

stellung auch in elementarer und in einer für das große Lesepublikum dieses Werkes verständlichen Form möglich ist, beweisen moderne länderkundliche Arbeiten mehrfach, und es ist nicht einzusehen, warum die geologischen und klimatologischen Abschnitte mit dem ganzen Schatz neuer wissenschaftlicher Resultate ausgestattet werden und die doch echt geographische morphologische Darstellung aller neuen Errungenschaften entbehren soll. Wie in der früheren Auflage sind auch diesmal die siedlungs- und wirtschaftsgeographischen Kapitel die weitaus besten und lesenswertesten des Buches.

Einer durchgreifenden Umgestaltung und Vervollkommnung wurde das illustrative und kartographische Material unterzogen, so daß es nun sowohl nach Auswahl als nach Ausführung allen berechtigten Anforderungen entsprechen dürfte. *Machatschek.*

**Rudolf Kmunke:** Quer durch Uganda. Eine Forschungsreise in Zentralafrika. Mit 4 farbigen und 65 schwarzen Tafeln sowie 1 Übersichtskarte, 2 Spezialkarten und 21 Textbildern. Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin 1913.

Der Verfasser dieses prächtig ausgestatteten Buches hatte sich zwei Aufgaben für seine afrikanische Reise gestellt: einmal die Besteigung des über 4000 m hohen Vulkanes Elgon und dann die Beisehung und Erforschung des nördlich und nordwestlich vom Salisburysee gelegenen Gebietes, welches weit östlich von der gewöhnlichen Route zwischen Victoria Nyanza und den obersten Dampferstationen am Nil sich erstreckt. Die Lösung beider Aufgaben ist dem österreichischen Reisenden gelungen, obgleich die englischen Behörden ihn warnten und anfangs sogar die Erlaubnis für diese Reise verweigerten, da sie die Verantwortung nicht übernehmen wollten.

Von Kilindini-Mombassa aus führt die Bahn über Nairobi, der Hauptstadt Britisch-Ostafrikas und Ausgangspunkt der großen Jagdunternehmungen, nach Port Florence am Victoriasee. Von hier gelangt man mit Dampfschiff nach Entebbe, Hauptort von Uganda; kleinere Dampfer fahren dann nach Jinja in der Nähe der Riponfälle, wo der Nil den großen See verläßt, und von hier beginnt die eigentliche Landreise. Diese führte zunächst in nordöstlicher Richtung in die Landschaft Mbale am Fuße des Elgon, wo sich die letzte englische Militärstation im Nordosten Ugandas befindet, während die äußerste nördlich am Salisburysee gelegen ist.

Es wurde nun der auf der Wasserscheide zwischen dem Victoria Nyanza und dem von v. Höhnel entdeckten Rudolfsee gelegene Krater des Elgon bestiegen. Bis fast 3000 m reicht die Waldregion, viel weiter aufwärts aber reichen die merkwürdigen, bizarren, riesigen Pflanzen *Lobelia Stuhlmanni*, *Lobelia Deckeni* und *Senecio Johnstoni*, wovon der Verfasser mehrere Exemplare für die Museen in Wien und Budapest mitgebracht hat, wo dieselben als Seltenheiten geschätzt werden. Interessant ist, daß noch in 3390 m Seehöhe Dörfer des Volkes Batwa sich befinden; Leute dieses Stammes dienten denn auch als Führer auf den Kraterrand. Dieser 11 km im Durchmesser breite Kraterrand des Elgon ist in zahlreiche Gipfel zerrissen und der

höchste derselben im Nordosten wurde bestiegen, zu 4383 m gemessen und Kaiser Franz-Josef-Spitze, ein zweiter Gipfel Jacksonspitze benannt. Von hier aus wurde nun eine genaue Karte des Kraters aufgenommen, auf welcher allerdings Berge verzeichnet sind, die noch um 100 m höher ansteigen. Aber die vom Verfasser bestiegene Spitze ist weitaus die markanteste, weil sie an der Nordostseite des Kraters ganz isoliert mit steilen Felswänden emporragt, während die etwas höheren Berge nur sanft ansteigende bewachsene Erhebungen darstellen.

Die Besteigung des Kraterlandes, wo in der Nacht Temperaturen bis 15° unter Null herrschten, ist sehr beschwerlich und die Herstellung einer solchen Karte, wie sie dem Buche beigegeben ist, eine anerkennungswürdige Leistung. Wenn auch der Kraterland früher schon von einzelnen Reisenden bestiegen wurde, so hat keiner derselben eine solche Spezialaufnahme durchgeführt.

Die Schluchten im Südwesten des Elgon werden von dem scheuen Volksstamm Bagechu bewohnt und deren Dörfer wurden besucht. Hier gelang es dem Reisenden, 17 Menschenschädel zu erwerben, die als sehr wertvolles anthropologisches Material in den Sammlungen in Wien aufbewahrt werden.

Nachdem die Arbeiten am Elgon erledigt waren, wurde die Reise nördlich zum Kumi- oder Salisburysee fortgesetzt, wo sich, wie erwähnt, die nördlichste englische Militärstation von Uganda befindet. Bewohnt wird dieses Gebiet vom Volk der Tesa, deren ethnographische Verhältnisse genauer studiert wurden. Es sind schön gewachsene große Leute, die Männer im Durchschnitt 1'90 m groß, aber einzelne Individuen ergaben Körpergrößen von 2'12 m.

Von hier aus wurden auch lebende Tiere für den Tiergarten in Schönbrunn geschickt, aber nur zwei Straußenpaare, eine Elenantilope und ein Adler kamen lebend an.

Es wurde nun von hier aus die Reise in nordwestlicher Richtung zum Nil angetreten, durch Gebiete, die noch nicht der englischen Herrschaft unterworfen sind, und wo noch Leute wohnen, die überhaupt noch nie einen Weißen gesehen hatten; die englische Regierung hatte bisher noch niemals die Erlaubnis zum Durchziehen dieser Gegenden gegeben.

Es folgt nun die Schilderung der Reise durch dieses fast ganz unbekannte Land mit den Strapazen und Gefahren, die solche Reisen in Afrika von jeher brachten: beständige Schererei mit den Trägern, Wassermangel in den bis 40° warmen Steppenlandchaften, eine zeitweilige unfreiwillige Trennung der Karawane, Steppenbrände, geplante Überfälle seitens der Eingebornen, Jagdabenteuer usw., aber schließlich gelang es doch dem Verfasser, mit den beiden Volksstämmen der Naqua und Achon (Kamjuru) in Kontakt zu kommen und eine Menge interessanter Einzelheiten über ihre Lebensweise, ihren Kulturbesitz u. a. m. zu erfahren.

Am 18. Februar 1912 erreichte die Expedition die Dampfschiffstation Nimule am oberen Nil, nachdem man am 2. November 1911 Mombassa am Indischen Ozean verlassen hatte. Von Nimule wurde dann über Gondokoro und Chartum die Heimreise nilabwärts angetreten. Die Abreise von Wien erfolgte im Oktober 1911, die Rückkehr dahin im April 1912.

Schält man aus dem eingehenden Reisebericht, der sich übrigens angenehm liest, die wissenschaftlichen Ergebnisse heraus, so ergibt

sich doch eine ganz ansehnliche Summe von neuen Beobachtungen, wertvollen Sammlungen, und vor allem ein reiches und interessantes Material von guten und charakteristischen Bildern (Volks- und Landschaftstypen). Die große Routenskizze im Maßstab von 1 : 760.000 ist völlig neu, ebenso die schöne Karte des Elgonkraters von 1 : 40.000. Die Abbildungen der Eingeborenen, deren Hütten und Kulturbesitz, die zahlreichen Landschaftsbilder sind geographisch und ethnographisch von großem Interesse und ist deren Wert um so mehr zu schätzen, als sie oft nur unter recht schwierigen äußeren Bedingungen hergestellt werden konnten.

Außerdem muß noch besonders hervorgehoben werden, daß der Verfasser einem jungen Gelehrten, Dr. Stigler, der auch als Arzt auf der Expedition tätig war, Gelegenheit bot, rassenphysiologische Studien zu betreiben, die bisher wohl sehr selten in Afrika durchgeführt worden sind. Derselbe hat auch in sachgemäßer Weise alle hygienischen Schutzmaßregeln getroffen, so daß von den etwa 250 Trägern und Soldaten niemand zugrunde ging. Ist doch die Bevölkerung von Uganda von schweren endemischen Krankheiten heimgesucht: Schlafkrankheit, Rückfallfieber, Malaria, Syphilis, Lungenpest, infektiöse Erkrankung der Verdauungsorgane und Hautkrankheiten. Dr. Stigler hat es als seine Aufgabe betrachtet, die Expedition durch zweckmäßige Maßregeln vor diesen Erkrankungen zu schützen, um so mehr, als eine Behandlung Schwerkranker während der Reise und deren Zurücksendung unmöglich gewesen wäre.

Alles in allem genommen, hat der Verfasser dieses Werkes eine Reise ausgeführt, welche eine Reihe ansehnlicher wissenschaftlicher Resultate ergeben hat, und es ist zweifellos ein Verdienst, unter Opferung eines Vermögens ein Unternehmen erfolgreich durchgeführt zu haben, wie es in Österreich wohl nicht allzu häufig der Fall ist.

*Oskar Lenz.*

Artarias Eisenbahnkarte für Österreich-Ungarn gelangt soeben in sorgfältiger Neubearbeitung für 1914 zur Ausgabe.

Die unaufhaltsam fortschreitende Verdichtung des Bahnnetzes und neuerdings auch der Automobillinien macht es notwendig, die Neuauflagen bis zum letzten Augenblick in Evidenz zu bringen; so war es noch möglich das kürzlich den Parlamenten vorgelegte bosnische Bauprogramm in die Karte aufzunehmen.

Den großen politischen Veränderungen des Vorjahres Rechnung tragend, wurde die Karte nach Südost bis über Saloniki erweitert, so daß sie nunmehr die ganze Nordküste des ägäischen Meeres umfaßt und als erste Eisenbahnkarte die neuen Grenzen der Balkanstaaten deutlich in verschiedenen Farben zeigt. Da auch dem Stationsverzeichnis eine detaillierte Einlage aller Bahnstationen der Balkanländer beigegeben ist, so kann die Karte als vortrefflicher Behelf für diese politisch und kommerziell wichtigen Gebiete bezeichnet werden. Auch die Schifffahrtslinien in der Adria und teilweise im Ägäischen und Schwarzen Meere sind neu aufgenommen.