

Kleinere Mitteilungen.

Drahtloser Fernsprechverkehr Europa—Amerika.

Am 10. Februar 1928 ist der mittelbare, über England gehende Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Amerika aufgenommen worden. Auf deutscher Seite wurden zunächst Berlin, Hamburg und Frankfurt a. M., auf amerikanischer Seite alle Orte der Vereinigten Staaten und der Insel Kuba zugelassen. Der transatlantische Fernsprechverkehr zwischen Deutschland und Nordamerika ging zunächst über die englischen Stationen Rugby und Wroughton und die amerikanischen Stationen Long Island und Houlton. Der Anschluß Deutschlands an diesen bereits mehrere Jahre bestehenden drahtlosen englisch-amerikanischen Fernsprechdienst ermöglichte ein wechselseitiges Telefongespräch von jeder beliebigen Sprechstelle, bei dem die Umschaltung von dem Sender auf den Empfänger und umgekehrt automatisch durch besonders konstruierte Relais erfolgt, die durch die Mikrophonschwingungen zum Ansprechen gebracht werden. Die englischen und amerikanischen Stationen arbeiten im Gegensatze zu den zwischen Nauen in Deutschland und Buenos Aires in Südamerika durchgeführten Versuchen für den transatlantischen Sprechverkehr auf langen Wellen.

Die Gespräche waren zweckmäßig so früh wie möglich am Morgen oder schon am Vortag anzumelden und wurden die Verbindungen zwischen 13 Uhr 30 Min. und 24 Uhr hergestellt.

Obwohl ursprünglich damit gerechnet wurde, daß die erste zwischen Europa und Nordamerika bestehende Fernsprechverbindung während der zur Verfügung stehenden sechs Stunden zur Bewältigung des Verkehrs nicht ausreichen würde, war der Dienst mit einem Tagesmittel von 27 Gesprächen im ersten Betriebsjahre für Großbritannien unrentabel geblieben. Am 19. Jänner 1928, also noch vor Deutschland, war bereits der Anschluß Belgiens an den englisch-amerikanischen Dienst erfolgt.

Am 8. März 1928 wurde der direkte Fernsprechverkehr zwischen Paris und New York eröffnet, nachdem anläßlich des Ozeanfluges Lindberghs die erste telephonische Verbindung zwischen den beiden Städten hergestellt worden war.

Ende April 1928 wurde nun aber ein direkter Telefonverkehr zwischen Deutschland und Amerika eröffnet, der Deutschland vollständig unabhängig vom Auslande macht, der sich Kurzwellen-Strahlwerferstationen bedient, die nicht nur technisch vollkommen, sondern auch, weil sie mit viel geringerer Energie arbeiten, rentabler

sind. Die neue Sendestation befindet sich in Nauen, die Empfangsanlage in Beelitz. Noch im Sommer dieses Jahres sollen die direkten Kurzwellen-Funkverbindungen Berlin—Mexiko, Berlin—Siam und Berlin—Buenos Aires aufgenommen werden, auf welchen ein Telephonverkehr möglich sein wird; gegen Jahresende aber erhofft man die Fertigstellung der von der deutschen Industrie erbauten großen japanischen Sendestation, welche den bisher einseitigen Fernsprechverkehr zu einem wechselseitigen ausgestalten soll. So werden also Berlin, bzw. Nauen in Kürze alle wichtigen Zentren der Erde direkt auf dem Funkwege erreichen können. Auf dem Kurzwellensender zu Nauen sollen demnächst auch die direkten Telephon- und Bildübertragungsversuche Berlin—Tokio erfolgen.

Der außereuropäische direkte Telephonverkehr liegt in Händen der Transradio-Betriebsgesellschaft, während für den deutschen Funkverkehr mit dem übrigen Europa die Reichspost allein zuständig ist. Auch hier wird der Langwellenbetrieb durch den technisch vollkommeneren, rentableren Kurzwellenbetrieb abgelöst werden und werden bereits entsprechende neue Sende- und Empfangsanlagen erbaut. — Die Erfindung der Kurzwellenapparate ist auch von einschneidender Bedeutung für die Verwendbarkeit des Funkverkehrs im öffentlichen Dienst, so bei der Polizei, der Reichsbahn, Feuerwehr u. a., da sie gestatten, unabhängig von Zeit und Ort, mittels eines kleinen Apparates die Verbindung zwischen zwei Dienststellen herzustellen.

Das neue Mitteleuropa.

In Ungarn sind schon mehrfach Schriften veröffentlicht worden, welche die wirtschaftlichen und politischen Einbußen Ungarns durch den Friedensvertrag von Trianon dadurch möglichst wissenschaftlich unbefangen sowie besonders glaubwürdig darzustellen suchten, daß sie diese Verluste als einen Einzelfall der Gesamteinbußen Mitteleuropas durch die Friedensverträge behandelt haben. Es hat übrigens auch in der Republik Österreich an einer derartigen Behandlungsweise der Schädigungen des Landes durch den Staatsvertrag von Saint-Germain nicht gefehlt. Bei diesen ungarischen Versuchen stand selbstverständlich Ungarn im Mittelpunkt und erfuhr die eingehendste und sachkundigste Erörterung.

Ein in jeder Hinsicht hervorragendes Beispiel hiefür bildet die von Ingenieur Albert Halasz in deutscher und englischer Sprache verfaßte, Anfang Februar 1928 herausgekommene Schrift „Das neue Mitteleuropa in wirtschaftlichen Karten“ (New Central Europe in economical maps), Verlag R. Gergely, Budapest V, 1928, das auf 150 Folioseiten 119 Karten bringt und in seinen zahlreichen statistischen Angaben womöglich das Jahr 1926 mit umfaßt. Sie enthält weit mehr als der Titel besagt. Denn namentlich auf S. 9—25 bringt sie zahlreiche vergleichende Angaben über Flächenraum, Bevölkerung, Wasserwege, Eisenbahnen, Kohlenförderung.

Eisenerzbergbau, Wälder, Ackerboden, Getreide- und Kartoffelanbau, Zuckergewinnung und Viehzucht, die sich nicht nur auf Mitteleuropa in seiner Auffassung, sondern auch auf alle anderen Staaten Europas beziehen. Er hat nämlich in seinen Karten Ungarn geschickt in den Mittelpunkt gerückt, indem er Mitteleuropa auf die Nachfolgestaaten Ungarn, Österreich, Tschechoslowakei, Polen, Rumänien, Südslawien beschränkt, denen er das höchstens in einem erweiterten Sinne zu Mitteleuropa zu rechnende Bulgarien hinzuzählte; er ließ aber die Schweiz und auch Oberitalien beiseite und nahm von Deutschland höchstens das in diesem Zusammenhang unvermeidliche Ostpreußen in seine Kartenzeichnungen auf. Doch erfährt (S. 147) der Handelsverkehr Deutschlands mit den hauptsächlich behandelten sieben Staaten eine genauere Darstellung, die im Jahre 1926 immerhin 12·9% der deutschen Ausfuhr aufnahmen und 11·5% der deutschen Einfuhr lieferten. Zum besseren Verständnis der mitteleuropäischen Ziffern und Angaben wurden in einzelnen Belangen sogar den ganzen Erdkreis umfassende Ziffern beigebracht, so für Kraftwagen, Eisenbahnen (hier auch lehrreiche Karten über die Entwicklung des österreichisch-ungarisch-polnisch-balkanländischen Eisenbahnnetzes seit 1855), Kohlenförderung, Mineralölgewinnung, Eisenerzbergbau, Zuckerindustrie.

Der weitaus überwiegende Teil des Werkes befaßt sich allerdings nur mit den genannten sechs Nachfolgestaaten und Bulgarien. S. 39—42 wird dargestellt, wie diese sieben Staaten infolge des Weltkrieges und zum Teil auch der Balkankriege von 1912 und 1913 aus eigenen und fremden Gebieten zu ihrer derzeitigen Gestalt und Größe, teils durch Gewinne, teils durch Verluste, gekommen sind. Im weiteren folgen fünf Abschnitte über Verkehrswesen, Kraftgewinnung und Bergbau, Land- und Forstwirtschaft sowie Viehzucht, Industrie, Außenhandel, die ebenso geschickt in der Anordnung als reichhaltig in ihren Darlegungen sind. Bezüglich der zahlreichen hier besprochenen Warengattungen wird, soweit möglich, sowohl die Erzeugung als auch Ein- und Ausfuhr kartographisch-statistisch dargestellt. Teils aus Vorsicht, teils wegen der Schwierigkeit der Beschaffung neuerer verlässlicher Zahlenangaben wird die Erzeugung häufig nach den letzten Vorkriegsziffern aus dem Jahre 1913 anschaulich gemacht. Freilich dürften die Ziffern von 1913 vom gegenwärtigen Stande der Dinge nicht selten stark abweichen, so z. B. für Pferde schon wegen der seitherigen starken Entwicklung des Kraftwagens. Immerhin betreffen folgende wichtige Erzeugungsziffern das Jahr 1926: jene über die Textilindustrien, die Eisen- und Stahlindustrie, die Maschinenfabrikation, Bierbrauerei, Zuckerindustrie.

Bei der kartographisch-statistischen Darstellung des Außenhandels in landwirtschaftlichen Erzeugnissen aller Art nach dem Durchschnitt der Jahre 1924—1926 kann selbstverständlich folgender wichtige Umstand nicht zum Ausdruck gelangen:

einige der hier behandelten Staaten befinden sich gerade derzeit in einer verhältnismäßig raschen Umwandlung, die bald ein stark verändertes Bild ergeben dürfte. So hat man es in Österreich mit einer vom Staat, den Ländern und Genossenschaften planmäßig geförderten „Mehrproduktion“ zu tun, die zur Verringerung der Einfuhr der genannten Erzeugnisse und hiedurch auch zur Verkleinerung des bedenklich hohen Fehlbetrages der Handelsbilanz beitragen soll. In Ungarn wird die „Mehrproduktion“ in landwirtschaftlichen Erzeugnissen (mit Einschluß der landwirtschaftlichen Industrien) wiederum angestrebt, um für die in Fabrikaten derzeit noch mäßig große Ausfuhr umfangreichere Warenmengen zur Verfügung zu haben. Rumänien und Südslawien, zum Teil auch Polen und die Tschechoslowakei, haben erst die Übergangsschwierigkeiten der Bodenreform zu überwinden, wodurch in an sich sehr segensreicher Weise der Großgrundbesitz in die Hände der landarmen oder landlosen Bauernschaft überführt wird. Nichtsdestoweniger bleibt den einschlägigen Darlegungen von Halasz ihr hoher Wert als wirtschaftliches Augenblicksbild erhalten.

Im Abschnitt über Verkehrswesen wird auf einige schwere Nachteile der gegenwärtigen Zustände im Vergleich zu jenen vor dem Weltkrieg hingewiesen. So ist der früher völlig freie Verkehr auf der Donau und ihren Nebenflüssen seit den Friedensverträgen durch die Sonderrechte Südslawiens und Rumäniens hinsichtlich der Küstenschifffahrt unangenehm eingeengt worden. Der Danziger Korridor reißt Staatsgebiet und Eisenbahnnetz Deutschlands auseinander. Die vom ehemaligen größeren Ungarn losgerissenen Gebiete haben zahlreichere Eisenbahnverbindungen mit Rumpfungarn als mit ihrem derzeitigen Staatskörper.

Bei der kartographisch-statistischen Darstellung des Außenhandels der sieben Staaten ist es dem Verfasser hoch anzurechnen, daß er für jedes Land in Ziffern und sinnfälligen Zeichnungen den Anteil am Gesamthandel unterschied, der einerseits auf die sechs anderen Staaten, andererseits auf dritte Länder entfällt, woraus sich eine starke Nachwirkung der ehemaligen Zollvereinigung unter dem Szepter Habsburgs ergibt. Dieser „mitteleuropäische Anteil“ ist besonders groß für Ungarn (im Jahre 1926 63%) und für Österreich (50%), kleiner für die stark nach Westen ausgreifende Tschechoslowakei (32%), begreiflicherweise noch kleiner für Polen (20%), das aber dafür, von Zollkriegsverwicklungen abgesehen, um so innigere Beziehungen zu Deutschland unterhält, sehr stark bei Südslawien (48%) und Rumänien (35%, nach der sinnfälligen Zeichnung sogar 38,4%), schwächer wiederum bei dem niemals auch nur zum kleinen Teil mit der habsburgischen Monarchie zollvereint gewesenen Bulgarien (20% nach den erklärenden Bemerkungen, nach der sinnfälligen Zeichnung aber 26,4%), das mit den Nachfolgestaaten hauptsächlich durch die Donau in Verbindung steht.

Soweit einer allgemeinen Übersicht und einer Anzahl von Stichproben entnommen werden konnte, scheint das Werk verläßlich und fehlerfrei zu sein. Auf einige anfechtbare Kleinigkeiten, die aber den großen Wert der Gesamtleistung nicht zu schmälern vermögen, sondern nur behufs Verbesserung in einer wohl bald zu erwartenden zweiten Auflage erwähnt werden, sei im folgenden kurz hingewiesen: In einer Zahlentafel auf S. 12 wird die Steinkohlenförderung Deutschlands im Jahre 1926 höher angegeben als jene Großbritanniens. Dies ist formell richtig, aber doch geeignet, einen falschen Eindruck hervorzurufen, falls nicht hinzugefügt wird, daß im genannten Jahre die britische Kohlenförderung infolge eines fast siebenmonatigen Arbeitskampfes ungewöhnlich klein war. Diese Unterlassung macht sich auch bei den Angaben über die Weltkohlenförderung (S. 57) fühlbar, wo bei einem Vergleich der Jahre 1913 und 1926 alle Erdteile Steigerungen aufweisen, nur Europa einen auf die britischen Arbeitskämpfe zurückzuführenden kleinen Rückgang.

In einer Zahlentafel und auch auf der darüber befindlichen Karte der Wälder Europas (S. 14) werden die Forste Spaniens, eines bekannt waldarmen Landes, das nur ungefähr zu einem Fünftel seiner Fläche bewaldet ist, mit $50.1\% = 252.810 \text{ km}^2$ angegeben.

Auf S. 30 wird, bei Ausführungen über die Haupt- und größeren Städte der behandelten sieben Staaten, die Bevölkerungszunahme Prags in den Jahren 1910—1920 mit 300% (von 224.000 auf 677.000) angegeben. Hier hätte wohl erwähnt werden sollen, daß dies zum weitaus überwiegenden Teil auf Eingemeindungen zurückzuführen ist.

Bei Darlegungen über die Zertrümmerung des großen einheitlichen Zollgebietes der habsburgischen Monarchie, auf S. 33 wird Ungarn als besondere wirtschaftliche und politische Einheit den übrigen habsburgischen Erblanden gegenübergestellt, die nur durch militärische Macht zusammengeführt und zusammengehalten worden seien. Hier liegen einige Ungenauigkeiten vor. Die „natürlichen Grenzen“ Ungarns mochten zwar von Theben bis Orsowa im Kamm der Karpathen vorhanden gewesen sein. Aber die Südgrenze Donau—Save—Una war nicht sehr einschneidend und einigermaßen fließend, so daß ältere und neuere ungarische Könige öfters südwärts nach Dalmatien, Bosnien, Serbien hinausgriffen. Noch unbestimmter war die Grenze im Westen südlich von Theben, wie schon aus der Burgenlandfrage hervorgeht, die sich seit fast sieben Jahrhunderten (seit der Verpfändung der drei Grenzkomitate an den letzten Babenbergerherzog Friedrich den Streitbaren durch König Bela IV. im Jahre 1241) unentschieden dahinzieht. Andererseits hat das Haus Habsburg die nach ihren Straßenzügen und zum Teil auch nach ihren Flußläufen gegen das österreichische Donautal hinneigenden Sudetenländer im Jahre 1526 durch denselben Rechtstitel erworben wie Ungarn: durch einen Heirats- und Erbvertrag sowie durch die Zustimmung der Stände. Im 17. Jahrhundert

mußten beide Gebiete von den Habsburgern zurückerobert werden: zuerst die Sudetenländer von den abgefallenen Ständen und ihrem Winterkönig, Ungarn von den Türken und zum Teil auch von aufständischen Adeligen. Und der Kampf um und in Ungarn war weit schwieriger und langwieriger als jener um die Sudetenländer.

Bei Besprechung des Außenhandels der sechs Nachfolgestaaten in Kohle (S. 58) ist wahrscheinlich infolge eines Schreibfehlers sowohl in den englischen als auch in den deutschen Erklärungen von Tausenden von Meterzentnern der Einfuhr- und Ausfuhrüberschüsse die Rede, obwohl es sich tatsächlich um Millionen Meterzentner handelt.

In der hoffentlich bald vorliegenden zweiten Auflage der hervorragenden Arbeit werden diese und vielleicht noch einige andere kleine Unebenheiten leicht beseitigt werden können. *S. Schilder.*

Der Durchgangsverkehr durch Österreich.

Die Statistik des Durchgangsverkehrs 1926 verzeichnet eine Gesamtmenge von Durchfuhrware im Gewichte von über 38 Millionen Meterzentnern, während die Menge der österreichischen Ausfuhrgüter nur 32 ausmachte. Die Durchfuhrwaren stammten hauptsächlich aus der Tschechoslowakei 9·7, Polen 8, Italien 7·6, Deutschland 5·1, Ungarn 2·8, Jugoslawien 2·5 Millionen Meterzentnern. Unter den Bestimmungsländern reiht Italien mit 18·5 Millionen Meterzentnern an erster Stelle. Dann folgen Deutschland mit 8·5, die Tschechoslowakei mit 2·9, Jugoslawien mit 1·7 und Ungarn mit 1·1 Millionen Meterzentnern.

Nach der Art der Güter überwiegen in der Durchfuhr die in die Klasse „Kohle, Erze und Erden“ fallenden mit 15 Millionen Meterzentnern; an zweiter Stelle reiht Getreide mit 4·5, Obst, Gemüse u. dgl. mit 4·3, Zucker mit 2·8, Holz und Holzwaren mit 1·5, Eisen und Eisenwaren mit 1·3, Südfrüchte mit 1·25 Millionen Meterzentnern. Die aus dem Durchgangsverkehr erzielten, ziemlich bedeutenden Einnahmen bilden einen wertvollen Aktivposten unserer Zahlungsbilanz. Die vom Durchgangsverkehr am stärksten benützte Linie ist die verhältnismäßig kurze Strecke Kufstein—Brenner, auf der infolge des Schweizer Wettbewerbes billigere Tarife erstellt werden müssen, was ebenso wie der Umstand, daß der Großteil der Güter geringwertige Ware, z. B. Kohle, darstellt, die finanziellen Erfolge leider beeinträchtigt. Dennoch ist aber dieser Durchgangsverkehr für unsere Bahnen von Bedeutung, weil er deren bessere Nützung ermöglicht und damit deren Rentabilität hebt.

Etwa 10% der Menge des gesamten Durchgangsverkehrs werden in Österreich gelagert und manipuliert und gelangen erst aus den österreichischen Freilagern wieder ins Ausland. Scheint auch die Menge verhältnismäßig gering, so ist hervorzuheben, daß sie durch-

aus hochwertige Artikel, besonders Textilwaren (etwa drei Fünftel von insgesamt 200.000 Meterzentnern) umfassen, die allein einen Wert von 192 Millionen Schilling darstellen. Die Zwischenhandelsgewinne werden von Fachleuten mit rund 20 Millionen Schilling beziffert.

Struktur des österreichischen Außenhandels im Vergleiche mit der des tschechoslowakischen in Millionen Schilling und in Prozenten für 1927.

	Österreich				Tschechoslowakei			
	Einfuhr		Ausfuhr		Einfuhr		Ausfuhr	
	Millionen Schilling	%	Millionen Schilling	%	Millionen Schilling	%	Millionen Schilling	%
Lebende Tiere .	269	9	31	1.4	152	4	10	0.25
Nahrungsmittel und Getränke	787	25	35	1.6	798	21	598	14
Rohstoffe	881	28	435	22	1785	47	787	19
Fertigwaren . .	1102	35	1453	72	1029	28	2782	66.75
Edelmetall . . .	102	3	62	3	2.9	—	2.6	—
Summe	3141	100	2039	100	3767	100	4180	100
Überschuß . . .	1102						413	

Elektrische Eisenbahnen Europas und Nordamerikas.

Bei den meisten der in nachstehender Tabelle angeführten Staaten war eine Erfassung der elektrisch betriebenen Eisenbahnen im Rahmen des Gesamtbahnnetzes unmöglich, doch bietet die Erfassung der überwiegenden Teile jedes Gesamtnetzes immerhin einen Anhalt zur Beurteilung des Wertes der elektrisch betriebenen Strecken der einzelnen Länder. Stärkere Bedeutung kommt den elektrisch betriebenen Bahnen eigentlich nur in der Schweiz zu, wo Bodengestaltung und reiche nutzbare Wasserkräfte bei Kohlenmangel ihrem Ausbau förderlich sind, wie dies auch in Österreich, Schweden, Italien der Fall ist. Die elektrischen Lokomotiven, fast durchwegs moderne, höchst leistungsfähige Maschinen, zeigen höhere Durchschnittsleistungen als die meist älteren, in ihrer Verwendungsmöglichkeit vielseitigeren Dampflokomotiven, ihr Anteil an den geleisteten Lokomotivkilometern ist daher, besonders weil zuerst die verkehrsreichsten Strecken elektrifiziert wurden, stärker als jener der Dampflokomotiven.

Erst in der Nachkriegszeit, besonders in den letzten Jahren, hat in Deutschland in einzelnen Gebieten der Ausbau für elektrischen Betrieb Platz gegriffen. Von der Reichsbahn, auf die neun Zehntel des gesamten deutschen Bahnnetzes entfallen, waren Ende 1914 bloß 176 km elektrifiziert, Ende 1918 351 km, Ende 1926 1006 km, 1927 1223 km, wovon 50.2% allein auf Bayern entfallen, 21.1% auf Schlesien (Gebirgsstrecken) und 15.5% auf Mitteldeutschland (Halle und Magdeburger Direktionsbezirk). 6.5% entfielen Ende 1927 auf die

Elektrische Eisenbahnen Europas und Nordamerikas.

Länder ¹⁾	Gesamtlänge des Schienennetzes (Streckenlänge) Ende 1925 km	Länge der Strecken, für welche die nebenstehenden Angaben gemacht sind	Prozente der Gesamts Strecken- länge werden mithin durch die vorliegenden Angaben über den elektrischen Betrieb erfaßt	Ende 1926				Davon elektrisch	
				Von der in Spalte 2 angeführten Strecken- länge werden elektrisch betrieben		Bestand an Lokomotiven	Prozente der Strecken- länge	Insgesamt	Prozente des in Spalte 7 erfaßten Bestandes
				Insgesamt Strecken- länge km	Davon zwei- oder mehrgleisig km				
Deutschland ²⁾	57.751	53.416	92	1.006	587	25.921	1·88	301	1·16
Österreich	7.038	5.808	83	503	—	2.666	8·66	112	4·20
Schweiz 1925	5.261	5.261	100	2.287	—	1.402	43·71	386	27·53
Tschechoslowakei	14.030	13.119	94	53	—	4.266	0·40	1	0·02
Ungarn 1925/26	9.529	7.668	80	66	15	2.069	0·86	4	0·19
Frankreich	53.561	39.939	75	913	671	19.099	2·29	218	1·14
Belgien	11.093	4.978	45	12	12	4.788	0·24	—	—
Niederlande	3.645	3.627	100	43	37	1.360	1·19	—	—
Großbritannien	39.262	31.117	79	640	618	23.698	2·06	13	0·05
Norwegen	3.603 ³⁾	3.603	100	165	—	623	4·60	39	6·26
Schweden	15.793 ³⁾	15.793	100	1.186	—	2.179	7·52	118	5·45
Estland	1.433	1.175	82	12	—	204	1·02	—	—
Italien	21.100	16.569	79	1.093	605	6.988	6·60	546	7·81
Spanien	15.572	5.320	34	31	—	1.362	0·58	7	0·51
Vereinigte Staaten	403.785	378.022	94	2.693	—	63.974	0·71	362	0·57
Kanada	64.926	64.926	100	3.640	—	5.752	5·61	29	0·50

¹⁾ Diese Aufstellung wurde dem 1. Februarheft 1928 von „Wirtschaft und Statistik“, Berlin, entnommen. Für die europäischen Länder gehen die Angaben überwiegend auf das „Bulletin de l'Union internationale des chemins de fer“ zurück; die Angaben entsprechen, soweit nicht besonders vermerkt, dem Kalenderjahre 1926.

²⁾ Ohne Sargebiet; am 31. Dezember 1927 betrug die Länge der Deutschen Reichsbahnen 53.623 km, wovon 1923 km, das sind 2·28% (vorläufige Zahlen), elektrisch betrieben waren. Am 31. Oktober 1927 waren vorhanden: 23.146 Lokomotiven (davon elektrisch 312, das sind 1·24%) und 329 elektrische Triebwagen.

³⁾ Ende 1926.

elektrisch betriebenen Berliner Vorortebahnen. Wie in der Schweiz sprechen in Bayern und in Schlesien das gebirgige Terrain und die mögliche Nutzung der Wasserkräfte, in Schlesien auch die Nähe der großen Steinkohlenlager für eine stärkere Elektrifizierung, so in Mitteldeutschland vor allem die nahegelegenen Braunkohlenflöze.

Eisenbahn aus Uganda nach Mombasa.

Im Jänner dieses Jahres wurde eine Eisenbahnverbindung von Mbulamuti an der Strecke Dschindscha—Namasaqal nach Tororo in Kenya eröffnet. Durch diese Linie ist eine unmittelbare Eisenbahnverbindung aus der Landschaft nördlich vom Victoriasee mit Mombasa am Indischen Ozean geschaffen worden.

Eine Eisenbahnbrücke über den Benue.

Die „Times“ berichten von der Inangriffnahme des Baues des Schlußstückes der östlichen Eisenbahnlinie Nigerias, der auf 13 Pfeilern ruhenden, 852 m langen Brücke über den Benue — es wird die längste Brücke in Afrika sein —, welche die südliche Teilstrecke der von Port Harcourt ausgehenden Bahnlinie mit der nördlichen, welche zu den Zinngruben von Bauchi, beziehungsweise Makurdi führt, verbinden wird. Überdies sichert diese Bahn durch ihren Zusammenschluß mit der westlichen, von Lagos nach dem Landinnern führenden Bahnlinie in Kaduna eine zweite Zufahrtsstraße vom Meer her nach dem wirtschaftlichen und kommerziellen Mittelpunkt Nord-Nigerias, Kano. Die Eisenbahn ist bereits seit einem Jahre vollendet, doch muß die Verbindung von Nord- und Süd-Nigeria bisher durch einen Überfuhrdienst über den Benue bewerkstelligt werden. Der Brückenbau wird voraussichtlich $4\frac{1}{2}$ Jahre in Anspruch nehmen. Die rasche wirtschaftliche Entwicklung Nord-Nigerias, besonders die Erschließung der Bergbaue des Plateaus von Bauchi, schuf großen Kohlenbedarf, aber bisher mußte man sich als Feuerungsmaterial teuren eingeführten Öles bedienen. Durch den Brückenbau über den Benue wird aber eine direkte Verbindung mit den Kohlenbergbauen von Enugi und von Iva Valley, welches Gebiet von der südlichen Teilstrecke der Bahn gequert wird, und den Industriegebieten, sowie eine direkte Durchgangslinie für die nigerischen Erzeugnisse zur Küste hin geschaffen werden.

Glas-Weltproduktion.

Nach Angaben über den Glasweltmarkt 1927 ist Deutschlands Anteil am Glasexport der Welt 30% (gegenüber 36% im Jahre 1913); etwa 35% entfallen auf Belgien, 22% (gegen 18% in der ersten Nachkriegszeit) auf die Tschechoslowakei, 14% auf Frankreich und der Rest auf andere Länder.

Die stärkste Erzeugungs- und Absatzsteigerung hat die Tafelglasindustrie auszuweisen. Die Flachglaserzeugung der europäischen Staaten für 1928 wird auf insgesamt 101 Millionen Quadratmeter geschätzt. Hievon entfallen (in Millionen Quadratmetern) auf Belgien 54 (gegen 25 im Jahre 1913), Deutschland 26 (20'4), die Tschechoslowakei 16 (8), Frankreich 15 (10). In den deutschen und belgischen Erzeugungsziffern ist die Produktion der Mundblashütten mit inbegriffen. Die deutsche Maschinenglasproduktion beträgt etwa 17 Millionen Quadratmeter jährlich und soll in Kürze, bei gleichzeitiger Stilllegung der meisten deutschen Mundglasbläsereien, auf eine Leistungsfähigkeit von 21 Millionen gebracht werden. Sie ist größer als der Bedarf Deutschlands, weshalb der Verband deutscher Tafelglashütten, um leichter exportieren zu können, im Jänner l. J. die Fensterglaspreise erheblich erniedrigt hat. Der Konkurrenz der belgischen und tschechoslowakischen Tafel- und Fensterglasindustrie in der Flachglasausfuhr versucht man durch Verständigungsbestrebungen, doch bisher scheinbar erfolglos, zu begegnen. Auf dem deutschen Markt macht sich besonders die tschechoslowakische Tafelglaseinfuhr (Dezember 1927 rund 200.000 m² Fensterglas) bemerkbar. Die tschechoslowakische Glasindustrie in allen ihren Zweigen ist in bezug auf die deutsche insofern im Vorteil, als sich ihre Glashütten in der Nähe der Braunkohlenlagerstätten befinden und die Regierung denselben eine Refundierung der Kohlenexportabgabe zugebilligt hat. Ist in der Flaschenglasindustrie durch Erneuerung des Europäischen Verbandes der Flaschenfabriken in Düsseldorf (ehedem Berlin), dem alle in Betracht kommenden Länder der Welt mit Ausnahme der Vereinigten Staaten von Amerika angehören, die Konkurrenz ausgeschaltet, so dauert der scharfe Wettbewerb zwischen der belgischen, tschechoslowakischen und deutschen Hohlglasindustrie auf dem Weltmarkte ungemindert an. Wieder ist es die tschechoslowakische Industrie, die sich auf dem deutschen Markte besonders bemerkbar macht, weshalb auch hier versucht werden soll, eine Verständigung herbeizuführen. Ebenso heftiger Wettbewerb herrscht auch zwischen den Preßglaserzeugern. Die deutsche Preßglasindustrie hat sich am 1. Februar l. J. im deutschen Preßglaskartell zusammengeschlossen und hat in der Folge eine 10%ige Preiserhöhung auf ihre Erzeugnisse vorgenommen. Den geringsten Absatz hat Kristallglas. Die deutsche Bleikristallindustrie ist vernachlässigt worden. Sie besitzt zwölf Hütten im Gablonzer und Glatzer Gebiet. Der Versuch der Glatzer Erzeuger, eine Preiskonvention abzuschließen, ist an dem Nichtbeitritt der übrigen Hütten gescheitert. Günstige Absatzverhältnisse zeigt die Spiegelglasindustrie, deren 15 Unternehmen der Vorkriegszeit in Deutschland seither einen 50%igen Zuwachs erhalten haben. Die europäischen Spiegelglasfabriken sind, mit Ausnahme jener von England, in der Brüsseler Spiegelglaskonvention zusammengeschlossen.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1928

Band/Volume: [71](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen. Drahtloser Fernsprechverkehr Europa — Amerika. 59-68](#)