß im alten Hoangho-Bett (von vor 1852) zurückgelegt. Gleich Festungswerken ragten auf beiden Seiten die alten Uferdämme empor. Die Straßen kreuzen das Flußbett vielfach auf Lehmdämmen. Das wenige dem Meere noch zufließende Wasser wird unter ihnen durch mit Röhren geführt.

Ching-kiang-pu hat seit Einführung des chinesischen Seeverkehrs viel von seiner Bedeutung eingebüßt. Als Kreuzungspunkt des Kaiser-Kanals, des Yen-ho und nach Westen des Hwai-ho ist es aber immer noch wichtig, dazu kommt die im Bau befindliche Bahnstrecke nach Hsü-chou-fu, von der das 15 km lange Stück bis Yang-chia-chuang jetzt fertig sein soll. Ebenso wie bei Hsin-pu sind die Flüsse und Kanäle auch hier durch Umladeplätze voneinandergetrennt. Außer einer Baumwollweberei und einer modernen Weizenmühle ist besonders der Petroleumhandel mit einem Einfuhrwerte von 1 Million Taels zu erwähnen; alles in chinesischen Händen. Die Maschinen stammen aus England und Amerika, einige auch aus Deutschland. Regelmäßiger Schleppdampfer- und Personendampferverkehr besteht nach Chen-kiang am Yangtse-kiang. Diese Schiffe gehören ebenso wie die einer Linie Yang-chou-fu (am Kaiser-Kanal) nach Nanking einer aus japanischen und chinesischen Firmen vereinigten Gesellschaft, die sie unter japanischer Flagge fahren läßt.

Die Strecke Chen-kiang-pu—Yang-chou-fu gilt als die verkehrs-

reichste des Kaiser-Kanals überhaupt. Infolge der immer wiederkehrenden Überschwemmungen ist ja der Güterverkehr vollkommen auf den Kanal angewiesen. Leider versagt dieser nur zu oft. Auch der benutzte Dampfer blieb südlich der alten Beamtenstadt Huai-an-fu in dem Shao-pai-hu stecken — einem See, der vom Kanal durchschnitten wird, so daß ein Boot gemietet werden mußte. Von dem wichtigen Salzhandelsplatz Yang-chou-fu aus wurde die Reise schließlich mit einem Schleppdampfer bis Nanking fortgesetzt.

M. Groll.

Amerika.

Die beiden Bonner Geologen Johannes Felsch und Hans Brüggemann sind von der Regierung in Chile beauftragt, die Ausdehnung der Kohlenlager des Landes festzustellen. Sie haben die Ausreise bereits angetreten.

Sp.

Afrika.

Die Motorboot-Expedition des durch seine Automobilfahrt Daressalaam-Swakopmund bekannten Oberleutnants Graetz durch Zentral-Afrika hat in diesen Tagen einen vorläufigen Abschluß gefunden. Der erste Teil des Programms, das in der Befahrung des Bangweolo-Sees gipfelte, ist trotz außerordentlicher Schwierigkeiten und eines ernstlichen Unglücksfalles erfolgreich durchgeführt worden, die weiterhin geplante Fahrt kongoabwärts mußte verschoben werden, da es sich als unmöglich erwies, die nötigen Träger zur Umgehung der zahlreichen Fälle des Luapula zu erhalten. Außerdem hatte es sich für Graetz als wünschenswert ergeben, zwecks Gewinnung eines Erastzmannes für seinen von einem Büffel getöteten kinematographischen Operateur Octave Fièrè persönlich nach Europa zu kommen. Im ersten Teil ihres Verlaufs, auf der alle Eigenfahrten und Transportstrecken zusammengesetzten Route Sambesi—Schire—Njassa sowie während der mühsamen Überwindung der über den westlichen Grabenrand des Njassa laufenden Wasserscheide hat die Reise wenig mehr als sportliches Interesse, während die folgende Talfahrt auf dem Tschambesi und der Durchbruch durch den Sumpfgürtel des Bangweolo, die Befahrung dieses Sees und seines Abflusses bis zu den Mombatuta-Fällen daneben viel topographisch und hydrographisch interessantes, neues Material geliefert haben. Nach den Reisebriefen Graetz', die der „Berliner Lokal-Anzeiger“ veröffentlicht hat, beginnt die Schiffbarkeit des Tschambesi viel weiter oberhalb, als bisher angenommen wurde, auch dürften sich nach Graetz' Zeitangaben die Einmündungen der meisten Nebenflüsse erheblich gegeneinander verschieben. Die östliche Nachbarschaft des Sees ist in einer Breite von 5—8 Kanoetagen vollkommen versumpft, die seltenen Flecken niedrigen, grasbewachsenen Festlands sind meist von Fischersiedelungen der einheimischen Waunga oder eingewanderten Wawisa besetzt, die Zuflüsse des Sees verästeln sich beim Eintritt in das Sumpfgebiet, wo die einzelnen Fahrtrinnen in regellosem Wechsel bald breit und tief, bald völlig überwachsen oder nach Art der „Sedds“ verstopft, oder auch wieder zu kleinen Seeflächen erweitert sind. Oberleutnant Graetz hat diesen ganzen Teil

der Reise typographisch krokiert, und es ist sehr zu hoffen, daß seine Materialien auch die nötigen metrischen Daten enthalten, um eine im Hinblick auf die zahlreichen Veränderungen, die der See auf den Karten von Livingstone bis Weatherley aufweist, ganz besonders wichtige kartographische Konstruktion zu ermöglichen.

Die Arbeiten am See umfassen den Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. November. Da von dem beabsichtigten Überlandtransport des Bootes an den Luapula unterhalb der Johnston-Fälle Abstand genommen werden mußte, wandte sich Graetz nach Süden, um mit der Erforschung des dort bis 50 km breiten Papyrusgürtels und des sich hindurchwindenden Seeabflusses, des oberen Luapula, die Untersuchung eines bisher unaufgeklärten Vorkommens angeblich in ganz primitiven Zuständen lebender „W a t u a“ in diesem Sumpflande zu verbinden. Durch dessen siebentägige Durchquerung sind, wie wir einem handschriftlichen Sonderbericht des Reisenden an den Vorsitzenden unserer Gesellschaft (nebst Kartenskizze 1 : 1 000 000) entnehmen, über 20 neue, teilweise bedeutende Nebenflüsse des Luapula festgestellt worden, außerdem ist jetzt kein Zweifel mehr darüber möglich, daß der Tschambesi, zwar unpassierbar, direkt in den See mündet und nicht unterhalb des Ausflusses des Luapula sich in diesen ergießt. Die Watua, bei denen die Expedition unerwartet Hilfe fand, stellten sich auf Grund ihrer Tradition und Sprache und mehrerer ethnographischer Besonderheiten als eine Abzweigung der Wawisa des Bangweolo-Sees heraus, die sich vielleicht erst seit dem Vordringen der Europäer in diese Sumpfgelände zurückgezogen haben. In der Hochflut der Regenzeit (Februar bis April) müssen sie aufs rechte Ufer des Luapula südlich und nördlich des Sumpfes und bauen dort echte Kegeldachhütten mit Lehmwänden, während sie sich sonst mit durch Schilfreste gestützte „Graspavillons“ begnügen. Ebenso wie dies ein typisches Beispiel von Kulturverarmung infolge veränderten Milieus ist (Mangel an Material u. s. w.), so dürfte auch ihre sonstige Primitivität nur eine erworbene sein; Graetz spricht nirgends von geringer Körpergröße, bezeichnet die Leute im Gegenteil als kräftig und gut gewachsen, so kann es sich hier nicht, wie der Name zunächst vermuten läßt, um Pygmäenreste handeln, sondern eben um eine Übertragung des Worts auf kulturell stark reduzierte Bantu, gleich so vielen „Buschmännern“ Süd-Afrikas und vermutlich auch den angeblichen „Batwa“ im Elefanten-Sumpf am mittleren Schire. Bei seinen Watua hat Graetz neben dem normalen Speer auch das Schlauchgebläse (eigene Verarbeitung importierten Eisens) und selbst kleine Mais- und Melonenanpflanzungen angetroffen, und ebenso konnten wir inzwischen die von ihm aufgezeichneten Vokabeln als mit der Sprache der Wawisa völlig identisch bestätigen.

Nach Beendigung dieser sowohl geographisch wie ethnographisch ergebnisreichen Fahrt wurde das Motorboot in dem belgischen Zollposten Kalonga am mittleren Luapula zurückgelassen. Via Elisabethville—Kapstadt traf Graetz am 11. Februar in Berlin ein und beabsichtigt nun im Mai d. Js. die Expedition nach dem ursprünglichen Plane von Kalonga aus fortzusetzen. Vorgesehen ist außerdem ein Abstecher den Sanga aufwärts in das neue deutsche Kamerun-Gebiet hinein.

B. Struck.

Dr. H a n s R e c k wird im März für zwei Jahre eine F o r s c h u n g s r e i s e nach Ost-Afrika antreten. Zunächst wird er die Leitung der Ausgrabungen am Tendaguru übernehmen und dabei Untersuchungen über den geologischen Aufbau des Gebiets anstellen. Auch sollen Vorstöße möglichst weit nach Westen und Süden zur Klarstellung der Verbreitung und Lagerungsverhältnisse der Kreide (Saurierschichten) erfolgen. Mit Beginn der Regenzeit (Dezember) wird der endgültige Abbruch der Grabungen erfolgen, so daß Reck nach der Delagoa-Bay reisen kann. Dort wird er zunächst angeblichen Saurierfunden nachgehen. *Sp.*

Dr. E. O b s t veröffentlichte in den Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg zwei vorläufige Berichte über seine Reise ins abflußlose Gebiet des nördlichen D e u t s c h - O s t a f r i k a , denen wir folgendes entnehmen: Bei Kilimatinde gelang ihm durch Verfolgung von Konglomeraten, die die Talfurchen des Rumpflandes einnehmen, der geologische Nachweis der Verwerfung an der großen Bruchstufe. In der Landschaft Turu wechseln ausgedehnte, vielfach sumpfige Talniederungen mit sanftwelligen, oberflächlich mit Roterde bedeckten, hie und da felsengekrönten Granitrücken ab. Das holzarme, grasreiche Land bietet den Wanyaturu, die eingehend ethnographisch studiert wurden, gute Weiden dar. Obst besuchte dann vom Militärposten Mkalama aus den Hohenlohe- und Njarasa-Graben, um daselbst den bisher so gut wie unbekanntes Völkerrest der Wakindiga zu studieren. Körperbeschaffenheit, Lebensweise und die Schnalzlaut enthaltende Sprache dieses primitiven Jäger- und Sammlervölkchens wurden eingehend erforscht. Vergleichende Studien an dem gewonnenen Material dürften wertvolle Aufschlüsse über die ältesten Bevölkerungsschichten Ost-Afrikas geben. Den Njarasa-See fand Obst im Juni ausgetrocknet, die an seinem Grunde austretenden Quellen erzeugten kleine Schlammhügel mit Salzausblühungen. *F. Jaeger.*

Über die Forschungsreise von L e o F r o b e n i u s in Kamerun gehen folgende, aus Forkados (östlich von Lagos) stammende Nachrichten durch die Tagespresse:

Leo Frobenius war den Sommer über im nördlichen Teil von Kamerun tätig. In der Regenzeit drang er durch die Sümpfe und überschwemmten Flußtäler zu den Gebirgsabhängen und gelangte in bisher noch unerforschte Gegenden, in denen Reste einer uralten Kultur gefunden wurden. Der größte Teil der Leute erkrankte hier an Lungenentzündung und mußte nach Süd-Nigeria geschickt werden. Auch Frobenius und sein Stab litten sehr unter Schwarzwasserfieber und anderen Krankheiten, so daß ganz unerwartet die Expedition wieder am Niger eintraf, nachdem sie den größten Teil des Weges auf einer Flotte jämmerlicher Eingeborenen-Kanus den Benue abwärts zurückgelegt hatte. Die Expedition soll dort vorläufig aufgelöst sein. *Sp.*

Der Stand der Arbeiten an der Lobito—Katanga-Bahn. Im südöstlichen gegen Rhodesia ausspringenden Winkel des belgischen Kongo-Gebiets gelegen, zeigt das Kupfer- und Zinnland Katanga die verkehrsgeographisch merkwürdige Erscheinung, daß von den vier

großen Zugangswegen die beiden weiteren zuerst ausgebaut worden sind. Ziemlich gleichzeitig erfolgten die Anschlüsse an das südafrikanische Eisenbahnnetz und an die aus Fluß- und Bahnstrecken kombinierte Kongo-Route. Eine dritte Möglichkeit, der Weg über die deutsch-ostafrikanische Zentralbahn, ist erst in letzter Zeit in greifbare Nähe gerückt. Den vierten Weg, die bekannte „Conzession Williams“, bildet eine von dem glänzenden Naturhafen der Lobito-Bai unweit Benguela in direkt östlicher Richtung durch Angola und den äußersten Süden des belgischen Gebiets nach Katanga laufende Linie. Seit Anfang 1907 im Bau, sind die ersten 200 km teils infolge der bedeutenden Steigungen, teils wegen Wasser- und Arbeitermangels nur äußerst langsam vorgestreckt worden. Seit Oktober 1910 sind 323 km in Betrieb, die Endstation liegt 1508 m über dem Meere. Die Vermessungsarbeiten sind inzwischen bis Dilolo an der portugiesisch-belgischen Grenze vollendet (1220 km von der Küste) und haben ein gut bewässertes und ziemlich bevölkertes Plateau von 1400—1550 m Meereshöhe erschlossen. Einzelne Gebirge steigen bis 2500 m auf. Als Produkte sind Getreide, Erdnüsse, Tabak, Wachs und Häute festgestellt worden. Die noch fehlenden 690 km von Dilolo bis zum Anschluß in Kambove werden von belgischer Seite bearbeitet. Die Spurweite ist natürlich die Kap-Spur 1,06 m, im Küstengebiet waren 2 km Riggenbachsche Zahnradstrecke erforderlich.

B. Struck.

Polargebiete.

Eine Durchquerung Grönlands plant für die Jahre 1912 bis 1913 der dänische Hauptmann Koch im Verein mit dem Meteorologen Dr. A. Wegener-Marburg und cand. Lundager. Nach Mitteilungen an Geheimrat Penck wird die Expedition, deren Mitglieder als Teilnehmer der Danmark-Expedition bereits zwei Jahre im östlichen Nord-Grönland verbracht haben, ungefähr am 1. August des laufenden Jahres am Kap Bismarck an der Ostküste Grönlands auf $76\frac{3}{4}^{\circ}$ N mit 15 isländischen Pferden an Land gesetzt. Bis Anfang November soll von hier aus die gesamte Bagage 150 km landeinwärts bis zu dem Nunatak „Königin Louise-Land“ geschafft werden, woselbst man ein Winterquartier aufzuschlagen gedenkt. Von hier aus wird mit beginnendem Mai 1913 mit sechs Schlitten die Durchquerung nach Upernivik an der Westküste erfolgen, von wo aus bereits im Sommer 1911 ein Depot von Lundager möglichst weit nach Osten vorgeschoben worden ist.

Die wissenschaftlichen Probleme, denen nachgegangen werden soll, sind insbesondere glazialer, meteorologischer und allgemein geophysikalischer Art.

Sp.

Ein Schweizer, namens H. Stoll, hat im vergangenen Sommer auf Island, wie zwei Berichten in der „Geographie“ zu entnehmen ist, während einer sechsmonatlichen Reise eine Reihe bislang fast oder ganz unbekannter Gebiete durchzogen. So drang er in das Gelände südwestlich vom Vatnajökull hinein, was vor ihm schon so viele vergeblich versucht hatten; der bisher unbetretene Tungnafellsjökull im Innern wurde gequert, die Askja und die nördlichste Halbinsel Islands, die Melrakkasljetta besucht. Der genauen, in Aussicht gestellten Beschreibung der Routen darf man mit Spannung entgensehen.

Sp.