

Zeitschrift: Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen
Herausgeber: Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft
Band: - (1902)
Heft: 1

Rubrik: Kleine 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>

ladene Schrirānga. Bei der Abwesenheit einer Tausendsäulenhalle und anderer störender Einbauten wirkt die mächtige Pyramide des Heiligtums wüchtig auf den Beschauer und verkündet weit ins Land hinaus den Ruhm Schiva's.

Wann wird die Zeit kommen, wo diese gewaltigen Monumente heidnischer Begeisterung ähnlich den Tempeln von Hellas und Rom ihre Anziehungskraft verlieren und der unflätige Schivadienst einer reineren Erkenntnis weichen muss?

Kleine Mitteilungen.

Kerguelenland. Die deutsche Südpolar-Expedition beginnt bekanntlich ihre eigentliche Thätigkeit im antarktischen Gebiet von Kerguelenland aus, indem sie nach Erforschung des westlich von dieser Insel belegenen Meeresteiles dem mystischen Terminationsland zusteuert, nach dessen Erreichung sie dem Bereich bekannter Gebiete gänzlich entrückt ist, denn weder bis zum Terminationsland, noch in die sonstige Umgebung ist jemals eine Expedition vorgedrungen, und nur den aus weiter Entfernung gemachten, höchst unsicheren Beobachtungen verdankt dieses auf der Südpolarkarte abgesetzte Land sein Dasein. Es bildet somit einen günstigen Umstand für die deutsche Expedition, dass ihr in Kerguelenland ein geeigneter Stützpunkt zur Verfügung steht, der eine sichere Rückzugslinie darstellt, und hier ist denn auch eine Zweigstation errichtet worden, an der während der Dauer der Thätigkeit der deutschen Expedition drei Gelehrte meteorologischen und erdmagnetischen Beobachtungen obliegen sollen. Die für diese Station erforderlichen Gebäude sind inzwischen errichtet worden. Wie eine dem deutschen Staatssekretär des Innern vom Generalkonsul in Sidney zugegangene Nachricht besagt, hatte der Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Tanglin“, der für diese Zwecke gechartert worden ist, am 12. Oktober v. J. von Sidney aus die Reise nach Kerguelen angetreten und dort seine Fracht gelöscht. Letztere bestand in den erwähnten Gebäuden, in Proviant und Kohlen, ferner in etwa achtzig sibirischen Hunden, die für Schlittenreisen bestimmt sind und unter Begleitung dreier Hundewärter von Kamtschatka nach Sidney gesandt worden waren, von wo dann der Weitertransport nach Kerguelen mit dem „Tanglin“ erfolgte. Sobald der „Gauss“ mit der deutschen Expedition bei der Insel eintrifft, werden Hunde und Begleiter übernommen, um zu Schlittenreisen auf dem antarktischen Festland Verwendung zu finden. Als der „Tanglin“ am 21. Dezember Kerguelen verliess, war die deutsche Südpolar-Expedition dort noch nicht eingetroffen; was indessen keineswegs auffallen kann, da der „Gauss“ nur langsam fährt und erst am 8. Dezember Kapstadt verlassen hatte.

Diese grosse, wenig beachtete Insel bietet somit jetzt ein besonderes Interesse. Sie wurde im Jahre 1772 von dem französischen Marineoffizier

Kerguelen entdeckt, nach dem sie ihren Namen trägt. Wie dies bei fast allen Entdeckungen im südlichen Eismeer der Fall war, glaubte man in Kerguelenland einen Ausläufer des antarktischen Kontinents gefunden zu haben, und dass es einen „Kontinent“ am Südpol gebe, war die bestimmte Auffassung der Gelehrten jener Zeit. Die Reise des Weltumseglers Cook schränkte jedoch die Ansicht über den antarktischen Kontinent ein. War ein solcher vorhanden, so musste er weiter gegen Süden liegen. Der Entdecker von Kerguelen hatte sich nicht einmal Zeit gelassen, auf der Insel zu landen, sondern Cook war der erste, der in einem der zahlreichen Häfen die Anker werfen liess. Dies geschah kurz nach der Entdeckung, und die Beschreibung, die Cook von der Insel gab, wurde Anlass, dass sich bald ganze Scharen von Robben- und Walfischfängern bei Kerguelenland einfanden. Zuerst stellten die Fangleute den unbeholfenen, mächtigen See-Elefanten und Pelzrobben nach, bis diese Tiere ausserordentlich zusammenschmolzen, so dass der Fang nicht mehr lohnend genug war. Mit den wertvollen Bartenwalfischen ging es ebenso. Wie der Polarforscher James Ross berichtet, hielten 1843 sich 5—600 Walfischfänger an den Küsten von Kerguelenland auf. Die meisten waren Amerikaner. Auch den Walfischen gegenüber gingen die Fangleute mit der ihnen eigenen Gründlichkeit zu Werke, so dass der Fang in der späteren Zeit nicht mehr so ergiebig war. Betrieben wurde er indessen immer noch bis zum Jahr 1881, aber dann hörte er bei Kerguelenland auf. Alle Reisenden, die sich den Küsten, besonders von Westen her, nähern, sind überrascht von dem imponierenden Eindruck, den Kerguelenland mit seinen hohen Gebirgsketten und seinen schneebedeckten Gipfeln macht. Die Basaltfelsen der Südküste fallen steil ins Meer, das infolge der scharfen Winde in beständiger Bewegung ist, und es bildet ein grossartiges Schauspiel, wenn die Wogen in die mächtigen Grotten, die sich an vielen Stellen der Küste befinden, rollen, wiewohl dies nicht gerade sehr einladend auf die ankommenden Schiffer wirkt. Indessen gibt es hier viele Fjorde, in denen die Fahrzeuge, wenn sie sonst mit guten Ankern und Ketten versehen sind, vor jedem Wetter Schutz finden. Der grösste und mit den besten Häfen versehene Fjord ist der Royalsund, in dem auch die Station der deutschen Südpolar-Expedition errichtet worden ist. Hier wird sich den Mitgliedern der Station Gelegenheit zu vielen Tierstudien bieten, denn neuerdings scheint es dort wieder eine ganze Menge See-Elefanten zu geben, wenigstens übte die norwegische „Antarktik“-Expedition, als sie im Sommer 1893/94 die Kerguelen anlief, sechs Wochen hindurch eine lohnende Jagd auf diese Tiere aus. Zu dieser Jagd gehört weder Mut noch Geschicklichkeit, denn die mächtigen Tiere sind auf dem Lande so unbeholfen, dass der Schütze ihnen auf einige Schritte nahe kommen kann, um ihnen dann eine Kugel in den Kopf zu jagen. Um so schwieriger ist das Abziehen der Felle und namentlich der Transport derselben. Ein einzelnes Fell kann mit dem Speck bis zu 700 kg wiegen, und dazu kommt, dass die Lagerplätze der See-Elefanten oft ziemlich weit vom Strande liegen. Soweit die Beobachtungen der vorhin erwähnten „Antarktik“-Expedition erkennen lassen, sind die Kerguelen vermöge ihrer Lage und ihrer vorzüglichen Häfen sehr gut als Station für Walfisch- und Robbenfang geeignet. Der wertvolle Bartenwal ist zwar nicht mehr in solchen Massen wie früher vorhanden, aber er kommt doch zu gewissen Zeiten in Mengen vor, die seinen Fang lohnend

gestalten, besonders bei den heutigen besseren Fangmethoden. Sehr geeignet wären die Kerguelen für eine in grossem Massstabe betriebene Schafzucht. Wenn auch das Klima selbst im Sommer rauh ist, so zeigt es dafür das ganze Jahr hindurch keinen grossen Unterschied. Sir James Ross, der während einer seiner Reisen fast einen ganzen Winter hindurch auf der Insel zubrachte, berichtet, dass der Thermometer zu jener Zeit selten unter Null stand, und dass der Schnee im Tieflande nie mehr als zwei oder drei Tage liegen blieb. Das saftige, üppige Gras, das sich unaufhörlich grün erhält, bildet ein vorzügliches Viehfutter. Wenn man sich vergegenwärtigt, wie die Schafzucht auf Island betrieben wird, z. B. an der rauhen Nordwestküste, wo es etwas Gewöhnliches ist, dass sich die Schafe im Winter hauptsächlich von Seetang und alten getrockneten Dorschköpfen ernähren, dann müssen die Kerguelen im Vergleich zu Island ein Paradies sein. Uebrigens liefern auch bereits die Falklandsinseln, die noch südlicher als die Kerguelen liegen und wo eine nicht unerhebliche Schafzucht betrieben wird, den Beweis, dass dieser Erwerbszweig in den in Rede stehenden Breitengraden möglich ist.

(„Schwüb. Merkur“.)

Ein neuer Verein. Im „Chinese Recorder“ wird die Bildung einer „Gesellschaft zum Schutz der Chinesen“ angeregt, die nicht nur die Menschenfreundlichkeit, sondern auch der Selbsterhaltungstrieb fordere. Nachdem der Einsender ein Beispiel von Brutalität eines im chinesischen Zolldienste stehenden Europäers gegenüber einzelnen Männern und Frauen geschildert hatte, fährt er fort:

„Wäre das nur ein einzelner Ausnahmefall an der chinesischen Küste, so würde man sich leicht darüber hinwegsetzen. Aber dem ist leider nicht so. Der Stock und der Stiefelabsatz, mit dem man den dortigen Kuli zu traktieren pflegt, sind nur allzuhäufig das Argument, dessen sich der Fremde bedient. Es mag sein, dass der Kuli bisweilen schwer von Begriffen ist, aber das hat oft seinen Grund darin, weil er die Ausdrucksweise seines Meisters und dessen oft wunderlichen Gebrauch seines Wortschatzes nicht zu fassen vermag. Man soll aber nicht etwa glauben, die Kuli und Bediensteten hätten kein Gefühl für eine unfreundliche und oft brutale Behandlung, die sie von vielen Fremden erfahren. Im Gegenteil, sie haben recht gut eine Empfindung davon, wer es gut und nicht gut mit ihnen meint. Dass Tausende von Chinesen, die beständig im Verkehr mit den Ausländern in den Hafenstädten leben, diese von Grund ihres Herzens hassen, das haben die Vorgänge des Jahres 1900 in Nordchina gezeigt. Die meisten Ausländer erblickten darin nur eine beispiellose Undankbarkeit dieser Klasse von Leuten und eine gänzliche Verkommenheit der menschlichen Natur. Aber dass diese Leute recht wohl ein Gefühl für den Unterschied zwischen einer wohlmeinenden und einer herrischen Behandlung haben, davon nur ein Beispiel.

Ich traf vor kurzem im Hause einer Missionsfamilie mit einem jungen Chinesen zusammen, den ich seit seiner Kindheit kannte. Er war seitdem in verschiedenen Handelshäusern als Diener angestellt gewesen und hatte sich mancherlei Kenntnisse erworben. Er sprach ziemlich gut Englisch und war ein gewandter, williger und zuverlässiger Bursche. Mit Leichtigkeit hätte er eine Anstellung finden können, wo er 12 Dollar im Monat erhalten hätte. Aber obschon seine Familie arm war, diente er doch lieber im Haushalt des Mis-

sionars um den verhältnismässig geringen Lohn von vier Dollars, weil er eine gute Behandlung vorzog.

Mit dem vorhin Gesagten will ich keineswegs eine allgemeine Klage gegen die europäischen und amerikanischen Kaufmannskreise in China aussprechen. Ich weiss recht wohl einen Unterschied zu machen und weiss auch, dass sehr viele unter ihnen die Eingebornen human behandeln. Aber „ein einziger Bube verdirbt viel Gutes“. Und wenn es auch die Minderheit sein mag, die grundsätzlich und gewohnheitsmässig die Eingebornen unfreundlich und oft grausam behandelt, so thun sie sich doch so viel darauf zugute und es geschieht mit so viel Grossthuerei, dass es kein Wunder ist, wenn der Chinese sie als den Typus der Ausländer ansieht und jeden mit dem Titel „fremder Teufel“ bezeichnet.“

Das einzig Erheiternde an dieser für die „Träger der Kultur“ gewiss nicht schmeichelhaften Angelegenheit ist die Thatsache, dass einem Schutz der Eingebornen gegenüber der Klasse von Leuten gerufen wird, die sich beim Ausbruch der letzten Wirren eifrig auf die Suche machten nach einem Sündenbock, dem die Abneigung der Gelben gegen die Weissen aufgeladen werden könnte.

Der bekannte Afrikaforscher und Gefährte Emin Paschas, **Hauptmann Casati**, ist am 8. März in Como gestorben. 1838 in Lesmo geboren, machte er die Feldzüge von 1859 und 1866 mit und arbeitete unter Cialdini 1867—78 an der Unterdrückung des Räuberunwesens in Süditalien mit. 1879 nahm er seinen Abschied und war seit 1880 beteiligt an der Erforschung des Bahr el Gasal; 1883—86 unterstützte er Emin Pascha bei seinen kriegerischen Unternehmungen gegen die Mahdisten. Mit Stanley, der ihn aus schwerer Lebensgefahr befreit hat, und mit Emin kam er 1889 an die Küste bei Bagamojo zurück. Von seinen Forschungen und Erfahrungen zeugt namentlich sein Werk: „Zehn Jahre im Herzen von Afrika“.

Die Llanos in Columbien. Meine Eindrücke über die Llanos kann ich folgendermassen zusammenfassen.

Gewiss sind die Llanos nicht gerade ungesund zu nennen; sie sind gesunder als ihr Ruf; wenigstens in den trockenen Monaten. Es genügt, sich dann vor Excessen jeglicher Art zu hüten, die grösste Mässigkeit, namentlich in Bezug auf geistige Getränke, zu beobachten, Insolationen oder langes Durchnässtsein, namentlich nasse Flüsse zu vermeiden; es genügt, zur rechten Zeit nach der dortigen Methode Brechmittel zur Säuberung des Magens und dann darauf Chinin einzunehmen, Abreibungen mit Branntwein zu machen, nur Wollenzug zu tragen, früh zu Bette zu gehen, früh aufzustehen und sich möglichst zweckmässig zu baden, um leidlich gut davon zu kommen. Aber für denjenigen, der immer in den Llanos leben muss, ist doch das ganze Milieu kein durchaus gesundes. Das beweisen namentlich die Frauen, die fast alle bleich und blutarm sind und schnell verwelken. Es ist richtig, dass die Llanos eine ziemlich gleichartige Temperatur haben und dass man dort nicht unter zu drückender Hitze zu leiden hat, wie an gewissen Orten des Magdalenthales, z. B. in Honda, denn der Regen, der Windzug über den Flüssen, die Passatwinde kühlen ab. Die mittlere Temperatur beträgt etwa 27° an der Cordillere. Die Mosquitos plagen wenig, nur die Garapatos, welche die Hosen herauf-

kriechen und sich in das Fleisch einbohren, sind lästige Gäste. Es ist richtig, dass eigentlich wenige Partien in den Llanos ganz überschwemmt werden, wenn auch das Wasser viel zu lange in den Pfützen, namentlich in den sogenannten Wegen im Walde stagniert. Es ist ferner richtig, dass der Land-erwerb ausserordentlich billig ist, indem ein Hektar, der auf der Hochebene von Bogotá 50—255 Dollars kostet (und gegenwärtig noch mehr), hier auf $1\frac{1}{2}$ — $2\frac{1}{2}$ Dollars zu stehen kommt. Allerdings braucht man hier auch nur wenige Stunden im Tage zu arbeiten, um nicht nur genügend, sondern im Ueberfluss leben zu können. Es ist schliesslich richtig, dass noch ungezählte Hektare völlig unbebaut und herrenlos, d. h. sogenanntes terreno baldio, sind und dass durch die Bebauung gesunde Einwanderer entschieden zu reichen Leuten werden können.

Aber dies alles hindert uns nicht, auch die Schattenseiten der Llanos hervorzuheben. Das Land ist fruchtbar, aber nur der Cordillere entlang, wo eine dicke vegetabilische Schicht liegt. In den eigentlichen Pampas aber sind die Gräser ziemlich geringwertig und müssen jedenfalls später noch gehörig verbessert, ferner muss das Erdreich durch richtiges Pflügen gelockert werden. Dazu fehlt es aber heute an Arbeitskräften, die nicht kommen wollen, weil sie auf die Dauer doch dem Klima nicht recht gewachsen wären und weil nach und nach ihr Organismus durch Fieber geschwächt wird. Es fehlen auch die nötigen Verkehrsstrassen, und daher finden die Produkte nicht den Absatz, den sie finden könnten. Dabei wird nur das Unentbehrliche gepflanzt, und das Land bleibt arm. Ferner ist das Eigentum nicht immer gut abgegrenzt; dies befördert die Entstehung von Prozessen, die bei der absolut primitiven, meist parteiischen Justiz dieser Gegenden zur Qual werden. Auch sollte der Grundbesitz viel besser, viel intensiver verteilt sein, indem die grossen Grundherrschaften nirgends zu richtiger Bebauung hinreichen. Es ist eine sanguinische Hoffnung, zu glauben, dass heute im Territorium von San Martin 600,000 Tiere — geschweige denn, wie André behauptet, drei Millionen — leben könnten; denn zu deren Besorgung brauchte es auch eine entsprechende Anzahl Menschen. Zu deren Unterhalt wären andere Pflanzungen als die jetzigen nötig.

„Nur die Arbeit wird die Llanos umgestalten,“ heisst das Axiom der Llanosbewunderer. Gewiss. Der Mensch muss aber alles in der Natur mit schweren Opfern erringen. So wird es denn auch noch Hekatomben von Menschenleben kosten, bis die Llanos der Zivilisation langsam zugänglich gemacht werden, und zwar werden sie von den Tüchtigsten besetzt und besiedelt werden, seien es nun die Columbianer, die von der Cordillere ausgehen, seien es die Venezolaner oder Brasilianer, die von der Küste durch das Flussnetz hinauf gegen die Anden vorrücken. Nur da, wo der Mensch schon viele Mitmenschen verloren hat, wird, so paradox dies auch klingen mag, ein Klima infolge der notwendigen aufgespeicherten Erfahrung gesund und bewohnbar. Es verdienen deshalb die heutigen unscheinbaren Llanosbewohner als Pioniere der Menschheit für ihre Vorarbeit volle Anerkennung, denn das scheint uns sicher, dass in kommenden Jahrhunderten die Llanos der Sitz von Kulturstaaten sein werden, die, unterstützt durch ein einzigartiges Wasserstrassennetz, Millionen von Menschen Lebensunterhalt und Glück verschaffen dürften!

Dr. Röthlisberger in „El Dorado“.

In Paraná (Brasilien) wurde die Bildung eines **ethnographischen Vereins** beschlossen, der sich folgende Aufgaben gestellt hat: 1. Die Indianer in jeder Richtung zu unterstützen. 2. Studium sämtlicher Sprachen der Indianer, welche im Gebiete des Staates Paraná wohnen. 3. Diese Sprachen zu übersetzen, den Indianern Bücher und Zeitschriften zugänglich zu machen und den freundschaftlichen Verkehr zu pflegen. 4. Studium der Sitten und Gebräuche der Indianer, auch der bereits ausgestorbenen Stämme. 5. Sammlungen von Werkzeugen, Geräten, Waffen und allen auf ihre Kultur bezüglichen Gegenständen, um so eine Unterlage für ein ethnologisches, archäologisches und naturhistorisches Museum zu gewinnen. 6. Pflege der Vaterlandsliebe. 7. Gründung und Herausgabe einer Ethnographischen Revista, als Vereinsorgan. 8. Praktische und moralische Unterstützung der Indianer in Verbindung mit ihrer Kultur. Ermöglichung und Unterstützung für Reisen nach Curityba, um sie mit unserer Kultur bekannt zu machen.

Folgendes, von dem bekannten Reisenden Eugen Wolf empfohlene **Mittel gegen die Seekrankheit** glauben wir um so eher in unseren „Mitteilungen“ Raum geben zu dürfen, als vermutlich manche Leser derselben Gelegenheit finden werden, dasselbe zu erproben: „Eine Schüssel kochend heisses Wasser und zwei Handtücher genügen, um die Seekrankheit zu bekämpfen. Das Wasser muss mindestens 80 Centigrad haben, das Handtuch wird in Stirnbreite zusammengefaltet, ins heisse Wasser getaucht, ausgerungen, so heiss wie nur ertragbar fest um die Stirn gewunden, mit einem Stück Holz, Schuhlöffel, Handschuhknöpfer, Zahnbürste oder was zur Hand ist, so fest wie möglich um den Knopf geknebelt. Dieser im ersten Augenblick kaum zu ertragende heisse Umschlag wird nach kurzer Zeit durch einen zweiten ebenso heissen ersetzt. Die Prozedur wird fortgesetzt, bis der Patient ein Gefühl des Behagens empfindet. Der Umschlag wird nicht ausgesetzt, auch muss er stets möglichst heiss um den Kopf gelegt werden. Trinken, essen oder rauchen während der Dauer der Umschläge hebt den Nutzen der Behandlung auf. Das Gefühl des Wohlbehagens, das sich durch Gähnen und das Bedürfnis den Körper zu strecken, äussert, bedeutet den Anfang vollständiger Ueberwindung der Seekrankheit. Dieses Wohlbehagen tritt bei vielen nach einer halben Stunde ein, bei den meisten innerhalb einer Stunde, vorausgesetzt, dass obige Vorschrift streng beobachtet wird. Das Benutzen von Wohlgerüchen, das Parfümieren des Körpers oder der Kabine ist zu vermeiden. Das Stadium der überstandenen Seekrankheit äussert sich in Durst, der keineswegs gestillt werden darf; der Patient bleibt ruhig liegen, bis er Hunger verspürt. Sobald letzterer sich sehr stark einstellt, trinke man heissen, ungezuckerten, dünnen, hellblonden Thee in leichtem Aufguss, ohne Milchzusatz und esse hinterher trockenes, geröstetes Brot (Toast) ohne Butter, Marmelade oder dergl. Zwei Stunden später kann man ungestraft die Schiffsmahlzeiten einnehmen. Die ganze Kur dauert nicht länger, als ich Zeit brauche, sie niederzuschreiben; sie ist gründlich und wer sie von Anfang an befolgt, bleibt für den Rest der Reise, und wenn die See noch so bewegt wird, von Seekrankheit verschont. Obiges Verfahren habe ich bei Hunderten von Menschen in langjähriger Reiseerfahrung angewandt; es hat noch allen geholfen, verdient deshalb in weitesten Kreisen bekannt zu werden. Wenn man mich fragt, welche Erklärung ich dafür geben kann, dass

dieses einfache Mittel so probat ist, so ist es in kurzen Worten etwa diese: Der im Körper des Menschen sich frei bewegende Magen gerät infolge Rollens und Schlingerns des Schiffes in fortwährende Bewegung. Der Kreislauf des Blutes wird dadurch gestört, es findet Blutandrang nach dem Centrum des Körpers statt, der sich durch Druck, Unbehagen, Hitze über dem Magen, Brechreiz u. s. w. ausdrückt. Gefühl von Kälte in den Füßen und im kleinen Gehirn, also Blutleere in den Extremitäten, sicherer Beweis gestörten Kreislaufes des Blutes, Zuströmen desselben nach der Mitte des Körpers. Gleichmässige Temperatur, Wiederherstellung des Kreislaufes des Blutes stellt man durch oben erwähnte, sehr heisse, fest anliegende Kompressen her; das Centrum des Körpers wird entlastet, das Gefühl des Druckes, der „Bangigkeit“ im Magen schwindet, das Gefühl des Wohlbehagens kehrt zurück. Alsdann stellen sich Durst und Hunger von selbst ein, der Patient bleibt für diese Reise von der Seekrankheit verschont.“

Die kleinste Insel des Atlantischen Ozeans, das Felseneiland Rockall, etwa sieben Längengrade westlich von den Hebriden mitten im Weltmeer gelegen, ist kürzlich von Christy im Auftrage der Irischen Akademie untersucht worden. Man kann sich kaum ein merkwürdigeres Gebilde denken als diese Klippe. Man stelle sich einen Felsen von nur 75 m im Umfange vor, der sich 22 m über dem Meeresspiegel erhebt. Von weitem gleicht er einem phantastischen Schiff mit aufgespannten Segeln. Die Klippe steigt so steil über dem Wasser auf, dass eine Landung nur bei vollkommen ruhiger Witterung möglich ist. Die einzigen Bewohner sind Seevögel, deren Christy im ganzen nur etwa 350 gezählt hat, wovon 250 zu den Tauchhühnern gehören. Der Fels von Rockall besteht aus Basalt, ist also vulkanischer Entstehung. Das Wunderbarste an dem Inselchen liegt in dem Umstande, dass es von einem sehr tiefen Meer umgeben ist. Der Basaltfels muss also die Spitze eines unterseeischen Berges sein, der schmal wie eine Säule aus dem Meeresgrunde aufsteigt.

Brasilianische Braunsteinlager. In Brasilien wird jetzt ein Erz gefördert, welches so manganreich ist, wie in keinem andern Lande. Bisher lieferte Spanien das beste Produkt, nämlich 53%iges Erz, während in Griechenland, Chile, Cuba, Frankreich und Portugal die Erze kaum 52%, in den kaukasischen Minen nur 50—51% erreichten. In Brasilien dagegen enthält das Produkt im Durchschnitt 55% Mangan und nur unbedeutende Mengen Phosphor. Infolgedessen ist die Ausfuhr von Manganerzen aus Brasilien ganz bedeutend gestiegen und zwar von 6785 T. im Jahre 1895 auf 120,000 im Jahre 1900. Die Hauptabnehmer waren bisher die Vereinigten Staaten und Grossbritannien. Jedenfalls wird die Produktionssteigerung in Brasilien eine Herabsetzung des Preises zur Folge haben.

Ueber die **Kohlenablagerungen Deutschlands** hat Dr. Sauer in einem im Ingenieurverein in Stuttgart gehaltenen Vortrag folgende Schätzung gegeben: Durch eine günstige geographische Lage zeichnet sich das dem Nordrande des rheinischen Schiefergebirges angelagerte Ruhrkohlenbecken aus, es liegt auf Devon, besitzt eine Mächtigkeit von etwa 3000 m, starke nach Süden an Intensität zunehmende Faltung der Schichten und etwa 70 abbauwürdige Flösse

mit im ganzen 90 m Steinkohle, in den oberen Regionen als Gasflammkohle, dann mit zunehmender Tiefe als Gasfett- und Magerkohle ausgebildet. Die untere flösslere Stufe ist etwa 1000 m mächtig. Linksrheinisch liegt das kleinere Aachener Revier, das sich westlich in das Lütticher Kohlenrevier fortsetzt. Bisher glaubte man, dass eine Verbindung zwischen dem belgisch-Aachener Becken und dem Ruhrkohlenbecken nicht bestünde. Durch neuere, bei Erkelenz fast genau in der Mitte dieses 60 km langen Zwischenraumes ausgeführte Bohrungen ist aber der sichere Nachweis eines solchen Zusammenhanges erbracht worden; damit erfährt aber das Ruhrkohlengebiet eine namhafte Erweiterung nach Westen, nachdem auch durch Bohrungen bei Wesel die Fortsetzung nach Norden dargethan ist. Ohne Rücksicht auf diesen überaus beträchtlichen Zuwachs wurde im Jahre 1900 durch die preussischen Bergbaubehörden der Kohlenvorrat im Ruhrgebiet bis zu einer Tiefe von 1500 m, die für den Abbau der heutigen Technik keine wesentlichen Schwierigkeiten bereiten dürfte, schon auf rund 54 Milliarden Tonnen berechnet; das würde bei einer gegenüber der heutigen Technik noch um 50% gesteigerten Produktion (ca. 75 Millionen Tonnen jährlich), ein Aushalten des Reviers für etwa 800 Jahre sicherstellen; bis zur völligen Erschöpfung aber, d. h. unter der Voraussetzung, dass es der Bergbautechnik der Zukunft durch geeignete Wetterführung gelingen sollte, noch einige hundert Meter tiefer abzubauen, würde der Vorrat noch weitere 75 Milliarden Tonnen ausmachen und noch weitere tausend Jahre reichen.

Das Saarkohlengebirge, auf der Südseite des rheinischen Schiefergebirges gelegen, wird im Süden gegen die Pfalz durch eine mächtige Verwerfung und das an dieser liegende Buntsandsteingebirge abgeschnitten. Die zahlreichen (über 200) Flösse, von denen aber viele nicht abbauwürdig sind, bilden zusammen eine etwas über 100 m mächtige Kohlenmasse in einem im ganzen über 3000 m mächtigen Steinkohlengebirge, deren Gesamtgiebigkeit man auf rund 14 Milliarden Tonnen veranschlagt hat. Bei einer bis auf 12 Millionen Tonnen gesteigerten Jahresförderung würde der Vorrat ebenfalls etwa 800 Jahre ausreichen.

Von den beiden schlesischen Kohlendepots schliesst sich das niederländische nach seiner rein limnischen Entstehung dem Saarbecken an; es enthält dreissig Flösse mit etwa 40 m Kohle, dementsprechend auf den preussischen Anteil des Beckens etwa eine Milliarde Tonnen Kohle, während Oberschlesien sich dem Ruhrtypus nähert, gleichwohl eine einzigartige Stellung unter allen Steinkohlenkomplexen der Erde einnimmt. Mögen die Kohlenflösse von Nordamerika und China durch ihre gewaltige Flächenausdehnung imponieren, das oberschlesische Steinkohlengebiet setzt durch seine akkumulative, vertikale Entwicklung der Steinkohlenflösse jene Gebiete bedeutend in den Schatten, es besitzt bei zugleich recht ansehnlicher Flächenentwicklung (von etwa 6009 km², wovon weit über die Hälfte preussisch) die mächtigsten bekannten Flösse. Die ziemlich ruhige, flachsattelförmig gebogene und gemuldete Lagerung wird im westlichen Teile des Beckens durch den Orlauer Sprung, eine das Gebirge um 2000 m verschiebende Verwerfung, unterbrochen; mit Hilfe dieser Gebirgsstörung und zahlreicher Bohrungen, von denen die bei Paruschowitz die grösste bekannte Tiefe (2008 m, Temperatur 69° C.) erreichte, berechnet sich die Mächtigkeit des oberschlesischen Steinkohlengebirges auf

etwa 5000 m, es schliesst 80 Flösse mit 120 m Kohle ein. Nach alledem darf man, ohne jegliche optimistische Färbung, die Kohlenvorräte im preussischen Anteile von Oberschlesien bis zu einer Tiefe von etwa nur 1200 m auf 100 Milliarden Tonnen angeben, d. h. es könnte Oberschlesien allein den heutigen gesamten Weltbedarf an Kohle wenigstens 200 Jahre lang decken.

Ausserdem schätzt er den Vorrat an Torf in lufttrockenem Zustande auf 10 Milliarden m³. Im Vergleich damit besitzt England nach der Berechnung von Bergingenieur Greenwell nicht mehr Kohlenvorräte als Oberschlesien, während China nach minimalen Schätzungen deren 600 bis 700 Milliarden Tonnen besitzt, also mehr als die andern Gebiete zusammen.

Die älteste Zeitung der Welt. Die „Pekinger Zeitung“, welche seit 750 Jahren fast ununterbrochen erschienen ist, wird seit dem Boxeraufstand scheinbar nur unter grossen Schwierigkeiten veröffentlicht. Es gibt nur sehr wenige Exemplare der Zeitung aus diesen unruhigen Tagen noch, weil die Boxer es sich angelegen sein liessen, alle Drucksachen, die ihnen feindliche Edikte und Berichte enthielten, zu vernichten und sogar so weit gingen, die Drucker der sie bekämpfenden Artikel zu enthaupten, wenn sie ihrer habhaft werden konnten. Infolge dessen wurde die „Pekinger Zeitung“ für eine kurze Zeit heimlich gedruckt. Eine Depesche aus Peking bestätigt, dass einige Mitglieder der früheren Redaktion nach Peking zurückgekehrt sind und sich unter den Schutz der amerikanischen Militärbehörden gestellt haben. Die „Zeitung der Hauptstadt“, wie die chinesischen Charaktere wörtlich heissen, ist 1130 oder noch etwas früher von der Sung-Dynastie gegründet worden. Der Kaiser Kao Tsung machte die Stadt Hanchow — jetzt Sitz des Gouverneurs von Chekiang — zur Landeshauptstadt. Vorher gehörte diese Stadt seinem Vorgänger, welcher aus seiner Hauptstadt Kaitênefu — jetzt Provinzial-Hauptstadt von Honan — durch die Mongolen der Yuen-Dynastie vertrieben wurde, die damals ganz China bis zu den nördlichen Ufern des Yangtse-Flusses besetzt hatten. Nach dem Erlöschen der Sung-Dynastie brachten die Mongolen die „Zeitung“ nach ihrer Hauptstadt Peking. Die Yuen-Dynastie hat nur etwa 90 Jahre bestanden, als sie durch den „Monk“-Kaiser Hung Wu, den Begründer der Ming-Dynastie, im Jahre 1318 gestürzt wurde. Kurze Zeit darauf wurde die „Pekinger Zeitung“ nach der neuen Landeshauptstadt Nanking verlegt, aber im Jahre 1403 bereits wiederum nach Peking zurückgebracht, das nach der Thronbesteigung des Usurpators Yung Lo, des Onkels des rechtmässigen Kaisers Chien Wên, wieder zur Hauptstadt des Landes gemacht wurde. Seit diesem Jahre erschien die „Zeitung“ 2¼ Jahrhunderte hindurch bis zum Jahre 1628 ununterbrochen, bis der letzte Kaiser der Ming-Dynastie Chung Chên bei der Ankunft der Mandschus Selbstmord durch Erhängen verübte. Die Verwirrungen, die naturgemäss der Wechsel der Dynastie mit sich brachte, verursachten eine Stockung von einigen Monaten im Erscheinen der Zeitung. Mit der Thronbesteigung des ersten Kaisers der Mandschu-Dynastie, Shun Chih im Jahre 1644, wurde das Erscheinen der „Zeitung“ wieder aufgenommen und andauernd bis 1900 fortgesetzt, wo es durch die Boxerunruhen unterbrochen wurde. Es ist bezeichnend, dass in der 750jährigen Geschichte der „Zeitung“ jede Unterbrechung ihres Erscheinens das Vorspiel zur Einsetzung einer neuen Dynastie gebildet hat.

Die deutsche Kolonie **Kiantsehou** ist in raschem Aufblühen begriffen. Statt der versandeten und verschlammten Bucht entsteht ein durch einen 6 km langen Umschliessungsdamm geschützter Hafen von 293 ha Umfang, in welchem eine ganze Flotte sichere Aufnahme finden kann. In dem bereits fertigen „Kleinen Hafen“ spielt sich ein lebhafter Handelsverkehr ab. Erdnussöl, billige Strohgeflechte und andere Artikel werden in grossen Massen ausgeführt. Die Eisenbahn fährt bis an die Landungsstelle. Der Bahnhof in Tsingtau ist ein stattliches Eingangsthor für den künftigen Verkehr mit der Schantung-Provinz. Die Bahn ist 170—180 km landeinwärts geführt und hat ihre erste Station Schawo auf unabhängigem chinesischem Gebiet; vielleicht ist sie jetzt schon bis zu der 100,000 Einwohner zählenden Stadt Waihsien vorgerückt, wo sie die Haupthandelsstrasse der Provinz trifft und die Kohlenfelder Schantungs aufschliesst. Vom Bahnhof Tsingtau aus liegt rechts die Europäerstadt, am Strand entlang entsteht ein Villenviertel. Dort soll auch ein Badhotel erbaut werden, um den im tropischen China sich aufhaltenden Europäern einen Zufluchtsort für die Sommermonate zu bieten. Links vom Bahnhof aus ist die Chinesenstadt Tapautau. Hier reiht sich Laden an Laden. Allein im Jahr 1900 haben hier 43 Europäer und 83 Chinesen Grundbesitz erworben. Die Chinesen scheinen Vertrauen zur deutschen Verwaltung gefasst und eingesehen zu haben, dass Tsingtau einst der Haupthandelsplatz der Schantung-Provinz sein werde, der mit Tschifu in scharfe Konkurrenz tritt. Eine Aenderung in der Anschauung der Chinesen ist auch daraus ersichtlich, dass die Bewohner des mit einem Erdwall umgebenen Schawo, die früher den Deutschen erbitterten Widerstand geleistet haben, bei der Eröffnung der Bahnstrecke im Jahr 1901 Ehrenpforten errichteten, den heranbrausenden Zug begrüßten und dem Leiter des Unternehmens gegenüber aussprachen, sie seien thöricht und unbesonnen gewesen.

Ueber die **Kap-Kairo-Linie und andere zentralafrikanische Bahnprojekte** schreibt Dr. J. David in der „Allg. Schweiz. Ztg.“: Es sind erst vierzehn Jahre her, seit Stanley als erster jenen sagenhaften zentralafrikanischen Urwald zwischen Kongo und Albertsee durchzog und die Phantasie der ganzen Welt für einige Zeit mit seinen Schilderungen beschäftigte. Noch sind jene Wälder so unbekannt, dass erst neulich dort ein sagenhaftes, giraffenähnliches Tier, das *Okapi*, welches noch keines Europäers Auge erblickt hat, unerwarteter Weise entdeckt wurde und jeden Tag ähnliche Ueberraschungen erwartet werden können. Und schon bilden die gleichen Gebiete den Gegenstand einer eigenen Eisenbahnpolitik und wir sehen, wie dieser Tage die Technik dort das Messinstrument und den Spaten ansetzt!

Der Plan der *afrikanischen Längsbahn*, der durch den Namen und das Gewicht des verstorbenen Cecil Rhodes den faszinierenden Zauber eines imperialistischen Schlagwortes erhielt, ist zur Genüge bekannt geworden. Vielbejubelt zwar, ist er aber auch mit schwerwiegenden Gründen angegriffen worden. Denn einen langgestreckten Kontinent schliesst man nicht mit Längsbahnen auf, sondern mit Querlinien nach dem Prinzip der kürzesten Verbindung mit der Küste. Jedoch ist der Hinweis auf die amerikanische Kanada- und Pacificbahn ein verfehler, da ja dort, von allem anderen abgesehen, die orographischen Verhältnisse immerhin wesentlich andere sind, als in Afrika.

Die ungeheure Längslinie des Nil und der raupenförmigen Seen Zentralafrikas bildet in eben dem Grade eine günstige Verbindungsstrasse, wie im nordamerikanischen Kontinent der lange Gebirgskamm dem Verkehr sich hindernd entgegenstellt. So hat denn bis jetzt, trotz Transvaalkrieg und trotz den technischen Schwierigkeiten im Sumpfland des Oberen Nil jenes Projekt noch nichts von dem Reize verloren, den es auf die britischen Jingoos ausübt, die die afrikanische Längsachse am liebsten zum Rückgrate eines neuen Indien machen würden.

Nicht ganz so günstig steht es jedoch mit der Ausführung des Werkes, wie manche auf den ersten Blick wohl annehmen möchten. Im Süden ist die Linie noch nicht bis an die merkwürdigen Viktoriafälle am Zambesi gelangt. Im Norden wurde seit 1898 keine Schiene über Khartum hinaus gelegt. Doch ist dort die *Schiffahrt* bis in die frühere Aequatorialprovinz gesichert worden. Letztere untersteht nun auch einer eigenen, an Uganda angeschlossenen Regierung und wird auf den englischen Karten seit Anfang dieses Jahres als britisches Kronland, wie British East Africa, bezeichnet, ohne dass von einer offiziellen Lostrennung von Aegypten das Geringste bekannt geworden wäre.

Am schlimmsten verhält sich's bis jetzt mit der Sicherstellung der Bahnstrecke zwischen dem Albertsee und dem Südende des Tanganjika. Bekanntlich hat Cecil Rhodes im Jahre 1899 von deutscher Seite nur die sehr unbestimmte Versicherung erhalten können, die Linie dürfe auf dem Gebiete der deutschen Kolonie angelegt werden, wenn nur deutsches Material zur Verwendung gebracht würde. Dazu wäre aber vor allem nötig, dass die deutsche Zufahrtslinie von der Küste nach dem See erst fertiggestellt würde, so dass das Bahnmaterial dorthin geliefert werden kann. Bekanntlich stösst aber jenes Unternehmen, obgleich es für Deutschostafrika das wichtigste Moment der Weiterentwicklung bedeutet, beim Reichstag und bei den Kapitalisten auf derartige Schwierigkeiten, dass die Linie noch nicht über das allererste Anfangsstadium hinausgekommen ist. Während aber der Bau dieser „Ostafrikanischen Centralbahn“ von deutscher Seite aus noch als fast überflüssig bezeichnet wird, ist inzwischen die englische Konkurrenzlinie von Mombassa (Kilindi) bis Port Florence am Viktoriasee völlig fertig gestellt worden und wird bereits befahren.

Andererseits kommen nun auch die Belgier im Kongostaat den Deutschen zuvor. In Brüssel hat sich unter den Auspizien der Regierung des Kongofreistaates eine grosse „Compagnie des Chemins de fer du Congo Supérieur aux grands lacs africains“ gebildet, die den Kongostrom an zwei Stellen mit den Seen und damit auch mit der zukünftigen Trace der Kap-Kairobahn aufs rascheste zu verbinden hat. Die nördliche Linie geht von Stanleyfalls unter dem Aequator über Bayulu, Ituri, Cavalli nach Mahagi am Nil, hat also eine Länge von ca. 700 km, was der Entfernung von Marseille und Paris in der Luftlinie entspricht; die südliche Linie soll von Nyangwe am Lualaba in einer Strecke von 450 km nach Albertville am Tanganjikasee führen. Durch diese Linien wird die afrikanische Längsachse dem Endpunkte des Wassertransportes, der stets die wichtigste Operationsbasis für die Erschliessung Innerafrikas bildet, im Westen viel näher gerückt, als im Osten. Betrachtet man die Karte, so wird man sehen, dass Waren und Materialien von der Küste auf einem beinahe ununterbrochenen Wasserwege bis an die Kopfstation der

Kongo-Centralbahn herangebracht werden können. Die Strecke, welche die Bahnen zu durchfahren haben, beträgt nur 70, bzw. 40⁰/₁₀ der Länge der Uganda- und der Deutsch-Ostafrika-Centralbahn. Man wird auch finden, dass es gerade die allerklassischsten Gebiete der Afrikaforschung und des „dunkeln Erdteils“ sind, die nun von der Technik aufgebrochen und in ein neues Licht gerückt werden. Die Ituribahn durchläuft die Gebiete der menschenfressenden Mombuttu und Momvu und der noch fast unbekanntem Zwergstämme der Akka. Auf Schritt und Tritt begegnet sie dort den Leidensstationen Emin Paschas und Stanleys, deren Drama vor kaum einem Jahrzehnt noch zu den aktuellsten Ereignissen gehörte und nun fast vergessen ist. Die Ugandabahn und die Lualabastrecke nehmen den tiefgründigsten Urwäldern, die durch Stuhlmann, bzw. Livingstone und andere bekannt wurden, einen Teil ihres romanhaften Reizes. Hält man diese energische Anbohrung fast unbekannter Gegenden mit den Bemühungen um die Lösung des Problems, wie der Nillauf durchgehends zu korrigieren ist, zusammen, dann erregt es wirkliches Erstaunen, mit welchen Riesenschritten dort die Aufschliessung vor sich geht.

Vielleicht hat der Expansionstrieb des Kulturmenschen ausser in Nordamerika noch nie eine derartige Verve gezeigt, ohne von der Sucht nach schnellem und unmittelbarem Gewinne auf der Suche von Gold oder Diamanten zu sein, wie bei der Erschliessung Innerafrikas.

Die Kap-Kairobahn mag nun, da Rhodes Wille fehlt, in absehbarer Zeit zu Stande kommen oder auch nicht. Ihm war nicht wie Lesseps vergönnt, 40 Jahre lang als causa agens hinter einem gigantischen und oft aussichtslosen Werke zu stehen und seine Nachfolger mögen an dem Block, den ihnen der Transvaalkrieg ins Fahrwasser geworfen hat, scheitern. Sicher ist, dass der Apfel, den Rhodes Plan mitten unter die wetteifernden Nationen warf, welche sich um die längste Diagonale Afrikas gruppieren, eine derartige Unternehmungslust anregte, dass nun nicht weniger als sieben oder acht bedeutende Querbahnen jener Mittellinie als Ziel zustreben. Auf ägyptischem Territorium wird die Berber-Suakim-Eisenbahn vermessen und geplant, ebenso diejenige vom blauen Nil nach Erythrea, der italienischen Kolonie. Der Süden Abessinians sieht die Franzosen an der Linie durch die Somali- und Gallaländer bauen. Der vier Linien, die dem eigentlichen Centralafrika angehören, von denen aber erst die britische vollendet wurde, ist eingehender Erwähnung gethan worden. Dazu kommt im Süden die Bahn von Delagoabay über Sebakwe, die sich sehr bald an die Rhodesiabahn in Salisbury über Buluwajo anschliessen wird.

Die technischen Schwierigkeiten aller dieser Bahnbauten, unter denen das Ausbleiben der Entdeckung von Kohlenfeldern im Innern Afrikas die erwähnenswerteste ist, dürften heutzutage viel leichter zu überwinden sein als diejenigen, die in der Eifersucht und dem Wettbewerbe der kolonialen Nationen ihren Grund haben. Aber gerade letzterer, die der Stachel der Ueberproduktionen und das Ausbreitungsbedürfnis stets vorantreibt, wird es zu Stande bringen, dass selbst die fraglichsten Aussichten auf eine hinreichende finanzielle Rendite nicht abschrecken und schliesslich auch diese Seite der Sache in einem hoffnungsvolleren Lichte erscheinen wird.

Bekanntlich hat Grossbritannien einen Teil des Anlagekapitals der Zambesibahn garantiert und ähnliches wird von den belgischen Zentralbahnen

gemeldet. Letztere haben übrigens in Brüssel bereits ein zahlreiches Personal rekrutiert, unter dem sich auch mehrere Schweizeringenieure befinden. Während jedoch die Belgier im Kongostaate beginnen, den dichtesten Urwald, der auf der Erde bekannt ist, zu lichten, wird gemeldet, dass von britischer Seite an der Trace auf dem deutschen Zwischenseengebiete trotz alledem festgehalten werden soll.

Man hat sich also das Zukunftsbild, das die ungefähr 8000 km lange Kap-Kairo-Linie bieten wird, als dasjenige einer Mittelspurbahn, an welche die ägyptische Bahn mit ihrer europäischen Spurweite bislang sich nicht angeschlossen hat, mit mannigfachen Unterbrechungen durch Wasserwege und mit Ausmündungen an Secufern vorzustellen, an die sich über ein halbes Dutzend Querlinien wie Fischgräte an das Rückgrat anschliessen.

Das **längste Kabel** der Welt, das eine direkte Verbindung zwischen Canada und Australien herstellen soll, wird 5834 engl. Meilen lang sein und von Queensland ausgehend die Norfolk- und Fidschi-Inseln und die Fanning Islands berühren. Das Kabel soll Anfang 1903 betriebsfähig sein. Die Kosten sind auf 10 Millionen Pfund Sterling veranschlagt.

J. U. Früh. †

Am 8. Juli starb in St. Gallen nach längerem, schwerem Leiden unser Ehrenmitglied Herr Lehrer *J. U. Früh*, geboren am 27. Juni 1841 in Gantersweil. Der Verstorbene widmete sich dem Lehrberuf und erwarb im Frühjahr 1861 das kantonale Lehrerpapent. Nachdem er 1861 bis 1867 in der Gemeinde Mogelsberg und 10 Jahre in Buchberg und Rheineck seines Amtes gewartet hatte, kam er 1877 an die städtische Mädchenschule in St. Gallen, wo er 25 Jahre gewirkt hat. Am 14. Juni 1864 verehlichte er sich mit Frä. Ursula Bohl von Stein (Toggenburg). Von seinen zwei Söhnen und zwei Töchtern ist eine Tochter (Elfrieda) im April 1887 gestorben, und am 9. August desselben Jahres folgte ihr die Mutter nach.

Herr Früh lebte seinem wichtigen Beruf mit grosser Hingebung und hat daneben das Studium der Erdkunde mit Vorliebe betrieben. Seinem Wunsche, schon in der Primarschule einen guten Grund in der Geographie zu legen, ist die in 4. Auflage erschienene Heimatkunde der Stadt St. Gallen zu verdanken.

Unserer Gesellschaft hat der Verstorbene über zwei Jahrzehnte angehört und war ein fleissiges Mitglied der Kommission, bis ihn 1899 Kränklichkeit zum Austritt aus derselben nötigte. Als Bibliothekar und Konservator der Kartensammlung hat er der Gesellschaft wertvolle Dienste geleistet und auch durch Vorträge, von denen einige in unsern „Mitteilungen“ niedergelegt sind, den Vereinszwecken gedient. In Anerkennung seiner treuen Mitarbeit wurde er beim Austritt aus der Kommission zum Ehrenmitgliede ernannt. Das Andenken des lebenswürdigen Kollegen wird bei uns in Ehren gehalten werden.

C. S.