

Kleinere Mitteilungen.

Bemerkungen zum Polarjahr 1932—33.

Im vorigen Jahrgang unserer Mitteilungen wurde S. 132 f. die große Bedeutung einer einheitlichen meteorologischen Erforschung der Polargegenden, auf die die österreichische Polarexpedition unter Weyprecht zuerst mit Erfolg hingewiesen hatte, dargelegt.

Auf der im September vergangenen Jahres abgehaltenen Tagung des Internationalen meteorologischen Komitees wurde der für das Arbeitsgebiet in der Arktis im kommenden Polarjahre 1932—1933 von einem Unterausschuß vorbereitete, mit Kartenskizzen ausgestattete Arbeitsplan erörtert, während ein solcher für die Antarktis noch nicht festgelegt war. Man muß sich eben mit den zur Verfügung stehenden Geldmitteln bescheiden. H. Arctowski¹ gibt der Meinung Ausdruck, daß die Errichtung einer magnetischen und meteorologischen Station auf einer der Inseln oder einem der Festländer im Süden von Kap Hoorn nur geringe Mittel erfordern würde. Bisher unterhält Argentinien eine solche Station auf Laurie Island unter 60° 44' südlicher Breite und 44° 39' westlicher Länge. Von größter Bedeutung wäre auch die Errichtung einer sekundären Bergstation auf dem Inlandeis der antarktischen Anden, die aber nur dann erfolgen könnte, wenn es gelänge, das dazu erforderliche Material mittels eines Wasserflugzeuges, dessen Konstruktion das Landen auf Firnfeldern gestatten würde, herbeizuschaffen. Als Startort für dasselbe könnte vielleicht die Flandern-Bucht dienen, im Falle sie einen günstigen Anlageplatz für das Transportschiff bietet. In der Arktis würde sich der auf der Karte von A. Dubois als Mont Arctowski bezeichnete Berg im südlichen Teil von Spitzbergen für eine magnetische und meteorologische Station besonders eignen. Im Süden des Mont Lusitania, etwa einen Tagesmarsch von den Kohlengruben von Sassen-Bay entfernt, gelegen, beherrscht der Gipfel das südliche Spitzbergen und seine sanft geneigten Firnfelder dürften der Landung eines mit Schlittenkufen ausgestatteten Wasserflugzeuges keine nennenswerten Schwierigkeiten bieten.

Man darf aber nicht vergessen, daß das Polarjahr 1932—1933 ein Jahr internationaler wissenschaftlicher Zusammenarbeit der ganzen Welt sein soll. Für meteorologische Gesamtübersichten insbesondere müssen außer den Beobachtungen in arktischen und antarktischen Gebieten auch jene aus solchen Gebieten herangezogen werden, deren tägliche Beobachtungen noch unzureichend sind. Das Erdnetz der meteorologischen Beobachtungsstationen ist aber nicht

¹ Vgl. Henryk Arctowski, Polska A Miedzynarodowy Rok Polarny 1932 bis 1933, Auszug aus dem „Kosmos“, Zeitschrift der polnischen Naturwissenschaftlichen Gesellschaft „Kopernika“, 55. Bd., Heft 1/2, 1930, Serie A. Mémoires, Lemberg 1930.

nur in Asien und in Afrika, sondern teilweise auch in Amerika, besonders in seinen tropischen Teilen (Venezuela, Columbien, Ecuador, Bolivien) noch recht lückenhaft. Beobachtungen aus diesen Gebieten sind aber für das Studium von Weltübersichten unerlässlich.

Frühere Forschungen Arctowskis und Arbeiten von Zych, Orkisz, Moniak, Schmuck und andern über die Temperaturschwankungen im Zeitraume 1910 bis 1919 beweisen, daß die im Observatorium des Harvard-College zu Arequipa in Peru von Monat zu Monat, von Jahr zu Jahr aufgezeichneten Veränderungen sich anderwärts wiederholen. Es scheint nunmehr als erwiesen, daß die Abweichungen des Arequipa-Typus auf die beobachteten klimatischen Schwankungen in Panama und auf den Antillen, in Indien, Indochina und im Indischen Ozean, in Alaska und im südlichen Mittelastralien von größtem Einfluß sind, während New Mexiko, Texas, der Norden von Indien, Ostsibirien und ein bogenförmig verlaufender Gebietsstreifen, der Nordaustralien, Neuguinea und Neu-Seeland einschließt, die entgegengesetzten Schwankungen zeigte und andernorts noch viel kompliziertere Schwankungstypen beobachtet werden, die in mehr oder weniger engen Zusammenhängen mit dem Temperaturenverlauf in Arequipa stehen.

Beim Studium der Veränderungen in der Verteilung des täglichen Luftdruckes, wie auch bei jenem der Veränderungen der Verteilung des mittleren monatlichen und jährlichen Druckes konnte Arctowski feststellen, daß dafür die gesamte Erdoberfläche herangezogen werden müsse, oder mit andern Worten, daß die allgemeine Bewegung der Lufthülle der Nordhemisphäre von jener der Südhemisphäre nicht unabhängig ist, daß die beobachteten Veränderungen, zeitweilige (einen oder mehrere Monate) wie augenblickliche (die nur einen oder einige aufeinanderfolgende Tage anhalten), von den Vorgängen in der Atmosphäre in den Tropen ebenso, wenn nicht in noch stärkerer Weise beeinflußt werden als von jenen, die sich in der polaren Lufthülle vollziehen oder vollzogen haben.

Leider fehlt es an Beobachtungsmaterial, das sich auf die ganze Masse der großen andinen Auffaltung erstrecken würde, über die durch die Intensität der Sonnenstrahlen hervorgerufenen oder eintreten könnenden Veränderungen im Norden des 12. südlichen Breitengrades, unter dem das von der Carnegie-Stiftung in 3350 m Höhe errichtete magnetische Observatorium von Huancayo liegt.

Daher wäre die Errichtung einer oder mehrerer meteorologischer Bergstationen in 3000—4000 m ü. M. in Ecuador und Columbien äußerst wünschenswert. Zugleich wäre das Aktionszentrum des Hochdruckes des Pazifischen Ozeans in den Studienbereich einzubeziehen. Zur Errichtung der erwünschten Stationen würden sich die Inseln Clipperton, Galapagos, San Ambrosio, die Osterinsel, Pictairn, Rapa, Atuona eignen. Die Belieferung derselben mit dem für die Errichtung der Stationen erforderlichen Material und die Zureise der Beobachtungsmannschaft könnte gleichzeitig ozeanographischen Forschungen in diesem Teile des Pazifik dienen.

H. Arctowskis dringende Forderung, daß sich Polen an den Forschungen des internationalen Polarjahres beteilige, hat bereits den Erfolg gezeitigt, daß der Ausschuß für Geodäsie und Geographie der polnischen Akademie der Wissenschaften einstimmig die Errichtung eines meteorologischen Observatoriums in der Umgebung von Lemberg und die Teilnahme an den Arbeiten des Polarjahres 1932—1933 beschlossen hat.

Seemeile.

P. Gauß berichtet in der Geographischen Zeitschrift 1930, S. 107, über die Festlegung einer internationalen Seemeile auf der Internationalen geographischen Konferenz. Die internationale Seemeile soll 1852 m haben, während die bisherigen Seemeilenmaße je nach dem Ausgangsorte zwischen 1851 und 1855 m schwanken. Eine Seemeile ist die Länge einer Meridian-Bogenminute auf dem Erdsphäroid. Auf einem Sphäroid mit 40.000 km Meridian-Umfang, dem Ausgang des Normal-Metermaßes, wie es während der französischen Revolution geschaffen wurde, ist die Meridian-Bogenminute 1851.851 m. In Frankreich rechnet man schon seit 1906 die Länge der Seemeile zu 1852 m, in Deutschland, Dänemark, Island, Norwegen, Schweden, Griechenland, Japan hatte sich diese Länge gleichfalls Geltung verschafft. Italien, Spanien und Portugal hatten sie praktisch schon lange mit 1851.85 m gerechnet; Großbritannien und die Vereinigten Staaten verwenden andere Seemeilenmaße.

Lyon als Binnenhafen.

Mangel an stärkerem Verkehr auf dem Rhone und die großen Schwierigkeiten, die sich einer Gleisverbindung der ausgedehnten Anlegeplätze den Strom entlang im Weichbilde der Stadt Lyon entgegenstellen, sind die Ursache, daß sie von der Schifffahrt ungenützt blieben und wohl auch in der Zukunft bleiben werden. Die Hafenanlagen der Stadt¹ — Lyon verfügt über sechs — liegen alle an der Saône, die nördlichste, Eigentum der Compagnie Générale de Navigation Havre—Paris—Lyon—Méditerranée (H. P. L. M.) im Stadtviertel Vaise. Sie ist die einzige von allen mit einem seitlich des Stroms gelegenen Hafenbecken, verfügt über 10.500 m² gedeckte Schuppen, 1250 m² gedeckte und 5200 m² offene Kaianlagen und Nutzfläche, 6 (davon 4 elektrische) Elevatoren u. a. Die abgefertigte Gütertonnage belief sich 1928 auf rund 275.000 t. Eine zweite Anlage, Quai de Serin, mit Lagerhaus, ist Hafen und Lagerplatz für Bau- und Dachziegel, eine dritte, Quai-Saint-Antoine, Hafen der Société Générale de Dragages und deren Lagerplatz für Baggerschotter aus der Saône, bzw. für Baumaterial einiger anderer Unternehmer. 1928 wurden insgesamt 95.000 t Güter abgefertigt. Der Kitchener Hafen der Compagnie Lyonnaise de Navigation et de Remorquage am Quai d'Occident (360 m² Kaianlage, 5 Elevatoren, davon 3 elektrische) wurde 1916 eröffnet. 1928 wurde eine Tonnage von über 100.000 t ausgewiesen, wovon 67.000 t (Kohle, Eisen, Bauxit, Wein, Zerealien, Seife, Öle, Schwefel, Blei, Kalk, Zement u. a.) gelöscht, 34.500 t (meist leere Fässer) verladen wurden. Zwei weitere Hafenanlagen finden sich am Quai Rambaud. Die eine, der Hafen der Compagnie Générale H. P. L. M., mit Rollbrücke, 8 Elevatoren (3 elektrische, 3 mit Dampftrieb, 2 auf Pontons) und Hangars ausgestattet, hat 1928 225.300 t ausgewiesen, u. zw. Wein 95.000, Zerealien 40.200, Eisen, Blei u. a. 18.400, Kohle 12.000, Holz 7000, verschiedene Nahrungsmittel 23.000, andere Frachtgüter 29.000 t. Neben dieser Hafenanlage liegt der Arsenal-Hafen, der für das Ausladen der Kohle für die Lyoner Gasgesellschaft abgeschlossene Raum, und ihm gegenüber am Quai des Etroits der Anlegeplatz und die Reparaturwerkstätten für Fahrzeuge. Der alte Anlegeplatz von Perrache ist zugeschüttet. Strom-

¹ Vgl. André Allix, Lyon, port intérieur, in Comptes Rendus der Études Rhodaniennes, 1930, Nr. 1, S. 102.

abwärts der Hafen der Lyoner Handelskammer ist mit finanzieller Unterstützung der Stadt Lyon vom Staate erbaut und dann der Handelskammer überlassen worden. Die 500 m langen Kaianlagen mit 22.000 m² Nutzfläche werden mit dem zunehmenden Verkehr um weitere 250 m verlängert, wodurch eine Nutzfläche von 7000 m² für Petroleum gewonnen wird. Die Hafenanlage besitzt ein Lagerhaus (ein zweites ist in Bau, da ersteres nur für Zucker Verwendung finden soll) mit Lastaufzügen und Warenschlitten, Schupfen, gedeckte und ungedeckte Lagerplätze, 2 Elevatoren, 2 Rollbrücken von 53 m Reichweite (2 weitere sind in Bau) u. a. Seit 1926 in Betrieb, wächst der Hafenverkehr von Jahr zu Jahr. Er erreichte 1928 94.240 Tonnen (gegen 58.976 t im Jahre 1927).

Es langten ein:	auf der Saône	372 Fahrzeuge mit 71.921 t
	auf dem Rhone	20 Fahrzeuge mit 5.618 t
Es gingen ab:	auf dem Rhone	27 Fahrzeuge mit 8.319 t
	auf der Saône	18 Fahrzeuge mit 1.138 t

8730 t wurden von der Bahn übernommen (Brennstoffe), 47 t zugeführt. Von der auf der Saône (Talfahrt) eingelangten Tonnage waren 45.257 t Metallwaren, 15.526 t Baumaterial, 8958 t Kohle, von der auf dem Rhone in Bergfahrt beförderten Tonnage 3995 t Baumaterial.

Das Tunnelprojekt Spanien-Nordafrika.

In Spanien wird jetzt wieder eifrig für den Plan eines Tunnels unter der Straße von Gibraltar geworben. Über diesen Plan berichtete kürzlich der Subdirektor des Spanischen Institutes für Meereskunde in der Geographischen Gesellschaft in Madrid,¹ der Mitglied der Kommission ist, die das Projekt ausarbeiten soll. Man hält die Durchführung für nicht allzu schwierig und knüpft an sie große wirtschaftliche Erwartungen, die eine Verbindung Europas mit den Transafrikalinien und auch Afrikas mit den zentralasiatischen Bahnen zum größten Vorteil Spaniens erfüllen soll.

Polens Anteil am Kohlenhandel.

Polens Wirtschaft ist seit dem Bestehen des Staates fast immer passiv; 1922 mit 190 Millionen Goldfranken, 1924 mit 213, 1925 mit 331, 1927 mit 221, 1928 mit 455 Millionen Goldfranken. Nur die Jahre 1923 und 1926 hatten eine aktive Handelsbilanz auszuweisen; ersteres schloß mit einem Aktivum von 79 Millionen Goldfranken, letzteres mit einem solchen von 410 Millionen Goldfranken. Dieses hohe Aktivum ergab die infolge der langen Dauer des englischen Bergarbeiterstreiks erhöhte Nachfrage nach polnischer Kohle aus dem oberschlesischen Bergbaugbiet und der daraus sich entwickelnde verstärkte Abbau und Absatz auf dem ausländischen, besonders dem nordischen Markte.

Von den großen Kohlenlagern am Fuße von Sudeten und Karpathen in Oberschlesien, an denen vor dem Kriege Deutschland mit 53 Prozent, Österreich-Ungarn mit 39 Prozent, Rußland mit etwa 8 Prozent beteiligt war, sind 72 Prozent in den Besitz Polens (etwa 3880 Quadratkilometer), 17,5 Prozent in den der Tschechoslowakei übergegangen, während Deutschland nur etwa 10,5 Pro-

¹ D. Rafael de Buen, El tunel del Estrecho de Gibraltar Boletin de la Real Sociedad Geográfica 69 (1929) 67—93.

zent verblieben. Die Kohlenreserven im polnischen Anteil des Kohlenbeckens werden auf 146 Milliarden Tonnen geschätzt, wovon 82 Milliarden Tonnen sich in geringerer als 1500 m Tiefe vorfinden. Vielfach in antiklinalen Aufwölbungen lagernd und 9, 12, ja bis 15 m mächtig, sind die Kohlenflöze leicht und ohne besondere Kosten abzubauen, die noch dadurch verringert werden, daß in dem überaus dicht besiedelten Gebiete — über 1000 Einwohner auf 1 Quadratkilometer — ausreichende und infolge ihrer bescheidenen Lebenshaltung sehr billige Arbeitskräfte zur Verfügung stehen. Aber während z. B. die belgischen Kohlenbergbaugebiete von einem dichten Netz sich weit hinziehenden, vielfach kreuzenden und sich verzweigenden Arbeiter-Wohnstraßen überzogen sind, dessen Hauptknotenpunkte in den einzelnen Kohlengruben, bzw. großen Industriewerken liegen, bildet in Oberschlesien jede Grube, jedes bedeutendere Werk eine städtische Ansiedlung für sich, die häufig den Namen des industriellen Unternehmens, dem sie ihre Gründung dankt, trägt, z. B. Königshütte.

Durch die Erwerbung des größten Teiles des oberschlesischen Kohlenbeckens und die steigende Ausbeutung der Kohlenflöze, die den größten Reichtum der polnischen Wirtschaft darstellen, ist Polen im Kohlenbergbau an die fünfte Stelle (hinter die Vereinigten Staaten, Großbritannien, Deutschland, Frankreich) gerückt. Seine Förderung, die im Jahre 1925 29 Millionen Tonnen betragen hat, ist im Jahre 1926 auf 36 Millionen Tonnen gestiegen, 1927 auf 38 Millionen Tonnen, 1928 auf 41 Millionen Tonnen, so daß nach Befriedigung des heimischen Bedarfes noch ein bedeutender Überschuß für die Ausfuhr bereit steht. Vor dem Kriege ging die oberschlesische Kohle hauptsächlich auf der Oder zu Tal nach Stettin und besonders nach Hamburg, ein anderer Teil floß nach Österreich ab. Ihr Absatz in den baltischen Ländern, wo die englische Kohle fast eine Monopolstellung erlangt hatte, war aber nur gering. Erst in der Zeit des englischen Bergarbeiterstreiks ist es der polnischen Kohle gelungen, den skandinavischen Markt zu erobern und dann auch späterhin zu behaupten, so daß etwa 42 Prozent der polnischen Kohlenausfuhr in den Randländern des Baltischen Meeres Absatz finden. In den Kohlenhandel dahin teilen sich zwei Häfen, jener der freien Stadt Danzig und der von Gdingen.

Kohlenausfuhr in 1000 Tonnen.

	Über Danzig	über Gdingen
1926	2600	451
1927	3000	864
1928	4100	1740

Der Hafen von Gdingen (polnisch Gdynia) wurde erst kraft eines Gesetzes vom Jahre 1921 im Putziger Wiek, geschützt durch die Halbinsel Hela, zu bauen begonnen. Die Stadt breitet sich bogenförmig über die weite Niederung an der Redamündung. Der Hafen ist seewärts durch die Putziger Nehrung, einen teilweise bewaldeten Strandwall, geschützt. Molen und Wellenbrecher schließen eine Reihe äußerer Hafenbecken (den Militärhafen im Norden, den Vorhafen in der Mitte [125 Hektar Fläche] mit abgegrenztem Kohlenhafen, den Fischerei- und lokalen Handelshafen im Süden) ab. Nach seiner Vollendung, die für 1931 in Aussicht genommen ist, wird der Hafen eine Fläche von 450 Hektar einnehmen, über 13 km Kaianlagen (bei 8—11 m Tiefe) besitzen und einen Warenumschatz von 15 Millionen Tonnen bewältigen können.

Hafenverkehr seit Eröffnung des Hafens für die Schifffahrt.

Schiffe	Gesamthandel				
	Eingang	Ausgang	an Gütern in t	Einfuhr in t	Ausfuhr in t
1924	27	27	9.717	631	9.086
1925	85	72	51.768	1.586	50.182
1926	298	303	414.005	179	413.826
1927	530	510	896.141	6.702	889.439
1928	1108	1093	1,957.348	190.133	1,767.215

Wie ersichtlich, ist die Einfuhr sehr bescheiden, wenn sie auch von Jahr zu Jahr anwächst. 1928 wurden unter andern 74.000 Tonnen Thomasschlacke, 57.000 Tonnen Reis, der in einer neuen Reismühle an Ort und Stelle geschält wird, 8000 Tonnen Geschoße, 7000 Tonnen Salpeter, 3000 Tonnen Phosphate gelöst. Die Ausfuhr bestand fast ausschließlich, 1,741.480 Tonnen von insgesamt 1,767.215 Tonnen in Kohle. Obwohl noch unvollendet, ist der Kohlenhafen bereits gut ausgestattet, arbeiten Elevatoren mit einer Kapazität von 32—50 Tonnen und Entladungsvorrichtungen, die ermöglichen, einen Waggon von 20 Tonnen in 2 Minuten zu heben, zu wägen, in den Schiffsrumpf zu entleeren und wieder auf das Geleise zu stellen. Obwohl der Hafen noch in Bau und die Bahnverbindung mit dem Landinnern schlecht ist, hat sich die Kohlenausfuhr über Gdingen seit 1926 vervierfacht. Eine direkte Bahnverbindung Gdingen—Oberschlesien ist über Hohensalza (Inowroclaw) in Bau.

Brasiliens Bevölkerung.

Ende 1929 wurde die Bevölkerung Brasiliens mit 39,104.000 Einwohnern errechnet; die Volkszahl nähert sich jener Ziffer, die als untere Grenze für diejenige eines Großstaates angenommen wird. Eine romanische Großmacht mehr, stärkt das Ansehen der lateinischen Staaten in der Welt und Brasilien fühlt sich bereits heute als Führer des ibero-amerikanischen Gedankens.

Die Zunahme der Bevölkerung seit Anfang der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts veranschaulichen folgende Ziffern: 1872 werden knapp 10,000.000 angegeben, 1888 14,000.000, 1900 17,320.000, 1920 aber schon 31,000.000; die Bevölkerung ist also in den letzten 60 Jahren auf das Vierfache angewachsen. Während der zwei letzten Dezennien sind in Brasilien etwa 2 Millionen Einwanderer gezählt worden. Den größten Anteil an der Zuwanderung stellen die Portugiesen, etwa $\frac{1}{3}$, dann reihen Spanier und Italiener mit je $\frac{1}{6}$, ferner Deutsche, und in der jüngsten Zeit suchen Angehörige der Baltischen Länder hier eine neue Heimat zu finden.

Die Italiener haben sich hauptsächlich im Staate Sao Paulo niedergelassen, die Deutschen bevorzugten früher Rio Grande do Sul und Santa Catherina. Die Zuwanderer finden leicht Aufnahme in die brasilianische Nation, so daß die Zahl der Staatsfremden trotz der beträchtlichen Einwanderung gering ist, kaum mehr als 4 Prozent ausmacht. Die Heranbildung einer brasilianischen Nation aus den verschiedenen Komponenten der Bevölkerung: Europäer verschiedener Nationalität, Neger, Indianer und Mischlinge macht rasche Fortschritte. Die neue Berechnung wird daher kaum mehr die Zahlenverhältnisse wie 37 Prozent Weiße, 37 Prozent Mischlinge, 7 Prozent Indianer und 20 Prozent Neger und

Mulatten aufweisen. Unter den europäischen Einwanderern haben sich die Deutschen ihre Selbständigkeit am meisten gewahrt und sich vielleicht zu wenig die Staatssprache angeeignet; sie haben daher nur geringen Anteil an den Regierungsgeschäften erlangt. H.

Eisenindustrie in Südafrika.

Die südafrikanische Eisenindustrie ist an das Erzvorkommen bei Prätoría gebunden. Sie wurde 1927 vom Staate mit einem Kapital von 120.000.000 österreichischen Schilling ins Leben gerufen, wovon der Staat $\frac{1}{7}$ auf sich nahm und weitere $\frac{3}{7}$ der Obligationen garantierte. Die bekannten Vorkommen werden mit 100.000.000 Tonnen angegeben. Der Eisengehalt der Erze ist 48 Prozent. 190 km nördlich von Prätoría hat man am Krokodilfluß ein Hematitlager, das als Tagbau betrieben werden kann, entdeckt. Es enthält sehr reine Erze (60 Prozent). Nicht so günstig steht es mit der Kohle. Die Vorräte der südafrikanischen Union werden auf 250.000.000 Tonnen geschätzt, befinden sich aber meist in Natal und im Osten von Transvaal. Erstere liefern eine ausgezeichnete Koks-kohle, aber sie liegen über 320 km von Prätoría entfernt. Die Lager in Transvaal geben eine für die Metallindustrie weniger geeignete Kohle, liegen dafür aber nur 100 km von Prätoría, an der Bahn Prätoría—Delagoa-Bai und werden daher besonders für die Hochöfen genutzt. Die Eisenwerke von Prätoría liefern 150.000 bis 300.000 Tonnen Roheisen und Schienen.

Außenhandelssummen der Erdteile 1928

in Millionen R. M. und %

	Einfuhr	%	Ausfuhr	%	Bilanz
Europa	81.606	57·7	64.967	48·7	— 16.639
Asien	18.419	13	20.038	15	+ 1.619
Afrika	5.326	3·8	4.796	3·6	— 530
Australien	3.756	2·7	3.913	2·9	+ 157
Amerika	32.306	22·8	39.823	29·8	+ 7.517
Summe	141.415	100	133.537	100	— 7.877
Summe 1928 in Vorkriegswert	101.227		95.588		— 4.639
Summe 1913	81.938		77.095		— 4.843
Europa 1913	51.000	62	43.000	55	— 8.000

Außenhandel von Rußland und der Sowjet-Union im Zeitraume 1884 bis 1928 in Millionen Goldrubel

	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamt- Außen- handel	Ausfuhrüber- schuß (+) bezw. Einfuhr- überschuß (—)
Mittel 1884 — 1888	603	439	1042	— 164
„ 1889 — 1893	639	420	1059	— 219
„ 1894 — 1898	705	573	1278	— 132

	Einfuhr	Ausfuhr	Gesamt- Außen- handel	Ausfuhrüber- schuß (+) bezw. Einfuhr- überschuß (-)
„ 1899 — 1903	793	631	1424	— 162
„ 1904 — 1908	1046	770	1816	— 276
„ 1909 — 1913	1521	1140	2661	— 381
1913	1520·1	1374·0	2894·1	— 146·1
1914	956·1	1098·0	2054·1	+ 141·9
1915	401·8	1138·6	1540·4	+ 736·8
1916	502·0	2488·4	2990·4	+ 1986·4
1917	488·1	2448·8	2936·9	+ 1960·7
1918 in Vorkriegswerten	7·5	57·3	64·8	+ 49·8
1919	—	0·6	0·6	+ 0·6
1920	1·4	29·3	30·7	+ 27·9
1921	20·2	210·0	230·2	+ 189·8
1922	81·6	269·9	351·5	+ 188·3
1923	205·8	144·0	349·8	— 61·8
1924	311·0	228·1	539·1	— 82·9
1924/25 ¹⁾ in Vorkriegswerten	370·8	421·8	792·6	+ 51·0
„ Gegenwartswerten	575·3	719·9	1295·2	+ 144·6
1925/26 ¹⁾ „ Vorkriegswerten	476·5	466·9	943·4	— 9·8
„ Gegenwartswerten	676·6	656·4	1333·0	— 20·2
1926/27 ¹⁾ „ Vorkriegswerten	566·5	505·5	1272·0	— 61·0
„ Gegenwartswerten	770·5	713·7	1484·2	— 56·8
1927/28 ¹⁾ „ Vorkriegswerten	615·8	751·7	1367·5	+ 135·9
„ Gegenwartswerten	773·9	944·7	1718·6	+ 170·8

¹⁾ Das Jahr zählt vom 1. Okt. bis 30. Sept.

Sovjet Yearbook 1929, London

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1930

Band/Volume: [73](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen. Bemerkungen zum Polarjahr 1932—33. 68-75](#)