

Kleinere Mitteilungen.

Die Länge der Landesgrenzen der europäischen Staaten.

Die Gesamtlänge der Landgrenzen der europäischen Staaten ist derzeit nicht genau feststellbar, da Vermessungen vielfach fehlen. Die nachstehenden Zahlen sind das Ergebnis einer Ausmessung auf Karten (verschiedener Maßstäbe), erheben daher nicht Anspruch auf große Genauigkeit und strenge Vergleichbarkeit. Einbezogen sind auch die auf Binnenseen liegenden Grenzstrecken. Zunächst werden die Längen der Grenzstücke zwischen den verschiedenen Staaten angegeben:

	km		km
Norwegen-Schweden	1610	Ungarn-Tschechoslowakei	620
Norwegen-Finnland	825	Ungarn-Österreich	366
Finnland-Schweden	485	Österreich-Italien	430
Finnland-Rußland	1560	Österreich-Schweiz	162
Estland-Rußland	310	Österreich-Liechtenstein	36
Estland-Lettland	290	Österreich-Deutsches Reich	784
Lettland-Rußland	210	Österreich-Tschechoslowakei	548
Lettland-Polen	110	Tschechoslowakei-Deutsches	
Lettland-Litauen	460	Reich	1247
Litauen-Polen	420	Deutsches Reich-Dänemark	50
Litauen (mit Memelgebiet)-		Deutsches Reich-Niederlande	566
Deutsches Reich	256	Deutsches Reich-Belgien	141
Polen-Rußland	1140	Deutsches Reich-Luxemburg	129
Polen-Deutsches Reich	1525	Deutsches Reich-Frankreich	422
Deutsches Reich-Danzig	65	Deutsches Reich-Schweiz	324
Polen-Danzig	115	Niederlande-Belgien	405
Polen-Tschechoslowakei	795	Schweiz-Liechtenstein	39
Polen-Rumänien	295	Schweiz-Frankreich	535
Rußland-Rumänien	730	Schweiz-Italien	713
Rumänien-Bulgarien	580	Italien-San Marino	40
Rumänien-Jugoslawien	360	Belgien-Luxemburg	112
Rumänien-Ungarn	300	Belgien-Frankreich	550
Rumänien-Tschechoslowakei	180	Luxemburg-Frankreich	77
Bulgarien-Türkei	200	Frankreich-Italien	478
Bulgarien-Griechenland	430	Frankreich-Monako	4
Bulgarien-Jugoslawien	480	Frankreich-Spanien	660
Griechenland-Türkei	170	Frankreich-Andorra	59
Griechenland-Jugoslawien	210	Andorra-Spanien	47
Griechenland-Albanien	430	Spanien-Portugal	1085
Albanien-Jugoslawien	240	Spanien-England (Gibraltar)	1
Jugoslawien-Italien	190	England (Großbritannien und	
Jugoslawien-Österreich	311	Nordirland)-Irischer Freistaat	312
Jugoslawien-Ungarn	450		

1350 311
 246 366
 334 430
 5. 54 36
 6. 54 784
 7. 52 548

Die Gesamtlänge der Landgrenzen der europäischen Staaten beträgt 26.674 km, das ist mehr als 2½ Erdquadranten. Davon entfallen 4320 km, das ist ein Sechstel, auf die Grenzen gegen Sowjetrußland (3950 km) und die Türkei (370 km). Das ist weniger als die Länge der Landgrenzen der beiden Staaten mit den längsten Landgrenzen, des Deutschen Reiches (5509 km) oder Polens (4400 km).

Von den 32 europäischen Staaten haben acht nur Landgrenzen: Österreich, Ungarn, die Tschechoslowakei, die Schweiz, Liechtenstein, Luxemburg, San Marino und Andorra. Das Deutsche Reich ist der Staat, der mit den zahlreichsten Staaten gemeinsame Grenzen hat, mit elf. Dann folgt mit acht Landnachbarn Frankreich, mit sieben folgen Österreich, Polen und Jugoslawien, mit sechs Rumänien, mit fünf die Tschechoslowakei, Italien und die Schweiz. Vier Landnachbarn haben Spanien, Belgien, Ungarn, Griechenland, Bulgarien und Lettland, drei Landnachbarn Finnland, Litauen und Luxemburg, zwei: Norwegen, Schweden, Estland, Danzig, Niederlande, Liechtenstein, Albanien, Andorra und England, nur einen Landnachbarn haben Dänemark, der Irische Freistaat, Portugal, Monaco und San Marino. Rußland hat fünf, die Türkei zwei europäische Landnachbarn. Nachfolgend sind die europäischen Staaten mit Angabe der ungefähren Länge ihrer Landgrenzen angeführt:

	km		km
Deutsches Reich	5509	Litauen	1136
Polen	4400	Portugal	1085
Tschechoslowakei	3390	Lettland	1070
Finnland	2870	Niederlande	971
Frankreich	2785	Albanien	670
Österreich	2637	Estland	600
Rumänien	2445	Luxemburg	318
Jugoslawien	2241	England (Großbritannien mit	
Norwegen	2435	Nordirland und Gibraltar) . .	313
Schweden	2095	Irischer Freistaat	312
Italien	1851	Danzig	180
Spanien	1793	Andorra	106
Schweiz	1773	Liechtenstein	75
Ungarn	1736	Dänemark	50
Bulgarien	1690	San Marino	40
Griechenland	1240	Monako	4
Belgien	1208		

Dr. Richard Engelmann.

Neue Karten von Ungarn.

(Mit 1 Kartenskizze.)

Das nach dem Zusammenbruche der Monarchie in Budapest errichtete Königlich Ungarische Kartographische Institut hat in ähnlicher Weise wie unser Institut seit einigen Jahren die Korrektur,

Revision und Neuaufnahme der Blätter der Spezialkarte in Angriff genommen. Neuaufnahmen und durchgreifende Verbesserungen der Grenzblätter sind bis jetzt an der österreichischen und kroatischen Grenze durchgeführt worden. Im Innern des Landes ist vor allem die Umgebung der Hauptstadt, jene von Debreczin, Szegedin, Fünfkirchen und Stuhlweißenburg genau revidiert worden. Eine Reihe von Blättern aus der Schwäbischen Türkei und dem Gebiete östlich der Theiß ist mit den wichtigsten Korrekturen versehen worden. Mit Ende 1927 war ungefähr die Hälfte des heutigen Ungarn neu reambuliert, beziehungsweise revidiert.¹⁾

Nach freundlicher Mitteilung von Herrn Hofrat Ing. Winter (Bundesvermessungsamt) unterscheiden sich die neuen ungarischen topographischen Karten von den österreichischen grundsätzlich durch die Art des Kartenentwurfes. Denn die ungarischen Katasterblätter nördlich des Geschriebensteins (883 m) sind in stereographischer Projektion entworfen, bekanntlich der einzigen winkeltreuen, azimutalen Projektion, die Blätter südlich dieses Punktes weisen die konforme, querachsige Zylinderprojektion (nach Rosenberg) auf. Im Gegensatze zu den viel älteren österreichischen Katasterblättern mit verschiedenen Koordinatensystemen wurden die später angelegten ungarischen Blätter bereits einheitlich entworfen, ebenso natürlich auch die Meßtischblätter und die aus ihnen durch Verkleinerung hergestellten übrigen Kartenwerke.

Dagegen sind die Blätter des vormaligen Österreich in reiner Polyederprojektion entworfen. Trotz dieses grundsätzlichen Unterschiedes kommt jedoch praktisch in beiden Fällen wegen der notwendigen Entzerrung des Kartenblattes durch Verebnung der Ecken eine Polyederprojektion heraus. Daher ist das ungarische Kartenwerk in bezug auf den Kartenentwurf viel einheitlicher angelegt als das österreichische. Die Karten des heutigen Österreich werden übrigens ebenso wie die reichsdeutschen in der Gauß-Krügerschen konformen Projektion in drei Grad breiten Meridianstreifen entworfen.

Ferner weisen die ungarischen Blätter der Nachkriegszeit als Neuerung die Einzeichnung eines Kilometernetzes auf, bezogen auf den Meridian und Parallelkreis von Budapest (Schnittpunkt beider der Trigonometrie 235 m auf dem Gerhardusberg [Gellerthegey]), dem ehemaligen Standpunkte der Sternwarte. Die Kilometerzahlen sind am Rande neben dem eigentlichen Gradnetz eingetragen. Man kann daher die Luftlinienentfernung jedes Punktes vom Breiten- und Längengrad der Hauptstadt ohne weiteres ablesen, sonst aber scheint der Wert dieses Netzes etwas problematisch zu sein. Allerdings läßt sich auch die direkte Entfernung jedes Punktes von Budapest nach der Formel $\sqrt{a^2 + b^2}$ unter Vernachlässigung der Erdkrümmung rasch berechnen.

¹⁾ Siehe die deutsche Ausgabe des amtlichen Verlagsverzeichnisses, Budapest 1924 (mit mehreren Übersichtsblättern).

Die geographische Lage ist nach Ferro, nicht wie bei den neuen österreichischen Blättern nach Ferro und Greenwich angegeben.

Im folgenden seien einige vom Kgl. Ungarischen Kartographischen Institut der Geographischen Gesellschaft zugesandte neue Karten kurz besprochen, wobei die einheitlich magyarischen Titel und Legenden der Karten in deutscher Übersetzung gebracht werden.

Der Plattensee und seine Umgebung mit Badeorten, Schifffahrtslinien, Autostraßen und Touristenwegen in vier Blättern. 1:75.000. Herausgegeben vom Königlich Ungarischen Kartographischen Institut in Budapest auf Veranlassung der „Plattensee-kommission“. Pengö 4.—.

Die in Vierfarbendruck angelegte Karte stellt einen stark verbesserten Neudruck der alten Spezialkarte dar. Wald, Weingärten und Seefläche sind durch kräftige Farbtöne hervorgehoben, so daß auch die Oberflächenformen, besonders die Inselberge am Nordwestufer, deutlich hervortreten. Es fehlen der Karte nur noch die farbigen, schraffenlosen Schichtenlinien der Neuaufnahme. Ein Zugeständnis an den gerade in Fremdenverkehrsgebieten immer stärker werdenden Kraftwagenverkehr ist die Kennzeichnung der Straßen nach ihrer verschiedenen Güte als Autostraßen.

Auf einer Nebenkarte werden die Eisenbahnverbindungen des Plattenseegebietes mit den Nachbarstaaten dargestellt. Die Karte ist nicht nur als Touristen-, sondern auch als Exkursionskarte sehr gut verwendbar und bildet ein Seitenstück zur hier schon besprochenen Geologischen Karte des Gebietes im gleichen Maßstabe (vgl. „Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft“, Wien 1927).

Karte der weiteren Umgebung des Plattensees. 1:200.000. Pengö 1.50.

Die Karte (Vierfarbendruck) stellt hauptsächlich das Gebiet nördlich des Plattensees dar, den für den Fremdenverkehr wichtigen Bakonywald und sein nordwestliches Vorland, während sie im Süden über die nächste Umgebung nicht hinausgeht. Da es sich um eine durch Zusammendruck hergestellte Umgebungskarte handelt, decken sich die Kartenränder nicht mit ganzen oder halben Längen- und Breitengraden. Auch hier sind die Straßen für den Kraftwagenverkehr gekennzeichnet.

Plan von Budapest. 1:25.000. (Mit Straßenverzeichnis.) Pengö —.80.

Der in sechs Farben gehaltene Plan gibt ein anschauliches Bild von der Stadt und einem Teil ihrer Vororte (Neu- und Kleipest u. a.). Doch ist der östliche Teil des Gemeindegebietes nicht mehr dargestellt. Die Straßennamen sind gut lesbar.

Budapest und Umgebung. 1:75.000. Pengö 1.—.

Diese mit Waldaufdruck versehene Umgebungskarte stellt einen Neudruck der alten Spezialkarte mit teilweise deutscher Beschriftung dar und bringt vor allem das walddreiche Bergland am rechten Donauufer.

Touristenkarte der Ofener Berge. 1:37.500. Pengö 2.—.

Dieses erste Blatt der geplanten Reihe von ungarischen Touristenkarten stellt den größten Teil der Ofner Berge und Budapests im Sechsfarbendruck dar und ist den Bedürfnissen des Touristen- und Fremdenverkehrs angepaßt. Im Süden reicht die Karte bis auf die Tettener Hochfläche und das Industriegebiet von Csepel, im Norden bis zur Insel St. Andrä. An Stelle des Gradnetzes ist das Kilometernetz eingezeichnet, jedoch ohne Bezifferung am Kartenrande. Das Gelände ist nur durch Höhenlinien von 10 zu 10 m dargestellt und kommt daher nicht so plastisch zum Ausdruck, wie es bei dem abwechslungsreichen Relief, besonders der nächsten Umgebung westlich Budapest, zu erwarten wäre.

Doch muß zugegeben werden, daß bei der Überfülle des Karteninhaltes einer Großstadtumgebung Schummerung oder Höhengschichten nicht mehr gut möglich sind. Gärten, Weingärten und Wald treten in verschiedenen Farben lebhaft hervor, die Wegmarkierungen werden durch blaue Linien mit beigesetzten Buchstaben vermerkt. Die Kennzeichnung der Autostraßen ist vielleicht etwas zu kräftig.

Wintersportkarte der Ofener Berge. 1:37.500. (Mit Schiführer.) Pengö 2.—.

Diese Karte, in ihrem Gerippe identisch mit der oben besprochenen „Touristenkarte der Ofener Berge“, gibt dank der zarten Farbtöne in bezug auf Lesbarkeit der Schichtenlinien ein sehr befriedigendes Bild von den Oberflächenformen. Bei der Unterscheidung von Höhenlinien bis zu 25 m Abstand kommen auch die Donauterrassen auf dem linken Ufer klar zum Ausdruck. Sehr gut gelungen erscheint die verschiedene Kennzeichnung des Schi- und Rodelgeländes durch rote Farbtöne und Signaturen.

Touristenkarte des Pilis- und Börzsönygebirges. 1:75.000. Pengö 1.50.

Die Karte stellt das Bergland zu beiden Seiten der Donau zwischen Gran und Waitzen dar, besitzt Waldaufdruck und ein dichtes Netz markierter Wege, durch rote Farbe und verschiedene Buchstaben gekennzeichnet. In den Kartenecken werden die Marschzeiten für über 50 Wanderungen angegeben; zur rascheren Orientierung ist ein Quadratkilometernetz rot aufgedruckt.

Debreczin und Umgebung. 1:75.000. Pengö 1.—.

Die Karte wurde nach einer gründlichen Revision von 1924 verbessert herausgegeben und unterscheidet sich von den Vorkriegsblättern nur durch den grünen Waldaufdruck. Sonst sind die schwarzen Schichtenlinien und Schraffen zur Kennzeichnung des schwachen Reliefs beibehalten.

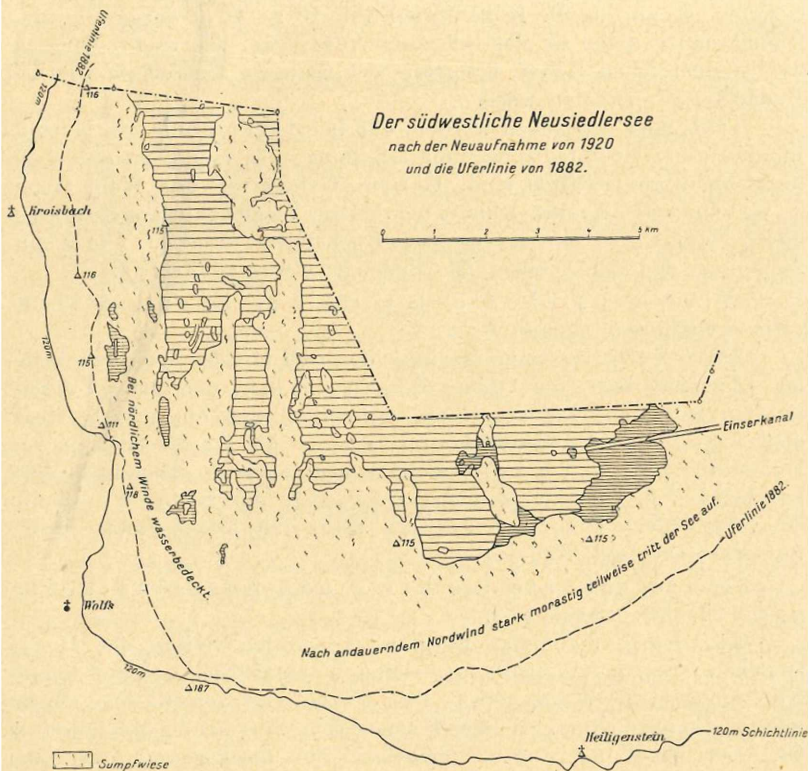
Felsőgalla und St. Andrä-Pomaz. 1:25.000. Je Pengö 4.50.

Diese beiden Blätter geben eine gute Vorstellung vom Aussehen der neuen ungarischen Meßtischblätter. Sie sind in vier Farben

gehalten und decken sich nicht mehr ganz mit den Blättern des Wiener Militärgeographischen Instituts infolge der Beziehung auf einen anderen Meridian (Budapester?) bei der Entzerrung. Doch werden die alten Eckpunkte, die von den neuen nur wenig abweichen, eigens ausgewiesen.

Ödenburg. 4957/2. 1:25.000. Pengö 4.50.

Das Meßtischblatt stellt das nordöstliche Viertel der für das Spezialkartenblatt Ödenburg (1924) notwendig gewordenen genauen



Überprüfung und teilweisen Neuaufnahme dar, wobei jedoch das österreichische Gebiet weiß gelassen ist. Bis auf die vier verschiedenen, braun gezeichneten Schichtenlinien (50, 10, 5, 2.5 m) ist das Blatt in Schwarz-Weiß gehalten ohne Waldaufdruck. Neu ist die Angabe des Neigungsmaßstabes der Schichtenlinien zur raschen Feststellung der Böschungswinkel.

Der Neusiedlersee ist nach dem Wasserstande von 1920 eingezeichnet und enthält am Westufer die Bemerkung: „Bei nördlichem Winde wasserbedeckt“, am Südufer: „Nach andauerndem Nordwind stark morastig, teilweise tritt der See auf“. Ein Vergleich mit der

alten Spezialkarte, die den Wasserstand von 1882 vermerkt (siehe die Kartenskizze), zeigt die bedeutende, in der Zwischenzeit von 45 Jahren eingetretene Verlandung des Sees. Nach Fertigstellung der im Gange befindlichen österreichischen Vermessung und Neuaufnahme wird man endlich ein genaues Kartenbild von der durch die mißglückte Entwässerung (Einserkanal) bewirkten Rückbildung des Neusiedlersees erhalten, eine wichtige Grundlage oder, besser gesagt, unentbehrliche Voraussetzung für jede limnologische Untersuchung des Sees.

Ödenburg. 4957. 1:75.000. Pengö 1.20.

Die Karte stellt das bei Ungarn verbliebene Gebiet von Ödenburg dar. Das Gelände wird ebenso wie bei den neuen österreichischen Blättern durch Schichtenlinien und Schummerung plastisch wiedergegeben. Doch wird das Bild in den höheren Teilen westlich der Stadt durch die Zusammendrängung der Schichtenlinien und den Waldaufdruck etwas verdunkelt. Im Gegensatz zur alten Spezialkarte sind die Namen nur magyarisch wiedergegeben.

Dr. Rudolf Rungaldier.

Verbreitung des Weinbaues in Frankreich.

Eine offizielle Rundfrage von Seite des französischen Ackerbauministeriums¹⁾ an die Bürgermeisterämter und örtlichen Vereinigungen, betreffend die Verteilung der steuerpflichtigen Weinbauflächen und ihrer Produktion im Jahre 1924, erhob ein riesiges Zahlenmaterial, das in tabellarischer Darstellung die Zahl der steuerpflichtigen Weinbaubetriebe, für jedes Departement gesondert, nach Größengruppen (unter 25 a Fläche; 25—50 a; 50 a—1 ha; 1—2 ha; 2—3 ha; 3—4 ha; 4—5 ha; 5—10 ha; 10—20 ha; 20—50 ha; 50 bis 100 ha; 100—150 ha; über 150 ha) gegliedert, angibt. Die Darstellung enthält (das Departement Basses-Alpes, dessen Ziffernmaterial offenkundig unvollständig und irrig ist, nicht mitgezählt) die Neuaufnahme von 65 Departements; für die Departements mit sehr geringem Weinbau werden bloß einige Gesamtzahlen geboten. Eine zweite Übersicht zeigt die Gesamtproduktion der Weinkulturen der einzelnen Departements, den Hektarertrag, die Zahl der Weingüter nach der Größe ihrer Hektarerträge gegliedert (unter 10 hl pro Hektar, 10—15, 15—20, 20—25, 25—30, 30—40, 40—50, 50—70, 70—100, 100—150, 150—200 und über 200 hl pro Hektar), enthält aber viele Lücken, so daß die Angaben für eine Gesamtdarstellung wohl nicht zureichend sind.

Sie sind nur als eine Reihe von Schätzungsergebnissen über die Besitzlage, den Betrieb und die Produktion des französischen

¹⁾ Ministère de l'Agriculture, Direction de l'Agriculture, Enquête sur la répartition des exploitations viticoles déclarées et leur production en 1924 in Journal officiel de la République française, 10. Jänner 1926, S. 448—458.

Weinbaues zu betrachten, wie es ja schließlich alle landwirtschaftlichen Statistiken mehr oder weniger sind, nur liegen hier so detailierte Schätzungen vor, wie sie bisher von keiner anderen offiziellen Statistik gebracht worden sind. R. Musset²⁾ hat es nun unternommen, an der Hand derselben die Fläche der Weinbaubetriebe nach Größengruppen und deren Verbreitung darzustellen. Er unterscheidet kleine Weingüter mit unter 2 ha Fläche, mittlere Weingüter mit einem Areal von 2—10 ha, große mit über 10 ha Fläche, von denen er schließlich noch ganz große Weingüter von über 50 ha Ausmaß loslöst.

Weitaus die größte Bedeutung kommt den kleinen Weingütern zu, die in 5 Departements (Meuse, Haute-Saône, Vosges, Haute-Savoie, Lozère) die alleinige Betriebsform sind, in 21 Departements 87·5% der gesamten Weinbaufläche umfassen und in 19 anderen immer noch 75—87·5% innehaben. Sie nehmen also in 40 von 65 Weinbau aufweisenden Departements drei Viertel der Weinbaufläche für sich in Anspruch, und ihre kleinste Verbreitung im Departement Aude entspricht immer noch 14·5% der gesamten Weinbaufläche des Departements.

Die kleinen Weingüter überwiegen weitaus — über 75% — in der ganzen nördlichen Weinbauzone und im Süden in den gebirgigen Gebieten (Alpen, Pyrenäen, Zentralmassiv). Die Verhältniszahl vermindert sich im Weinbaugebiet der Champagne (Marne) der Côte-d'Or, dem Saône-Rhonegebiet westlich der Flüsse (Saône-et-Loire, Rhône, Ardèche), im Loiretal (Loir-et-cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire, Loire-Inférieure), besonders aber im aquitanischen Becken und dem mediterranen Süden, d. h. in den Gebieten der „reichen Weingärten“, deren Reichtum teils auf den südlichen günstigeren klimatischen Verhältnissen, teils auf der Güte der Sorten beruht. Mit dem wachsenden Reichtum der Weingärten gewinnen die mittleren und großen Weingüter an Verbreitung. Im Norden finden sich neben kleinen in geringerer Zahl auch mittlere Weingüter. In der Champagne (Marne), wo nebeneinander edle und mindere Weinsorten gezogen werden, ist das kleine Weingut (74%) die weitaus überwiegende Betriebsform, doch erlangen daneben mittlere und große Weingüter (je 13% der gesamten Weingartenfläche) eine gewisse Bedeutung. In Niederburgund (Yonne) drückt sich das Vorkommen besonders edler Reben (Chablis und Auxerre) inmitten minderer Sorten in einer stärkeren Verhältniszahl mittlerer Weingüter (kleine 84%, mittlere 14%) aus. In Hochburgund mit seinen Edelweinen überwiegen die mittleren Weingüter (Côte-d'Or 55%); daneben entfallen 6% auf große Weingüter. Ähnlich, wenn auch etwas weniger günstig, liegen die Verhältnisse im Mâconnais, Beaujolais und den Côtes du Rhône (Saône-et-Loire, Rhône, Ardèche) mit guten, aber

²⁾ R. Musset, Une statistique du vignoble français, in Annales de Géographie, XXXVI^e année, Juli 1925, S. 356 f.

immerhin weniger berühmten Weinsorten. Ähnliche Gegensätze finden sich auch im Tal der Loire zwischen den weniger begünstigten Teilen (Loir-et-Cher) und den Landschaften Touraine und Anjou, mit ihren berühmten Rieden.

Die mittleren und großen Weingüter sind im aquitanischen und mediterranen Süden (Midi) stärker vertreten. Die größte Verbreitung erreichen die mittleren Weinbaubetriebe in den Landes (72%), der Charente-Inférieure, dem Tarn, dem Var, wo sie 50% der Weinbaufläche innehaben. Im aquitanischen Becken findet sich kleiner und mittlerer Betrieb vermischt vor und daneben in den günstigsten, blühendsten Gebieten (Gironde) auch Großbetrieb; im mediterranen Süden herrschen ähnliche Verhältnisse nur in den am wenigsten begünstigten Gebieten (Var, Vaucluse). In den Gegenden mit Großproduktion der Camargue, des Bas-Languedoc, des Roussillon finden sich Großbetrieb und Mittelbetrieb nebeneinander vor.

Der Großbetrieb hat nur eine geringe Verbreitung und tritt nur im Mittelmeergebiet auf einer größeren zusammenhängenden Fläche auf. Er umfaßt in den Departements Var 11%, Vaucluse 14·5%, Gard 31%, vor allem Bouches-du-Rhône 40·5%, Hérault 42·5%, Aude 50% der Weinbaufläche, in Pyrénées-Orientales 35·5%. Er ist aber auch noch in den Gebieten mit reicher Produktion im südwestlichen Frankreich (Gironde 24·5%,³⁾ Charente 15·5%) vertreten, fehlt aber, mit Ausnahme jener Gebiete (Anjou), die Luxusweine erzeugen (Maine-et-Loire 6·5%, Côte-d'Or 6%),⁴⁾ im nördlichen Weinbaugebiete fast vollständig. Die Ergebnisse der Erhebungen im Norden nächst der Grenze der Weinbauzone werden nur dann verständlich, wenn man sich vor Augen hält, daß die Champagnerweine ein Luxusindustrieprodukt sind. Die Ausdehnung des Großbetriebes im Gebiete von Nantes (20%), dessen Weine nur zweiter Güte sind, erklärt sich aus örtlichen Verhältnissen; die reichen Händler und Fabrikanten der industriellen Großstadt legen ähnlich wie der reiche Adel großen Wert auf ausgedehnten Landbesitz, besonders mit Weinbergen, eine Tatsache, die sich auch um Bordeaux beobachten läßt.

Der ganz große Weinbaubetrieb, auf Flächen von über 50 ha Ausdehnung, ist nur im mediterranen Süden, besonders im Bas-Languedoc, in der Camargue und im Bordelais bedeutender, findet sich aber noch in geringem Ausmaß in den fruchtbaren Gebieten Süd-aquitaniens (Lot-et-Garonne) und der Charente sowie in den sehr reichen Weinbaugebieten der Champagne (Marne), in ganz bescheidenem Ausmaß in den Departements Haute-Garonne, Dordogne, Charente-Inférieure, Maine-et-Loire, Rhône, Côte-d'Or.

³⁾ Daneben entfallen 46·5% der Weinbaufläche auf mittlere, der Rest auf Kleinbetriebe.

⁴⁾ Der Romanée-Conti, das berühmteste burgundische Weingut, hat nur eine Fläche von 1·76 ha, das Weingut Vougeot, in das sich 14 Besitzer teilen, 50 ha.

Ganz große Weingüter mit über 50 ha Fläche nehmen in den Departements Aude 16%, Bouches du Rhône 15%, Hérault 12·5%, Gironde 7·5%, Gard 6%, Pyrénées-Orientales 4%, Marne 2·5%, Lot-et-Garonne und Vaucluse je 2%, Charente 1·5%, Haute-Garonne 1%, Rhône 0·6%, Charente-Inférieure 0·5%, Var 0·5%, Maine-et-Loire und Côte-d'Or je 0·3%, Dordogne 0·2% der Weinbaufläche ein.

Nachfolgende Übersicht gibt den prozentuellen Anteil der verschiedenen Betriebsgrößen in den einzelnen Departements wieder.

(Kleine Weingüter (K) unter 2 ha Fläche, mittlere (M) 2—10 ha, große (G) über 10 ha)

Ostfrankreich:				Mittelfrankreich und Loiretal:			
	K	M	G		K	M	G
Aisne	97	3	—	Yonne	84	16	—
Aube	85	14	1	Nièvre	95	4	1
Marne	74	13	13	Allier	71	24·5	4·5
Meuse	100	—	—	Loiret	88	11·9	0·1
Haute-Marne	99·5	0·5	—	Cher	93	6·8	0·2
Meurthe-et-Moselle	99·5	0·5	—	Indre	90·5	8	1·5
Vosges	100	—	—	Vienne	87·5	8	4·5
Moselle	96·5	3·5	—	Deux-Sèvres	87·5	12·5	—
Bas-Rhin	93	6·5	0·5	Vendée	96·5	2·8	0·7
Haut-Rhin	83	16·5	0·3	Sarthe	86	13·3	0·7
Haute-Saône	100	—	—	Loir-et-Cher	66	31	3
				Indre-et-Loire . . .	51·5	46	2·5
				Maine-et-Loire . . .	62	31·5	6·5
				Loire-Inférieure . .	49	31	20
Gebirgsland:				Aquitantisches Becken:			
	K	M	G		K	M	G
Doubs	94	6	—	Charente	49·5	35	15·5
Jura	89	11	—	Charente-Inférieure	26	68	6
Ain	93	6·7	0·3	Dordogne	51·5	41·5	7
Haute-Savoie	100	—	—	Gironde	29	46·5	24·5
Savoie	93	7	—	Landes	28	72·9	0·1
Isère	76	24	—	Lot-et-Garonne . . .	62·5	27·5	10
Drome	83	16	1	Lot	58	42	—
Hautes-Alpes	81·5	18·5	—	Tarn-et-Garonne . .	64	31	5
Alpes-Maritimes . .	83	16	1	Haute-Garonne . . .	64·5	26	9·5
Ariège	86·5	12·5	1	Gers	54	43	3
Hautes-Pyrénées . .	79·5	17·5	3	Tarn	44·5	54·5	1
Basses-Pyrénées . .	86·5	11·5	2				
Aveyron	95·5	4·5	—	Talzug Saône—Rhône:			
Lozère	100	—	—		K	M	G
Haute-Loire	92	8	—	Côte-d'Or	39	55	6
Loire	85	14·5	0·5	Saône-et-Loire . . .	59	37	4
Puy-de-Dôme	93	7	—	Rhône	55	40·5	4·5
Corrèze	96	4	—	Ardèche	57	40	3

Mediterraner Süden:

	K	M	G		K	M	G
				Gard	25	44	31
Vaucluse	43·5	42	14·5	Hérault	15·5	42	42·5
Var	25·5	63·5	11	Aude	14·5	35·5	50
Bouches du Rhône.	34·5	25	40·5	Pyrénées-Orientales	18	46·5	35·5

Birzula, die neue Hauptstadt des Sowjetstaates Moldau.

Nach eingehenden Beratungen und Erwägungen hat die Regierung der Moldau die Verlegung des Regierungssitzes von Balta nach Birzula beschlossen, das nun zur Hauptstadt der Republik aufsteigt. Bei der Wahl Birzulas waren besonders seine wirtschaftliche und auch seine strategische Lage ausschlaggebend. Die Stadt liegt an der wichtigen Straße von Kijew nach Odessa und ist Knotenpunkt der von der rumänischen Grenze (Znamenka) kommenden Route. Die für die Unterbringung der Zentralverwaltung erforderlichen Gebäude sollen schon 1929 fertiggestellt sein.

Von der Deutschen Indien-Expedition unter Leitung von E. B. Freiherrn v. Eickstedt.

Die Negritobevölkerung der Andamaninseln war bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts in höchstem Grade fremdenfeindlich. Auch noch heute ist es nicht möglich, sich etwa in die Nähe der Jaravas auf North Sentinel Island oder Südandaman zu begeben, und auch Kleinandaman gilt mindestens noch als sehr unsicher, nachdem die letzte vor Jahrzehnten stattgefundene Landung wieder einen Mordversuch von seiten der eingeborenen Ongis zur Folge hatte. Teils durch dieses Verhalten, teils durch die große Entlegenheit der kleinen Inselkette entstand eine rassische Isolierung der Andamanesen, die gleich bemerkenswert in ihrer langen Dauer wie durch ihre Vollständigkeit ist und die dieser primitiven, zwerghaften, einst über große Teile Südasiens verbreiteten Restbevölkerung eine besondere Bedeutung für das Studium rassebildender und rasseabwandelnder Faktoren zuweist.

Bisher lag nur sehr spärliches anthropologisches Material vor. War doch bis vor kurzem auch das Betreten der Inseln mit der britisch-indischen Strafsiedlung überhaupt verboten. Obwohl gehindert durch das stürmische Wetter des Nordostmonsuns konnte die Expedition sowohl unter den Großandamanesen auf Nord-, Mittel- und Südandaman arbeiten und neben rassen- und völkerekundlichen Untersuchungen die Lebensbedingungen der dortigen Restgruppen studieren, als schließlich auch Kleinandaman besuchen. So war diesmal ein deutscher Anthropologe der erste europäische Forscher, der diese Inseln betreten hat. Gearbeitet wurde besonders im Süden an der sogenannten Westbucht, deren allerdings falsche Konturen die meisten Karten erkennen lassen, dann an der Nordspitze und endlich an einem Creek der zweiten Bucht im Nordosten. Zum Andenken an den Leipziger Gelehrten, dem die Expedition ihre Verwirklichung

verdankt, wurden ihnen die Namen Weule-Bucht und Weule-Creek gegeben.

Sodann hielten sich Freiherr von Eickstedt und seine Gattin einige Wochen lang in einem Lager der kleinandamanesischen Ongis auf Rutland auf, also unter Negritos, die noch so gut wie frei von fremden Einflüssen sind. Ihre Lebensweise und Daseinsbedingungen konnten ungestört und eingehend beobachtet werden, nachdem die Polizeibedeckung gleich anfangs weggeschickt worden war. Als Gesamtergebnis der Untersuchungen auf Andaman, dem vierten Arbeitsgebiet der Expedition, liegen 706 photographische Aufnahmen und die unter phylogenetisch-deskriptiven und sexualvergleichenden Gesichtspunkten gewonnenen Körpermessungen von 145 Individuen vor. Dazu treten neben Statistiken, Stammbäumen und Blutuntersuchungen eine anthropologische Sammlung mit Haarproben, Schädeln u. dgl. sowie eine ethnographische Sammlung, die in 204 Nummern unter anderem ein vollständiges Bild der Kultur der Kleinandamanesen gibt. Es wurden weiterhin die gautypischen und rassischen Unterschiede untersucht und festgestellt sowie verschiedene somatische Besonderheiten, wie Staetopygie, Pfefferkornhaar, geringe Faltenbildung, Zahnanomalien u. dgl. gefunden.

Der stärkste Eindruck, den die Expedition im Laufe ihrer Untersuchungen und Reisen gewann, ist die Tatsache des erschütternd raschen Aussterbens dieser altertümlichen Menschenschicht. Es leben heutzutage nur noch wenige hundert Negritos. Wird nicht noch in letzter Stunde Abhilfe geschaffen, so ist in aller kürzester Zeit mit ihrem vollständigen Verschwinden zu rechnen. (Näheres im Anthropol. Bericht des Anthropol. Anzeigers.)

Wirtschaftliche Erschließung der Goldküste.

Am 3. April 1928 wurde der neuerstandene Hafen zu Takoradi an der Goldküste,¹⁾ 8 km westlich von Sekondi gelegen, feierlich eröffnet. Er bildet die Kopfstation der Bahn, welche über Tarquah-Durikwa, Bekwai nach Kumasi führt, wo sie mit der von Accra kommenden östlichen Linie zusammentrifft.

Der Hafenbau ist die glückliche Folgeerscheinung des großartigen Aufschwunges, den die wirtschaftliche Entwicklung der Goldküste genommen hat, der sich in die drei Worte „Gold, Kakao, Mangan“ zusammenfassen läßt.

Die niederländische „Westindische Handelskompagnie“ besaß Ende des 17. Jahrhunderts unweit Takoradi das Fort Witsen, das 1664 von den englischen Kapitänen Holmes und J. Cubits angegriffen und erobert, 1665 aber bereits von Admiral Ruyter wieder zurückerobert wurde. Da letzterer jedoch den Nutzen des Forts, dessen Festhalten große Opfer verursacht hätte, nur gering einschätzte, ließ er es

¹⁾ Vgl. H. Labouret, *La Gold Coast et le port de Takoradi*, in *L'Afrique Française*, XXXVIII^e année, Nro. 5, Rens. Col. S. 320 f.

schleifen. Seither sind die Bewohner dieses Küstenstriches, mit Ausnahme einer unbedeutenden Aufstandsperiode im Jahre 1873, geschichtlich nicht mehr erwähnt. Wohl wurde der kleine Hafenplatz von europäischen Handelsschiffen auch weiterhin besucht, blieb aber, ohne größere Bedeutung zu erlangen, ein kleines Fischerdorf, das die in Sekondi ansässigen Europäer gerne aufsuchten, um Austernschalen und Muscheln zum Kalkbrennen zu kaufen. Im Sommer 1869 wurde ein geschäftlich in Ho im Fanti-Gebiete weilender französischer Kaufmann von den Aschanti gefangen genommen und nach Kumasi gebracht, wo er die Zeit seines unfreiwilligen Aufenthaltes geschickt dazu nützte, zu erkunden, woher das viele Gold stamme, das an der Küste in den Handel kam. Wieder in Freiheit gesetzt, gründete er 1877 eine Gesellschaft zur Ausbeutung des ihm am wichtigsten scheinenden Tarquah-Landstriches. Die Einrichtung eines kommerziell rentablen Betriebes zur Gewinnung des Edelmetalls stieß aber auf unüberwindbare Schwierigkeiten; der Transport der erforderlichen maschinellen Ausrüstung zu den Fundstätten durch die Urwälder mißlang, da er in ihnen stecken blieb. Da aber die entsprechend organisierte und technisch ausgerüstete Goldgewinnung äußerst günstige Ergebnisse versprach, schritt man an den Bau eines Verkehrsweges, der schon 1900 den Mittelpunkt des in Frage kommenden Gebietes erreichte. Wahrscheinlich aber wäre der Eisenbahnbau in dieser britischen Kolonie nicht so rasch fortgeschritten, wenn es seine alleinige Aufgabe geblieben wäre, die Goldbergbauorte miteinander zu verbinden, und nicht politische und wirtschaftliche Momente mitgewirkt hätten. Erstere bestanden in der stetigen Fehdebereitschaft der Aschanti, die den Gouverneur der Kolonie in dem Fort Kumasi belagerten, so daß man, um deren Unterwerfung zu sichern, den Eisenbahnbau möglichst rasch gegen die Hauptstadt vortrieb; und kaum war dies geschehen, so zeigte sich auch schon der wirtschaftliche Wert der modernen Verkehrsmöglichkeit.

1886 hatte ein von Fernando Po heimkehrender Eingeborner aus Akropong Kakaobohnen mitgebracht, zum Teil selbst angebaut, zum Teil verteilt, und schon fünf Jahre später verzeichnete das Zollamt eine Ausfuhr von 80 Pfund Kakaobohnen. Auf dem fruchtbaren Waldboden, den die Kultur hier vorfand, entwickelte sie sich überaus rasch, und die Produktion nahm einen so ungeahnten Aufschwung, daß die zur Ausbeutung der Goldfelder errichtete Bahn immer mehr und mehr der Kakaoverfrachtung dienen mußte. Nach Fertigstellung der Bahn Sekondi—Kumasi mußte man, da auch in den weiter östlich gelegenen Landstrichen die Kakaoernte großen Umfang angenommen hatte und der Trägertransport sich sehr mühselig gestaltete, an den Bau eines Bahnsektors von Accra-Kaforidua nach Kumasi schreiten. Zur Verfrachtung gelangten 1905 5166 t, 1910 23.112 t, 1922 197.000 t, 1924 223.329 t, 1925 218.151 t, 1927 210.843 t, also Mengen, die in den letzten Jahren nahezu der Hälfte der Welternte gleichkamen. Trotzdem macht die Kakaotonnage im Bahn-

verkehr nur etwa ein Drittel der Gesamttonnage aus, die von 28.284 t im Jahre 1904 auf 479.812 t im Jahre 1922, und 1926 auf 797.260 t gestiegen ist. Die starke Zunahme beruht vor allem auf der Ausbeutung der seit 1916 aufgeschlossenen bedeutenden Manganlager von Akyem, in etwa 54 km Entfernung von Sekondi. Die Manganausfuhr betrug 1916 4016 t, 1922 66.110 t, 1923 139.595 t, 1924 233.402 t, 1925 333.657 t. Der Wert der 1927 in der Kolonie gewonnenen Erze und Edelsteine beträgt rund 54 Millionen österr. Schilling. Sie liefert auch Diamanten, Kautschuk, Kopra, Palmöl, Kola und Mahagoniholz. 1925 belief sich die Ausfuhr auf 616.718 t, die Einfuhr bloß auf 309.564 t, Ziffern, die die günstige wirtschaftliche Lage der Goldküste dartun. Erstere entspricht einem Werte von 378 Millionen österr. Schilling, letztere einem solchen von 340 Millionen österr. Schilling. Im Budget betrugen Einnahmen, beziehungsweise Ausgaben in österr. Schilling:

1917	. . . .	56,357.000,	beziehungsweise	49,433.000
1920	. . . .	131,300.000,	„	99,972.000
1926	. . . .	205,500.000,	„	148,920.000

Diese bemerkenswerte wirtschaftliche Blüte ist die Frucht mühevoller Arbeit, mit der die Anlage eines recht ausgedehnten Verkehrsnetzes verbunden war. Die Goldküste besitzt heute über 2200 km öffentliche Staatsstraßen (in der Trockenzeit sind 5400 km Verkehrswege befahrbar), die unter Regierungsaufsicht stehen. Dank diesem, die Eisenbahn nach allen Richtungen hin ergänzenden Straßennetz ist es dem Frachtenautoverkehr möglich, die Erzeugung des gesamten produktiven Gebietes aufzugreifen und fortzuschaffen.

Da die Goldküste infolge geringer Meerestiefe und der heftigen Brandung dem Anlegen von Hochseeschiffen sehr ungünstig, überdies noch recht schlecht mit Lichtsignalen ausgestattet ist und keine günstige Reede besaß, vollzog sich der Lade-, beziehungsweise Löschverkehr bisher auf einer Küstenerstreckung von 500 km auf Walfängerbooten, die zwischen der Küste und den etwa 1½ km vor derselben im offenen Meere verankerten Handelsdampfern hin und her pendelten. Etwas günstigere Landungsmöglichkeit bot nur das Gebiet um Sekondi mit seinen Kaianlagen und Accra mit seinem Wellenbrecher. Der rasch anwachsende Handel stärkte die Forderung nach einem entsprechend tiefen Hafen, die immer dringlicher wurde. Ursprünglich dachte man an die Ausgestaltung von Sekondi durch Errichtung eines Wellenbrechers, aber die vorbereitenden Studien zeigten die dem Plane entgegenstehenden, fast unüberwindlichen Hindernisse auf, welche zu dessen Aufgabe führten. Die Dringlichkeit des in Hinsicht auf den Seehandel erforderlichen Ausbaues der Kopfstation der Eisenbahn nach Kumasi schuf in Sekondi ausgedehnte Lagerhäuser und Verladeanlagen für die immer stärker herbeiströmenden Güter; niemand dachte daran, daß der Hafen an einer anderen, günstigeren Stelle angelegt werden könne. Darum erweckte das Projekt des Brigadegenerals Sir F. Gordon Guggisberg, das den Hafenbau in

Takoradi vorsah, welchen Punkt der Küste er und M. Alan Wutherson schon 1902 als den einzigen für eine Hafenanlage günstigen erkannt hatten, unter den Handelshäusern der Goldküste heftigen Widerspruch. Als Gouverneur der Goldküste schritt Sir F. G. Guggisberg 1919, ungeachtet einer heftigen, gegen das Projekt gerichteten Polemik energisch an die Durchführung seines Planes. Der Widerstand der in Sekondi ansässigen Großkaufleute, deren ausgedehnte Warenspeicher sich hier befanden, konnte mit Hinweis darauf, daß ja auch die Händler von Kapstadt ihre Niederlassungen und Kanzleien nicht zu den Dockanlagen von Table-Bay, beziehungsweise jene von Singapore zu den Docks von Tanjong-Pangar verlegt haben, beseitigt werden, um so mehr als Eisen- und Trambahn, Straßen-, Telegraphie- und Telephonanlagen eine leichte Verbindung zwischen Sekondi und Takoradi, die nur 8 km voneinander entfernt liegen, sichern. So wurde Ende 1919 mit dem Bau, bei welchem 63 Europäer und 4000 Einheimische beschäftigt waren, begonnen. Man nützte für die Anlage des Hafenbeckens einen hier nach Norden geöffneten Küstenbogen und schob zwei Dämme in das Meer hinaus vor, deren einer bei rund 9 m Breite eine Länge von 2,4 km, der andere bei 4,6 m Breite 1,6 km Länge erreicht. Die äußeren Kaianlagen des zeitgemäß ausgestatteten Hafenbeckens ermöglichen das gleichzeitige Laden und Löschen dreier Dampfer, während die Anlegeplätze (6) im Innern des Hafens, der von einer ehernen Umwallung mit 14 Toren umschlossen ist, rasches Operieren ermöglichen. Innerhalb der Umfriedung liegen auch die verschiedenen Amts- und Betriebsgebäude, der Hafenbahnhof, das Zollamt, Sanitätsamt, die Elektrizitätsanlage, Pulverlager, Magazine, Wachekaserne u. dgl. Die Stadt, außerhalb dieses Rayons, jetzt Kopfstation der Bahn nach Kumasi, zeigt die für die englischen Tropensiedlungen typische Anlage vollständig getrennter Wohnviertel von Europäern und Einheimischen bei Reservierung geeigneter Bodenflächen für private Wohnbauten, Verwaltungsgebäude, Marktplatz und Handelsviertel, für Petroleum- und Benzinmagazine u. dgl. Auch das in den Tropen so wichtige Problem der Beschaffung einwandfreien Trinkwassers wurde durch Zuleitung eines Teiles der für Sekondi gefaßten Quellen von Inchaban bereits günstig gelöst. *Marie Leiter.*

Geplante Verlegung der Hauptstadt Angolas.

Die portugiesische Kolonialverwaltung von Angola plant die Verlegung des Regierungssitzes dieser Kolonie von dem bereits 1576 in der feuchten, fieberreichen Küstenniederung gegründeten Loanda nach Huamba, einer ganz jungen, aus einer katholischen Missionsniederlassung hervorgegangenen Siedlung in 1750 m Seehöhe. 1910 noch am Beginn ihrer Entwicklung, hat sich die Stadt rasch ausgebreitet und zählt, dank der Gunst ihrer klimatischen Lage, bereits über 2500 europäische Einwohner.

Die Diamantengewinnung der Welt.

Dem starken, fast ununterbrochenen Rückgang (mit Ausnahme der Jahre 1918—1920) der Weltgewinnung von Diamanten in der

Kriegs- und Nachkriegszeit folgte endlich 1923 wieder eine ebenso stetige Aufwärtsbewegung der Produktion, wenn auch selbst 1926 der Vorkriegsstand noch nicht erreicht wurde. Für die Höhe der Gesamtausbeute ist nach wie vor die Ausbeute in der Südafrikanischen Union ausschlaggebend, wenn auch deren Anteil von 76% im Jahre 1913 auf 56% im Jahre 1926 gesunken ist.¹⁾ Die bisher stetig auf ziemlich gleicher Höhe verbliebene Ausbeute aus alluvialen Vorkommen hat aber in jüngster Zeit durch Auffindung neuer Lagerstätten eine beträchtliche Steigerung erfahren, so daß ihr Anteil an der Gesamtgewinnung in der Südafrikanischen Union 1926 34% erreichte (gegenüber von 4% im Jahre 1913) und 1927 weiter zunahm. Während 1913 das ehemalige Deutsch-Südwestafrika in der Diamantengewinnung an zweiter Stelle reihte, ist es jetzt hinter den Belgischen Kongostaat an die dritte Stelle gerückt. Belgisch-Kongo liefert etwa 20% der Weltausbeute an Diamanten, das ehemals deutsche Südwestafrika knapp 9'3%. Die hier arbeitende Gesellschaft gehört dem „Big Four“-Syndikaté an, der Vereinigung der drei großen südafrikanischen Unternehmungen. Sie beschäftigt über 6000 Arbeiter in der ausschließlichen Gewinnung von alluvialen Diamanten. Das Überangebot solcher auf dem Weltmarkte von Seite der freien Diamantengräber in Südafrika, wodurch die Vormacht des Diamantensyndikats zeitweise fast ausgeschaltet wurde, hat im letzten Halbjahr die Diamantenpreise herabgedrückt.

Nachfolgende Zusammenstellung gibt eine Übersicht der Diamantengewinnung der Welt in 1000 Karat (1 Karat = 200 Milligramm).

Länder	1913	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Insgesamt	6792·9	1433·1	1396·2	3281·9	3963·4	4466·8	5597·0*)
Davon							
Südafrikan. Union	5151·0	823·1	669·5	2053·1	2450·4	2417·0	3143 0
<i>davon alluviale</i>							
<i>Vorkommen</i> .	206·1	151·6	203 9	244·4	287·6	239·0	806·0
Belgischer Kongo.	15·5	174·0	250·3	415·0	548·3	886·2	1108·0
Ehem. Deutsch-							
Südwestafrika .	1570·2	171·0	144·2	433·2	492·7	515·0	520·0
Goldküste	—	1·79	6·54	8·04	110·8	276·0	417·0
Britisch-Guayana.	11 1	102 6	163·6	214·7	185·6	188·2	190 0
Angola	—	106·7	98·7	99·5	118·0	126·6	150·0
Brasilien	45·0	50·0	60·0	50·0	50·0	50·0	50·0
Rhodesien	0·10	0·14	0·26	6·9	6·9	6·9	7·0

*) Darunter in Tanganyika 7000 Karat.

¹⁾ Vgl. Die Diamantenproduktion in Südafrika, in Mitt. d. Geogr. Ges. Wien, 1918, Bd. 61, S. 476f.

Die Ausbeute Indiens aus den alten Fundstellen des Schollenlandes ist nur noch geringfügig.²⁾

Der überwiegende Teil der Rohdiamanten wird geschliffen. In der Diamantenschleiferei stehen Belgien und die Niederlande an erster Stelle; die bedeutendsten Schleifereien im Deutschen Reich finden sich in Hanau und Krefeld. Drei Viertel aller geschliffenen Diamanten (überwiegend aus den Niederlanden und Belgien) wandern nach Amerika, wohin die Einfuhr von Jahr zu Jahr zunimmt. Amerika bezieht aber außer geschliffenen Schmucksteinen auch Rohware und Industriediamanten. Die Einfuhr an geschliffenen Diamanten betrug 1926 792.300 Karat im Werte von 12'5 Millionen Goldkronen (1925: 685.000 Karat im Werte von 11'8 Millionen Goldkronen), davon 70% im Werte von 10'2 Millionen Goldkronen geschliffen. 48% kamen aus den Niederlanden, 4'6% aus Belgien, 3'9% aus England und 1'9% aus Frankreich.

R.

Das neue Museo Missionario Etnologico im Lateran zu Rom.

Unser Vorstandsmitglied Hofrat Dr. Franz H e g e r hat in der Fachsitzung am 8. Mai 1928 die Entstehung dieses neuen, großartigen Ethnographischen und Ethnologischen Museums, das aus den Beständen der in den Jahren 1924—1926 auf das Geheiß des Papstes P i u s X I. veranstalteten großen Missionsausstellung im Vatikan hervorgegangen ist, geschildert.¹⁾ Dieses neue Museum nimmt fast das ganze erste und zweite Stockwerk des Lateran-Palastes in Rom ein, wo es in einer Anzahl großer, prächtig ausgestatteter Säle und Galerien in zweckentsprechender Weise in ausgezeichneten Vitrinen aus Eisen und Spiegelglas untergebracht ist. Dank der großen Energie des gegenwärtigen Direktors dieses Museums, des allbekannten Ethnologen Professor Dr. Wilhelm S c h m i d t, und seines gelehrten Adlatus, P. M. S c h u l i e n, wurde die Übertragung der umfangreichen ethnographischen Sammlungen vom Vatikan in den Lateran und die Neuauftellung in dem letzteren in kaum 1½ Jahren vollendet, so daß die Eröffnung des neuen Museo Missionario Etnologico schon zu Weihnachten des Jahres 1927 vorgenommen werden konnte. In dieser Neuauftellung sind die Sammlungen nicht nur nach rein ethnographischen Gesichtspunkten geordnet, sondern es wurde dem rein wissenschaftlichen, ethnologischen Standpunkte so weit Rechnung getragen, daß in einzelnen Sälen eine vergleichende ethnologische Anordnung der Gegenstände Platz fand.

So ist dieses Museum eine mit großer Energie und Tatkraft entstandene neue Schöpfung, eine Darstellung nicht nur des

²⁾ Vgl. Hans J. Wehrli, Vorder- und Hinterindien, in André, Geographie des Welthandels, IV. Aufl., II. Band, Wien 1927, S. 322.

¹⁾ Näheres darüber bringt der ausführliche Artikel des Vortragenden nebst Abbildungen in der wissenschaftlichen Zeitschrift „Anthropos“, Jahrgang 1928.

katholischen Missionswesens, sondern auch ein vortrefflich arrangiertes Museum für Völkerkunde, aus dem das große Publikum Belehrung schöpfen kann.

Der vorläufige kleine provisorische Führer wird hoffentlich bald durch einen größeren, vielleicht illustrierten Führer ersetzt werden.

Deutscher Luftverkehr 1928.

Der Fahrplan der Deutschen Lufthansa 1928 umfaßt 90 Fluglinien, darunter neue internationale und Überseeverbindungen, Expreslinien, Bäderlinien usw. Die tägliche Flugleistung wird mit 60.000 km angegeben. Mittelpunkt des Streckennetzes ist Berlin-Tempelhof mit 17 Fluglinien, neben welchem aber eine Reihe besonders markanter Knotenpunkte hervortreten. Der Verkehr verdichtet sich im Ruhrgebiet (Köln, Essen, Dortmund), in Halle, Leipzig, Frankfurt a. M., Hannover, Hamburg, Bremen usw. Seit Januar ist auch Spanien an das deutsche Netz angeschlossen, das von der Linie Madrid—Barcelona—Marseille—Genf über Basel oder Zürich erreicht wird. Die erste direkte Flugverbindung Deutschland (München)—Italien (Mailand) mit einer Zwischenlandung in Trient dient zunächst der Beförderung von Post und Fracht, soll aber auch dem Personenverkehr dienstbar gemacht werden. Der Ausbau des Flugverkehrs nach Skandinavien und den östlichen Randstaaten der Ostsee brachte die Überseeverbindung Lübeck-Travemünde—Kalmar—Stockholm. Memel ist durch die Fluglinie Königsberg—Tilsit—Memel an das mitteleuropäische Netz angeschlossen. Heute können fast alle Hauptstädte Europas von deutschen Flughäfen aus im regelmäßigen Luftverkehr erreicht werden: London, Amsterdam, Brüssel, Paris, Madrid, Rom, Wien, Budapest, Belgrad, Sofia, Konstantinopel, Bukarest, Prag, Moskau, Riga, Reval, Helsingfors, Stockholm, Kopenhagen und Oslo, ferner die Städte Basel, Zürich, Mailand, Venedig u. a.

Der Luftverkehrsdienst trachtet durch Verzicht auf Zwischenlandungen auf den Fernlinien möglichste Verkürzung der Reisedauer zu erzielen. Zu diesen Expres-Flugstrecken gehören die Linien: Berlin—Köln—Paris, Berlin—Königsberg—Riga—Smolensk—Moskau (von Riga auch über Reval nach Leningrad), Berlin—Zürich, Berlin—Wien u. a. Die 2100 km lange Strecke Berlin—Madrid wird in zwei Tagesflügen (mit einer Übernachtung in Genf), die Strecke Berlin—Rom in einem Tagesflug zurückgelegt. Man kann von Berlin nach Zürich zu zwei, von Berlin nach Wien zu drei verschiedenen Tageszeiten fliegen. Der Flugdienst während der Nachtstunden ist heute nur mehr ein finanzielles, kein technisches Problem. Der „Flei“-Verkehr vermittelt Eiltransporte, kombiniert mittels Eisenbahn und Flugzeug, wofür letzteres auf einzelnen Strecken nur der Frachtbeförderung dient.

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. Die Länge der Landesgrenzen der europäischen Staaten. 157-174](#)