

größten Theil nach neuen Originalaufnahmen, veranschaulicht die alte und neue Architektur des Gebietes, die Kirchen und Profanbauten, Interieurs der Schlösser und Burgen, Hafenanlagen etc. Beigegeben sind eine Karte von Ostfriesland und vier Stadtpläne mit Umgebung. Genaue Angaben über die Reisewege, Eisenbahnen, Landstraßen, Fußwege erleichtern die Routenwahl und die Zeiteintheilung.

Bei Bearbeitung des vorliegenden Führers war nicht nur die Rücksicht auf die Bedürfnisse der fremden Besucher, sondern auch das Interesse der Einheimischen maßgebend.

Dr. Richard Kiepert: Karte von Kleinasien in 24 Blatt. Maßstab 1:400 000. Subscriptionspreis 120 M. D. Reimer (Ernst Vohsen), Berlin 1902.

Man flicht mit seinem Urtheil über dieses im Erscheinen begriffene Werk eigentlich einem Todten Lorbeerkränze. Die Arbeitskraft von fast zwei Menschenaltern steckt in der Karte, deren reiches Material der Nestor orientalischer Kartographie, Heinrich Kiepert, vereint hat, aber nicht mehr verarbeiten konnte. Und all diese Arbeit wäre vielleicht nutzlos verschwendet gewesen, wenn nicht der Sohn des Vaters großes Werk in gleichem Geiste fortgesetzt und zu Ende geführt hätte.

Was von türkischen Karten, deren Verlässlichkeit oft mehr als fraglich ist, von Reisenden in vereinzelt Routiers an Material zusammengebracht worden ist, der Vater hat es mit einer allumfassenden Umsicht vereint, der Sohn gesichtet und bearbeitet, und nun liegt das Ergebnis vor uns. •

Ich möchte das Jahr 1841 das Jahr der Entdeckung Kleinasiens nennen, denn in ihm hat es H. Kiepert zum erstenmale betreten, den Plan, es der großen Menge zu erschließen, gefasst und den Grund zu seinem Lebenswerke gelegt.

Die Karte von Kleinasien in sechs Blatt von 1844 und die 15 Blattkarte des westlichen Anatolien 1:250 000 (1890—1892) sind die beiden Phasen des entstehenden Werkes, das jetzt in dem auf dem Gebiete geographischer Literatur so überaus thätigen Reimer'schen Verlage erscheint; fertig freilich nur in den Grundzügen, wird sie sich in den Details hoffentlich in jedem Jahre berichtigt sehen, aber doch ist jetzt der Rohbau vollendet, an dessen Aufputz noch so viel dankenswerte Arbeit zu leisten ist.

Nach dem Tode seines Vaters im April 1899 gieng R. Kiepert an das Werk. Ein glücklicher Gedanke war es, den Maßstab der Karte des westlichen Kleinasien nicht beizubehalten, denn die Reisen des letzten Jahrzehntes haben gezeigt, dass unsere Kenntnis von dem Lande besonders im Osten noch viel zu mangelhaft ist, als dass sich nicht große Blößen fänden und sich mehr als ein Netz sicherer Linien einzeichnen ließe. Der Maßstab 1:400 000 gestattet eine Uebersichtlichkeit der ganzen Karte und genügende Behandlung der Einzelheiten, ohne dass uns durch die unverhältnismäßige Größe der weißen Flecke die Unzulänglichkeit unseres Wissens gar zu eindringlich vor Augen geführt würde.

Begonnen wurde mit der Herausgabe der östlichen Hälfte, wohl als vorläufige Ergänzung der Karte 1:250 000 gedacht. Erschienen sind bisher die Blätter: Josgad, Sinob, Konia, Kaisarie und Ermenek.

Blatt Josgad. Die Hochflächen Galatiens im Bogen des Kysyl Irmak bieten im Vergleiche zu den bestehenden Karten, die das nur leichte Relief dieses Landes fast gänzlich unberücksichtigt ließen, ein ganz anderes Bild. Der ganz veränderte Lauf des Tschekerek Su, eines Nebenflusses des Jeschil Irmak, und der Delidje Dere sind weitere grundlegende Fortschritte in der Kartographie dieser Gebiete. Die Gegend von Kirschehr, die ich selbst kenne, gibt mir einen großen Wahrscheinlichkeitsbeweis für die Vortrefflichkeit der Ausführung des Ganzen. Das nördlich anschließende Blatt Sinob bringt besonders in der Kenntnis des Kysyl Irmak einen Fortschritt, der einer völligen Neugestaltung gleichkommt. Meine eigenen Beobachtungen geben mir bei dem Blatte Konia wieder den Maßstab zur Würdigung der Terraindarstellung der Umgebung von Konia und des südlichen Theiles des Iykaonischen Senkungsfeldes. Besonders der Zug des Boz Dagh, das Vulkangebiet von Karabunar und die Umgebung des Ak Göl sind sehr gut wiedergegeben.

Als eine nicht hoch genug zu veranschlagende Leistung muss man die beiden folgenden Blätter Kaisarie und Ermenek bezeichnen. Die Gegend von Eregli und die von hier über das Gebirge nach Osten führende Gülekstraße, das Korkun Su-Thal und die südappadocische Steppe mit dem Erdschas Dagh, Kaisarie und dem südlichen Halys, das Bergland des Antitaurus am Sarran Su und Zamanti Su, die Gegend von Hadschin und der Nordrand der cilicischen Ebene bei Sis und am mittleren Dschihân sind das erstmal mit einer staunenswerten Fülle von orographischen und topographischen Einzelheiten dargestellt. Doch haben mich meine Routen im Gebiete des Ala Dagh und des mittleren Sarran Su gelehrt, welche geographischen Aufgaben noch der Lösung harren. Gerade dieser Theil ist einer der am schwersten zu bereisenden und daher am wenigsten bereisten Theile der Halbinsel, obgleich jeder Naturforscher gerade hier ein noch ganz brachliegendes Arbeitsfeld findet. Die geringe Kenntnis dieser Landstriche ist darauf zurückzuführen, dass die archäologischen Forscher, die ja hauptsächlich Kleinasien bereisten und bereisen, hier geringere Interessen hatten als in den von zahlreichen alten Niederlassungen bedeckten Landestheilen im Westen oder Süden. Ein Hauptmangel in der Darstellung dieses Gebietes ist das noch viel zu wenig geklärte Streichen der hier N—S und NNO—SSW verlaufenden antitaurischen Ketten und die völlige Unkenntnis der grandiosen Hochregion des Ala Dagh, in die ich wohl als der erste Europäer einen flüchtigen Blick werfen konnte.

Das Blatt Ermenek, das unser Wissen von diesem verschlossenen Landestheile sehr erweitert, leidet stark unter der falschen Auffassung der Terrainformen durch die Zeichner der Routiers, wie ich in den von mir bereisten Gegenden erkennen konnte. Der schroffe Gegensatz zwischen dem hier etwa 1000—1900 m hohen Hochplateau des Miocänbeckens und dem alten gefalteten Gebirge kommt fast gar nicht zum Ausdruck. Die Höhenrücken, die sich über das Hochplateau, das sich als solches auf der Karte gar nicht abhebt, nur um ein paar hundert Meter erheben, treten als Bergzüge viel zu stark hervor, während sie doch nur ganz untergeordnete Erosionsformen sind. Ihnen gegenüber sind die in Wirklichkeit sehr prägnanten Kettengebirge viel zu stiefmütterlich behandelt. Ich will nur einige Beispiele anführen.

Der südlich von Ermenek hinziehende Göremlı Daglı ist nichts weiter als der Nordabsturz des sich südlich vom Goek Su ausbreitenden Kalkplateaus gegen das Thal dieses Flusses. Die am Anamur Su — Gotudscha Tschai — und Sigi Su N—S streichenden Bergzüge sind nur Erosionsformen in dem O—W ziehenden Küstengebirge, das ich in seiner Gesamtheit als den Imbarus Mons bezeichne, und das sich im landschaftlichen Bilde sehr stark ausprägt. Es ist deutlich zu erkennen, dass die verarbeiteten Routiers ganz ohne Erfassung der tektonischen und orographischen Verhältnisse gezeichnet und daher bei der Wiedergabe falsch gedeutet worden sind. Es wird gerade dieses Kartenblatt noch mancher Forschungsarbeit bedürfen, zu der diese für den Bau der Halbinsel so wichtigen Gebirgssysteme geradezu herausfordern.

Die Transcription der türkischen Namen ist mit größter Sorgfalt durchgeführt, nur was die phonetische Schreibweise betrifft, kann ich mich nicht ganz einverstanden erklären. Warum das fremdländische dj statt dsch — wie es nach der Erklärung ausgesprochen wird — warum tsh für tsch, sh für sch, v für w? Es soll doch eine deutsche Karte eines Landes sein, das man heute schon gern als deutsche Provinz bezeichnet, und in dem deutsche Thatkraft soeben an ein Culturwerk schreiten will, wie nur wenige zu verzeichnen sind. Dass das Kartenwerk gerade jetzt in dem Augenblicke erscheint, da die Frage der Bagdadbahn sich ihrer Verwirklichung in absehbarer Zeit genähert hat, ist sicher kein Zufall und wenn, ein glücklicher Zufall, da es von höchstem Werte ist, den Stand unserer Kenntnis dieses Europa nächsten Colonialgebietes zu fixieren, in dem gerade jetzt die wissenschaftliche Forschung wie noch nie rüstig fortschreitet.

Dr. F. X. Schaffer

China und Japan. Erlebnisse, Studien, Beobachtungen von Ernst v. Hesse-Wartegg. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 61 Vollbildern, 21 in den Text gedruckten Abbildungen und einer Generalkarte von Ostasien. 657 S. Verlagsbuchhandlung von J. J. Weber in Leipzig 1900.

Die Schantung-Eisenbahn, welche die Deutschen von Tsingtau aus westwärts zum Hoangho und zum Kaiser canal bauen, ist bis zu dem ersten großen Kohlenlager eröffnet. Damit ist es den Deutschen möglich gemacht, in der gewerbefleißigen und wohlhabenden Provinz Schantung die Erschließung der reichen Hilfsquellen des Landes zu fördern, und die Kenntnis der Sitten des chinesischen Volkes, der Erzeugnisse und Verkehrsmittel ihres Landes gewinnt für weite Kreise Bedeutung. Das oben genannte Werk vermittelt diese Kenntnisse, wohl nicht in einer systematischen Darstellung, sondern zwanglos, in fesselnder Weise, zum Theil eingeflochten in die Schilderung von Städten und Gegenden, die der Verfasser selbst besucht hat. Der wertvollste Abschnitt ist wohl der „Quer durch Schantung“,¹⁾ das Vaterland

¹⁾ Kurzer Auszug aus dem Werke: „Schantung und Deutsch-China“, Leipzig 1899, von demselben Verfasser.