

Zeitschrift: Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen
Herausgeber: Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft
Band: - (1890-1891)
Rubrik: Kürzere Mitteilungen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Schweiz und im Ausland über die Schweiz erschienenen Schriften von landeskundlichem Wert und ermuntert warm, zur Förderung dieses Unternehmens in den geographischen Gesellschaften das Möglichste zu leisten.

Herr Charles Faure schloss die Reihe der Arbeiten in würdigster Form durch eine knapp aber sicher gezeichnete Darstellung der Fortschritte des geographischen Unterrichts in Frankreich seit dem grossen Kriege. Wir entnehmen seiner schönen Arbeit, dass die dort in dieser Hinsicht gemachten Fortschritte geradezu grossartige sind und die Franzosen es ganz prächtig verstanden haben, den deutschen Standpunkt, wie er in der Ritter'schen Schule zum Ausdruck kommt, in origineller Form bei ihnen einzubürgern und von ihm ausgehend, neue Entwicklungen zu suchen. Den grössten Anteil an der Revolutionirung der alten geographischen Unterrichtsmethoden und Lehrmittel wird den HH. Charles De la Grave und Levasseur zugewiesen. Besonders zu erwähnen ist, dass der Geographieunterricht in Frankreich auch an den höheren Schulen eine anderswo unbekannte, eifrige Pflege erfährt.

Und nun der Schluss des Tages! Er war wirklich schön! Auf ein belebtes Bankett im Palais Rougemont folgte eine vom prächtigsten Wetter begünstigte Dampfbootfahrt um den See. Alles war in der fröhlichsten Stimmung über ein gelungenes Stelldichein.

Wir haben andern Tags die Neuenburger Kollegen verlassen. Mit einem warmen Gefühle des Dankes für gastliche Aufnahme im Herzen und von der Ueberzeugung durchdrungen, dass sie, die Vertreter der jüngsten Geographischen Gesellschaft der Schweiz, ihren ältern Mitkämpfern an Geschick und Ausdauer nicht nachstehen und sie an Feuer und Beweglichkeit vielfach überreffen, schieden wir von ihnen, ihrem tatkräftigen Streben den besten Erfolg wünschend.

ALBERT ANDEREGG, Berichterstatter.

Kürzere Mitteilungen.

— **Suez-Kanal.** Im Jahre 1889 sind 3425 Schiffe durch den Suez-Kanal gefahren, die sich auf folgende Länder verteilen:

Portugal	1	Russland	23
Belgien	1	Spanien	33
China	2	Norwegen	48
Japan	3	Oesterreich-Ungarn .	54
Dänemark	3	Italien	103
Amerika	5	Holland	146
Aegypten	8	Frankreich	168
Türkei	22	Deutschland	194

England 2611.

England hat also 76% der den Kanal passirenden Schiffe geliefert, und nach Tonnengehalt gerechnet, wäre der Prozentsatz noch höher.

Am 4. Juni wurde in Paris die Hauptversammlung der Aktionäre abgehalten. Der Gewinn für 1889 belief sich auf Fr. 37,212,821. — und die Dividende per Aktie wurde auf Fr. 85. — festgesetzt. Fr. 7,300,000. — wurden dem Fond für neue Arbeiten und Erneuerung des Materials gutgeschrieben.

Die Ausgaben für Verbesserungen betragen Fr. 9,600,000. — und für Fortsetzung dieser Arbeiten sind 13 Millionen verfügbar.

Die Brutto-Einnahme von den 3425 Schiffen mit einem Gesamt-Tonnengehalt von 6,783,187 war Fr. 64,412,000. — und für 180,594 Passagiere wurden Fr. 1,805,940. — bezahlt. Die Schifffahrt während der Nacht bei elektrischer Beleuchtung bezifferte sich auf 71 0/0 des ganzen Verkehrs, gegenüber 46 0/0 im Jahre 1888. Die Durchschnittsdauer der Durchfahrt ist um vier Stunden verkürzt. Es wurde 1889 für Fr. 891,207. — Land verkauft. Die Vertiefung des Kanals auf 28' ist der ganzen Länge nach durchgeführt, sodass Schiffe mit 25' 7" Tiefgang ihn passiren können. Die Erweiterung der Wasserstrasse wird fortgesetzt.

— **Die Baumwolle in Turkestan.** Die Kultur der Baumwolle in Turkestan und den angrenzenden Gegenden hat in der letzten Zeit merkliche Fortschritte gemacht, und die Ausfuhr derselben nimmt mehr und mehr zu. Es wird indes von kompetenten Beurteilern versichert, dass dieselbe noch nicht die Ausdehnung erlangt habe, deren sie fähig wäre, hauptsächlich weil es Pflanzern und Kaufleuten am nötigen Kredit fehlt. Zwar wäre, wenn die „Gazette russe de Moscou“ richtig berichtet, diese Schwierigkeit wenigstens teilweise gelöst, indem die Kommission, die vom Finanzministerium mit dem Studium der Frage beauftragt wurde, wie der Kultur der Baumwolle und ihrem Handel in Zentralasien am besten aufgeholfen werden könnte, zu dem Resultat gekommen sei, dass die Staatsbank Vorschüsse leisten könnte auf Baumwolle, die für Versendung in die Depots der Eisenbahnen oder der Transport-Gesellschaften bereit liegt. Die Bank würde sich sogar bereit finden lassen, besondere Bauten zur Aufnahme der Ware herzustellen.

Immerhin fand die Kommission, dass das Anerbieten der Bank von Russland mehr den Handel als die Pflanzler begünstige, und wünschte, dass den letzteren ein Kredit eröffnet würde, um sie in den Stand zu setzen, guten Samen und vervollkommnete Werkzeuge zu kaufen, und die Bewässerung ihrer Felder auszudehnen. Hier aber stösst man auf prinzipielle Schwierigkeiten. Im Gebiet von russisch Zentral-Asien ist die Kultur der Baumwolle in den Händen der Eingeborenen, die das Land gemeinsam besitzen; die Kommission fand daher, die Vorschüsse sollten den Gemeinden gemacht werden, die sie dann unter ihre Glieder zu verteilen hätten. Das ist aber gegen die Statuten der Bank, die Gelder für genannten Zweck nur der lokalen Verwaltung zur Verfügung stellen könnte. Dagegen wird voraussichtlich die Verfügung betreffend Vorschüsse gegen Ware getroffen werden, sobald der Finanzminister von seiner Reise nach Turkestan zurückgekehrt ist.

Auf dem Markte von Nischny-Nowgorod war eine Mustersammlung von Baumwollstoffen für asiatische Konsumenten ausgestellt. Diese von 18 Handelshäusern veranstaltete Ausstellung zeigte die Ware vom Rohstoff an in den verschiedenen Stadien der Bearbeitung bis zur fertigen Ware nach dem besondern Geschmack der Perser und anderer Völkerschaften. Es waren die verschiedensten Baumwollsorten vertreten; amerikanische, egyptische, von Khiva, Bokhara und Taschkent, letztere aus amerikanischem Samen gezogen. Die aus dieser Baumwolle gefertigten Waren gaben denen von Orléans nichts nach und nur die egyptische Baumwolle zeigte sich der russischen überlegen.

— **Der Kanal von Laguna nach Porto Alegre.** Ueber dieses wichtige nun zur Ausführung kommende Unternehmen schreibt das „Jornal do Comercio“ in Rio:

Die Anlegung dieses Kanals ist ein alter Wunsch der Staaten Rio Grande do Sul und Santa Catharina.

Im Jahre 1856 fand auf Befehl des Generals Jeronymo Francisco Coelho, damaligen Präsidenten der Provinz Rio Grande do Sul, die erste Untersuchung an Ort und Stelle statt. Eine Commission unter Leitung des Ingenieur-Majors José Maria Perreira de Campos erforschte das schöne, seltsame Netz von Lagunen und Wasserzügen, welches auf dem Gebiete von Rio Grande, zwischen den Abhängen der Serra de Santo Antonio und der Meeresküste gelegen ist und sich über den Rio Mampituba bis zur Höhe von Laguna und Desterro in Santa Catharina erstreckt.

Im Jahre 1866 liess dann die Regierung von Santa Catharina ihrerseits durch den Ingenieur R. von Brause die Lagunen auf dem Gebiete der Provinz Santa Catharina erforschen.

Beide Commissionen lösten ihre Aufgaben befriedigend, und man erhielt vollständige Pläne des gewaltigen Wassernetzes.

Die Nivellirungen und Sondirungen bewiesen die Schiffbarkeit dieser Wasserzüge und die Leichtigkeit, sie unter sich durch einige Kanäle von geringer Ausdehnung zu verbinden und so eine ununterbrochene innere Wasserstrasse herzustellen.

In den offiziellen Dokumenten aus jener Zeit finden wir lange Berichte über die Vorteile, welche die Ausführung dieses Werkes bringen würde, da dasselbe die fruchtbarsten Territorien erschlosse, geeignet im höchsten Grade für europäische Einwanderung.

Nicht weniger wurde die Bedeutung dieses Verkehrsweges vom politischen und administrativen Gesichtspunkte aus vollkommen gewürdigt.

Im Jahre 1879 schrieb der Oberstlieutenant Eduardo José de Moraes eine Denkschrift unter dem Titel: „Der Verbindungskanal von Laguna nach Porto Alegre“ und bemühte sich zu Gunsten der Ausführung dieses Projekts.

Aus seinen verschiedenen Publikationen ersieht man, dass die projektirte Linie in ihrer ganzen Ausdehnung 304 Kilometer messen würde:

Frei für Schifffahrt sind	188 Kilometer
Verbesserung verlangen	83 „
Kanäle sind zu konstruiren	33 „

Summa 304 Kilometer.

Nach Ausführung des Projektes würde Brasilien in seinem südlichen Teile, von der Stadt Laguna oder noch etwas mehr nördlich, von der Spitze von Imbituba bis zu der Grenze von Uruguay am südlichen Ende der Logoa-Mirim eine ununterbrochene innere Schifffahrtslinie, parallel mit der Meeresküste, von ungefähr 900 Kilometer besitzen.

Alle Fachmänner, die man in verschiedenen Epochen über die Ausführbarkeit befragt hat — unter ihnen Dr. Joaquim de Souza Mursa, Dr. Borja Castro, Dr. Firmo de Mello — erkannten die dringende Notwendigkeit an, das Werk der Natur zu vollenden und das kostbare Geschenk des Himmels sich zu Nutze zu machen.

— **Aus Südafrika.** Ein in East Griqualand, Kapkolonie, niedergelassener Schweizer übermittelt uns einige interessante Nachrichten über jene Gegend. Das Klima ist sehr gesund, der Winter (1. Juni bis 15. August) bei Nacht kalt, doch bleibt der Schnee, der ein bis zwei Mal in dieser Zeit fällt, nicht liegen. Der Sommer ist tropischer Natur mit starken Niederschlägen. Dieses frühere „Niemandland“ ist durch englische und schottische Kapitalisten und kleine Farmer zu dem gesuchtesten Distrikt der Kapkolonie gemacht worden. Natal sendet jedes Jahr ein Kontingent junger Leute herauf, die mit Schafzucht anfangen und im Anfang ein schweres Leben haben. Die Regierung stellt für Landkauf sehr liberale Bedingungen auf, dagegen hat der Ansiedler in der Wahl eines Platzes sehr vorsichtig zu sein, weil wasserarme oder mit schlechtem Graswuchs bestandene Ländereien keine Aussicht auf gedeihliche Entwicklung lassen. Der Neuling tut daher besser, bei einem andern Ansiedler zu arbeiten, bis er die nötige Erfahrung gesammelt hat. Dann ist ein Anfangs-Kapital von £ 250—500 unerlässlich. Jetzt, ehe die Eisenbahnen gebaut sind, zahlt sich der Ackerbau nicht genügend wegen der Entfernung des Absatzgebietes, aber das wird sich nach und nach ändern. Das wichtigste Produkt ist zunächst die Wolle, die gute Preise erzielt und zu der besten gehört. Der Schreiber findet, dass für schweizerische Auswanderer dieses Gebiet sich mehr empfehlen würde als Südamerika mit seiner romanischen Bevölkerung und seinen ungeordneten politischen Verhältnissen, abgesehen davon, dass das Erlernen des Englischen oder Holländischen leichter ist als des Portugiesischen oder Spanischen. Die englischen Institutionen findet auch er liberaler als die mancher Republiken.

— **Japanesisches Schulwesen.** Es ist allbekannt, wie rasch europäische Kultur sich in diesem wunderbaren Lande akklimatisirt hat. Sein Fortschritt in Wissenschaft und politischer Oekonomie steht wirklich einzig da. Mit sicherem Verständnis legt denn auch die dortige Regierung ihr Hauptaugenmerk auf die Sicherung der forstschreitenden Errungenschaften des Reiches durch eine immer grössere Ausdehnung und Verbesserung des Unterrichtswesens aller Grade der Unterrichtsstatistik. Aus dem Jahre 1888 ist zu entnehmen, dass Japan zu jener Zeit schon 28,280 Elementar-, 106 Mittel-, 102 technische, 2 Navigations-, 10 Handels-, 7 Ackerbau-, 1 Industrie-, 10 höhere Töchterschulen, eine Schule für schöne Künste und eine für Taubstumme, eine Musikakademie und eine Universität zählte. Wahrlich ein schönes Zeugnis für den Bildungssinn und den Ernst der Europäisirungsbestrebungen in diesem Lande.

— **Japanesische Bevölkerungszunahme.** Die Japanesen scheinen ein fruchtbares Völklein zu sein. Die Seelenzahl dieses Landes ist in der kurzen Spanne Zeit von drei Jahren um 1,200,000 gestiegen. Die Totaleinwohnerzahl betrug anfangs 1888 39,069,007 Personen, darunter 19,731,354 männlichen und 19,337,653 weiblichen Geschlechtes. Sollte die Volksvermehrung im gleichen Tempo vorwärts gehen, ist zu befürchten, dass die Agrikultur dieses Inselreiches in kürzester Frist nicht mehr im Stande sein wird, den Lebensmittelbedarf aufzubringen und die Auswanderungsfrage dort zu einer brennenden werden wird.

Schon jetzt befasst sich die japanesische Presse mit ihr und kommt zum Schlusse, dass, da die Insel Yesso sich für Emigrationszwecke bisher als ungeeignet erwiesen habe und die japanesischen Auswanderer in Amerika den gleichen Fährlichkeiten ausgesetzt wären, unter welchen die chinesischen Emigranten bislang gelitten haben, das geeignetste Ziel für die japanesische Auswanderung in den ausgedehnten und fruchtbaren Inselgebieten der Philippinen zu suchen sei und das umso mehr, als die dichtestbevölkerten südwestlichen Teile Japans ihnen bedeutend näher lägen, als etwa Kalifornien. Was sagen die Spanier zu dieser Aussicht? Wir halten dafür, für die Zukunft jener Inselgruppe seien diese japanesischen Pläne nur von Gutem.

— **Die Eisenbahnen der Erde.** Die Gesamtlänge der Eisenbahnen der Erde ist in den vier Jahren von Ende 1884 bis Ende 1888 per Jahr im Durchschnitt um 25,729 km gewachsen. Sie betrug Ende 1888 572,771 km, d. h. mehr als das 14fache des Erdumfangs am Aequator, und übertraf schon damals die mittlere Entfernung des Mondes von der Erde (384,420 km.) um die Hälfte.

Der grösste Anteil am Gesamtzuwachs kommt auf Amerika mit 64,547 km und zwar speziell auf die Vereinigten Staaten. Die Länge der dortigen Eisenbahnen hat in genannten vier Jahren von 201,735 km auf 251,292 km, also um 49,557 km oder durchschnittlich 12,000 km per Jahr zugenommen. Den Vereinigten Staaten kommen in demselben Erdteil am nächsten Canada mit 4902, Argentinien mit 3156 und Brasilien mit 2815 km Zunahme in der gleichen Zeit.

Von den übrigen Erdteilen zeigt Europa den stärksten Zuwachs mit 24,419 km, und zwar stehen hier Deutschland und Frankreich mit fast völlig gleichen Zahlen (etwas über 4000 km) obenan. Dann folgt Oesterreich mit 3658 und Russland mit 3643 km. Das rührige Italien hat im angegebenen Zeitraum sein Eisenbahnnetz um 2286 km verlängert (22,7⁰/₁₀ der Gesamtlänge). Nur unbedeutenden Zuwachs weist England auf, Norwegen hat wegen seinen Terrainschwierigkeiten mit dem Eisenbahnbau fast ganz aufgehört, wogegen Schweden sein Netz um 927, Rumänien um 843 km oder 54⁰/₁₀ vermehrt hat.

In Asien war starker Eisenbahnbau in britisch Indien (4809 km), in russisch Asien (transkaspische Eisenbahn) (1202 km), dann kommt das strebsame Japan mit 734 km. In China wurde zu dieser Zeit nur sehr wenig geleistet. In Afrika nehmen Algerien und Tunis den ersten Rang ein, Egypten tritt erst wieder seit vorigem Jahre stärker hervor. Der jüngste Erdteil, Australien, zeigt mit 4656 km oder 38,4⁰/₁₀ der Gesamtlänge einen ganz gewaltigen Fortschritt.

Am dichtesten ist das Eisenbahnnetz in Belgien mit 16,4 km auf 100 km Fläche; ihm am nächsten kommen Sachsen mit 15,5, Grossbritannien mit 10,1 und Elsass-Lothringen mit 10 km.

Die Summe von Beförderungskraft, welche durch sämtliche Bahnen der Erde absorbiert wird, mag Ende 1888 220 Millionen Pferdekräfte überstiegen haben und das für das gesamte Eisenbahnnetz auf unserm Erdball aufgewandte Anlagekapital betrug in diesem Moment die Summe von 151 Milliarden.