Zeitschrift: (Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse
Band: 12 (1935)
Heft: 2

Vereinsnachrichten

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: 09.07.2025

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

Geograph.-Ethnograph. Gesellschaft Zürich.

Von der Guineaküste durch die Sahara.

E. W. An der Hauptversammlung der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft Zürich vom 16. Mai 1934 berichtete *Arnold Heim* (Zürich) über seine im Frühling dieses Jahres durchgeführte Reise « Von der Guineaküste durch die Sahara ».

Im Anschluss an geologische Untersuchungen von Goldvorkommen an der Elfenbeinküste unternahm er, zusammen mit seinem Genfer Arbeitsgenossen, Ingenieur-Geologue Graz, die Heimkehr durch Sudan und Sahara. Sie wurde ihm so zum unvergesslichen Landschafts- und Völkererlebnis, war aber mit gefährlichen und aufreibenden Strapazen verbunden, die nur durch das freundliche Entgegenkommen der französischen Kolonialbehörden und dank dem automobilistischen Geschick von Graz zu überwinden waren.

Von diesen Mühen der einige tausend Kilometer langen Fahrt verriet indes die reiche Fülle teils farbenprächtiger Lichtbilder nur die angenehmen Reisepartien. Sie führten zunächst zur Küstengegend Bouet-Bingerville-Abidjan. Hinter einer ungastlichen, aber fruchtbaren Küste dehnen sich prachtvolle Wälder, teils natürliche Oelpalmenbestände, teils Kakao-, Kautschuk- und Mahagonipflanzungen. In Abidjan, der jetzigen Hauptstadt der Kolonie Côte d'Ivoire, vermittelte eine Kolonialausstellung bedeutsame Eindrücke über die dortige französische Kulturarbeit und das Volksleben. Von da aus ging die Reise auf den im üppigen Grün der Wälder grellrot leuchtenden, vorzüglichen Lateritstrassen durch allmählich sich zur « Savanne boisée » lichtende Gebiete in die Gegenden Dimbocro-Toumodi-Bouaflé. Riesige Bombaxbäume und Fächerpalmen, gepflegte Kaffee-, Kakao- und Baumwollplantagen sind die Kennzeichen dieser von den Baulenegern, einem kräftigen Menschenschlag, bewohnten, halboffenen Parklandschaften. Hier begann die eigentliche Nordfahrt, über Firkessedougou, wo sich bereits der arabische Einfluss in Volkstypen, Volksleben und Siedlung bemerkbar macht, nach Banfora, von wo aus ein etwa zweihundert Kilometer weiter Abstecher nach Osten zu dem ursprünglichen Stamm der Lobis die Reisenden mit altafrikanischen Gebräuchen, besonders mit einem interessanten Totenfest, vertraut werden liess.

In der nördlich anschliessenden Savanne ist der Baobab der Charakterbaum der Landschaft; die Bevölkerung, schöne, schlankhüftige Gestalten, ernährt sich vom Hack- und Ackerbau, hauptsächlich von der in grossen Feldern gepflanzten Jamswurzel; Hirsefelder und Viehherden verraten das Uebergangsgebiet zur eigentlichen Steppe. Das Relief, im Süden durch die Wälder grösstenteils verschleiert, eröffnet hier deutlichere Formen: die nach Norden sanft sich abdachende Rumpffläche der Guineaschwelle, überlagert von der westsudanischen Sandsteintafel, bewirkt in Inselbergen und Plateaus mit scharfen Abtragungsstufen reiche landschaftliche Abwechslung.

Mit Bobo-Dioulasso, der Endstation der von Abidjan her vorgetriebenen Bahn, und Ouagadougou, der ehemaligen Hauptstadt der jetzt aufgelösten Kolonie Obervolta, einem ausgedehnten Lehmhüttendorf, war ein weiterer Teil der Reise erledigt. Gute Lateritstrassen führen auch von hier noch auf der folgenden Route über Mopti am Niger bis in die Gegend von Bandiagara, deren Felseinöden, Schluchten und bizarre Berge die dortigen Habbéneger zu festungsähnlichen Felswohnungen und kunstvollen Ackerterrassierungen veranlasst haben.

Aehnliche romantische Felslandschaften und weite Dünenmeere zeigte auch die folgende Strecke über Hombori und den Gossisee nach Gao, unterhalb des Nigerknies, einer wichtigen Station der Saharienne-Autobuslinie. Durch den Dünensand verursachte Pneupannen verzögerten die Fahrt zu der etwa zehn Kilometer unterhalb Gao gelegenen Floßstation, so dass für die weitere Reise die gefährliche Route über das Hoggarmassiv gewählt werden musste.

Damit begann die eigentliche Wüstentour. Sie wurde die entbehrungsreichste Etappe, gab sie doch gleich zu Beginn, von Kidal aus, zu einer viertägigen Verirrung Anlass und gerieten die Reisenden durch einen üblen Sandsturm in höchste

Lebensgefahr, so dass sie erst nach neun Tagen Tamanrasset, das werdende Verkehrszentrum der französischen Sahara, erreichen konnten. Der Anblick wunderbarster Wüstenbilder, unabsehbarer, flimmernder Kiesflächen, wildester, über 3000 Meter hoher Vulkantrümmer, trügerischer Dünenwogen und des Spiels herrlichster Lichtreflexe musste somit teuer erkauft werden. Begreiflich, dass die bessern und zuverlässiger markierten Wege der nördlichen Sahara mit Freuden begrüsst wurden. Verständlich auch das Behagen beim Anblick der ersten grössern Oase, In-Salahs, welche Gewähr zur notwendigen Erholung bot. Doch in letzter schwieriger Fahrt über El-Golea, Ghardaia und Laghouat mit nicht unbedenklicher Querung des noch verschneiten und grimmig kalten Atlasgebirges, gelangten die Reisegefährten, nach dem heimatlichen Ziel verlangend, schliesslich nach Algier, von wo sie am 11. März in Genf eintrafen.

Lebhafter Beifall dankte dem anregenden und an wechselvollsten Bildern reichen Vortrag, der zugleich erneut den Forschermut der Schweizer bezeugte.

Vortrag von Prof. Morf am 31. Oktober 1934:

Zur Verkehrsgeographie Abessiniens.

Von der aktuellen Tatsache der durch den gegenwärtigen äthiopischen Herrscher Haylé Sellassié I. eingeleiteten durchgreifenden Neugestaltung des abessinischen Verkehrsnetzes ausgehend, orientierte der weitgereiste Redner einleitend über die landschaftlichen Grundlagen des Verkehrs in diesem Lande. Abessinien ist ja Musterbeispiel verkehrsgeographischer Problematik. Sein Relief mit den schroffen Gegensätzen gewaltiger basalt- und trachitüberlagerter Horste, eintöniger Hochflächen und abgründiger Schluchten, liefert die erste, grundlegende Schwierigkeit. Seine Höhengliederung und seine Lage im afrikanischen Zenitalregengebiet bedingen zusammen mit dem Ueberfluten der Gewässer wochenlanges Stocken jeglichen Inlandverkehrs. Doch bewies immerhin die ohne Schwierigkeiten durchgeführte Reise des Vortragenden zu Beginn der Regenzeit, dass die landläufigen Ansichten über solche Risiken wesentlich zu korrigieren sind. Nicht minder setzen schliesslich die tropische Vegetation und Fauna der neuzeitlichen Raumüberwindung unangenehme Schranken.

So begreift man, dass die Abessinier unter diesen Umständen für den Ausbau des Verkehrswesens bisher geringes Interesse gezeigt haben. Um so grössere Beachtung verdienen die Pläne des jetzigen Herrschers, nicht zuletzt auch deshalb, weil Schweizer Tiefbauunternehmer durch die Vermittlung des in Abessinien lebenden Landsmannes Ing. Kuenzler zur Mitarbeit herangezogen wurden. Freilich sind diese Neuerungen nicht mit europäischen Maßstäben zu werten. Zwar sollen nächstens über 3000 km neue Verkehrswege erstehen; jedoch werden an ihnen weder Bahnlinien noch Kunststrassen grössern Anteil haben. Wie Prof. Morf anhand von noch unveröffentlichten Quellen entstammenden Karten zeigte, lassen finanzielle Gründe zunächst ein sogenanntes Pistennetz am geeignetsten erscheinen, das überdies auf grossen Flächen wegen des Trappdeckenbodens mit Camions befahren werden kann. Diese Pisten sind blosse, durch Urwald und Savanne führende Fährten, die jedoch bei der Schwierigkeit der Erstellung von Brücken die Unannehmlichkeit besitzen, dass sie häufig weite Umwege machen. Immerhin hofft man, mit ihnen die Strecke Adis-Abeba-Gambela, die bisher 28 Tagemärsche erforderte, mit dem Auto in 24 Stunden zu überwinden. Die Eisenbahn Djibouti-Adis-Abeba und die Strasse von hier nach Adis-Alam dürften somit vorläufig mit dem allerdings zuverlässigen Telegraphen- und Telephonnetz, sowie einer Radiostation in der Hauptstadt zusammen die einzigen technischen Verkehrsbauten bleiben, die Abessinien gewagt hat. Nichtsdestoweniger setzt der Negus auf die neuen Routen grosse Erwartungen. Nicht nur sollen sie ihm sein Land besser erschliessen, politisch und strategisch straffer zusammenfassen, sondern er hofft auch, mit ihnen den Export stark zu steigern. Ob damit nicht die lange gehegte Autarkie dieses Staates gestört wird und europäische Hast in sein Leben eindringt, ist eine ernste Frage. Wenn auch noch auf längere Zeit hinaus neben den Lastwagenkolonnen die Karawanen der Kamele, Maultiere und Esel und

menschlichen Träger die abessinischen Pfade bevölkern werden, wenn vorläufig das Rassengemisch des abessinischen Hochlandes, das bunte Fluten christlicher, mohammedanischer und primitiver Religionen und Kulturen, der Galla, Nuer und Somal, der Agau, Kunama, Kaffitscho und Wuato noch unverfälscht die eigenartige Landschaft erfüllt, so muss doch zweifellos ihre Einordnung in Weltwirtschaft und Weltverkehr über kurz oder lang einem weitern Stück originellen afrikanischen Lebens den Untergang bringen. E. W.

Vortrag von Prof. Scherman, München, am 14. November 1934:

Schatten- und Puppenspiele in Asien.

Einleitend würdigte der Vortragende kurz die bisherigen Forschungen über Verbreitung und mutmassliche Herkunft der asiatischen Schatten- und Puppenspielkunst. Ihnen zufolge sind beide Kunstzweige historisch und technisch scharf zu trennen. Während das Schattentheater durchaus orientalischen Ursprung verrät und erst im 17. Jahrhundert nach Europa gelangte, waren Puppen- oder Marionettenspiele bereits den alten Griechen bekannt. Von ihrem Lande aus dürften sie allmählich nach Westen und Osten gebracht und namentlich in Südasien heimisch geworden sein. Der Redner begann seine Vorführungen mit einer dieser reizvollen Volksbelustigungen Chinas. Erfinderisches Kunsthandwerk erzielt dort anmutige Gestalten und Bewegungen. Die verschiedenen Gesellschaftsschichten werden auch unterschiedlich wiedergegeben. In bunter Reihe zogen die chinesischen Mimen vorbei: Edelleute, Gerichtsdiener, Jünglinge und Greise, auch die Tierwelt von der plumpen Schildkröte bis zum schlanken Kranich. Leider scheint die Modernisierung der Sitten der Puppenbühne wie so manchem schönen Volksbrauch das Verderben zu bereiten.

Mit den chinesischen wetteifern in der Darstellungskunst die wesensähnlichen türkischen Puppenformen. Allerdings weit weniger beweglich als jene, stehen sie in der Plastik der Personen nicht hinter ihnen zurück. Karagös, Volksheld und Hanswurst zugleich, ein Raufbold übler Sorte, ist ihr charakteristischer Vertreter. Um ihn gruppierte der Vortragende wirkungsvoll seltsame Zwerge und Tiere. Von diesen etwas derben Bildern leitete er zu den mannigfachen Wayang-Spielen Javas über. Mühevollste Arbeit schafft hier aus feinem Büffelleder groteske Menschen- und Göttergestalten, die Wayang-Purva. Mit bemalten Holzpuppen wird der Held Damar Wulan im Wayang Kelitik verewigt. Im Wayang Golek treten Damar Wulan und Helden mohammedanischer Sagen auf. Auch hier fesselt die eigenartige Gegenüberstellung edler, schlank und schön dargestellter und niedrigen Gesellschaftsklassen entstammender Figuren, die das Volksempfinden plump und fürchterlich gestaltet. Eine ebenso fein durchgebildete Schattenkunst prägt sich im « Nang » der Siamesen aus. Meist dem Sagenkreis des Ramayana entlehnte Motive bilden ihre Bühnenhandlungen.

Das festfreudige Birma schliesslich malte der Vortragende in liebevollsten Farben. Dem Birmanen genügen Spiele aus dem eignen Volkserleben nicht, sondern Heldentaten vorderindischer Könige, vorzüglich aber Szenen aus den verschiedenen Existenzen Gaudama Buddhas sind seine beliebtesten, immer wieder mit Begeisterung aufgenommenen Stücke. Er versteht sie aber auch bewundernswert zu gestalten. Vorzüglich durchdachte Mechanismen verleihen den Marionetten äusserst lebhafte Beweglichkeit. Wechselvoll war so auch der Zug der Fürsten und Hofnarren, der Priester und Dämonen, höchst seltsam auch der Reigen der Tiere, die geführt von Hanuman.

Die Hinweise des Redners auf die wertvollen Beispiele des Zürcher Kunstgewerbemuseums, namentlich aber der Sammlung für Völkerkunde unserer Universität, dürften sicher zu weiterm eingehenden Verfolgen dieser Kunst in den genannten Instituten anregen. E. W.