

Kleinere Mitteilungen.

Albaniens Verwaltungsgebiete und ihre Bevölkerung.

Das Königreich Albanien hat nach den letzten offiziellen Angaben eine Fläche von 27.539 Quadratkilometern, die eine Bevölkerung von 833.748 Seelen trägt. Die mittlere Besiedlungsdichte wird mit 30 Einwohnern auf einen Quadratkilometer berechnet. 67 Prozent der Bevölkerung sind Muselmanen, 21.4 Prozent bekennen sich zum griechisch-orthodoxen Glauben und nur 11.6 Prozent zur katholischen Religion.

Administrativ gliedert sich das Königreich in 10 Verwaltungsbezirke oder Präfekturen. Über ihre Ausdehnung, Bevölkerungs-, Siedlungsdichte und die Zugehörigkeit ihrer Bewohner zu den vorherrschenden Religionsgenossenschaften gibt nachfolgende Übersicht Aufschluß.

| | Fläche in km ² | Ein- wohner | auf 1 km ² | Moham- meda- ner | Griech- isch- Ortho- doxe | Katho- liken |
|--------------------------------------|------------------------------|----------------|--------------------------|---------------------------------|------------------------------------|-----------------|
| | | | | in % der Gesamt- bevölkerung | | |
| Beratit (Berat) | 2.135 | 38.937 | 18 | 90 | | 10.0 |
| Dibres (Dibra) | 2.386 | 82.214 | 34 | 89 | 1.8 | 9.2 |
| Durrsit (Durazzo) | 1.596 | 59.251 | 37 | 83.5 | 7.8 | 8.7 |
| Elbassanit (Elbassan) | 2.955 | 81.228 | 27 | 92.1 | 7.9 | |
| Gjonokastra (Argirokastro) | 4.142 | 127.545 | 30 | 48 | 52 | |
| Korca (Koriza) | 3.932 | 116.212 | 29 | 72.7 | 27.3 | |
| Kosova (Cossovo) | 3.312 | 127.864 | 38 | 62.0 | 38.0 | |
| Shkodres (Skutari) | 4.870 | 117.618 | 24 | 33.1 | 1.6 | 65.3 |
| Tiranes (Tirana) | 850 | 37.244 | 43 | 95.6 | 2.4 | 2.0 |
| Vlores (Valona) | 1.360 | 45.635 | 33 | 65.5 | 34.3 | 0.2 |

Eine vergleichende Betrachtung von Landkarte und tabellarischer Übersicht zeigt, daß im allgemeinen das mittlere und nördliche Albanien, bezw. die Küstenebenen die dichteste Besiedlung aufzuweisen haben, die gleichwohl, wenn man von der nächsten Umgebung der Hauptsadt Tirana absieht, entsprechend dem Gebirgsreichtum des Landes und seiner Abgeschlossenheit nirgends auch nur die Dichte von 40 Einwohnern auf 1 Quadratkilometer erreicht. In den Küstengebieten sind es die wenigen alten Stadtsiedlungen, welche die Dichteziffer des ganzen Kreises, dem sie angehören, beeinflussen. Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung bekennt sich zum Islam, dem nur in den Verwaltungsbezirken Shkodres im Nordwesten des Königreiches und im Kreise Gjonokastra weniger als 50 Prozent der Bevölkerung angehören. Im Kreise Shkodres bekennen sich 65.3 Prozent der Bevölkerung zum katholischen Glauben, der noch in

den Kreisen Beratit, Dibres und Durrsit stärkere (10 Prozent, 9·2, bezw. 8·7 Prozent der Bevölkerung) Anhängerschaft zählt. In dem im Süden von Griechenland begrenzten Kreis von Gjonokastra ist die griechisch-orthodoxe Glaubensgruppe die stärkste (52 Prozent). Hier werden aber auch noch etwa 40 Juden ausgewiesen, die sonst nirgends genannt sind.

Die griechische Flüchtlingsbewegung.

Über den Umfang der aus türkischen Gebieten nach Griechenland erfolgten Flüchtlingswanderung von Hellenen, einer der gewaltigsten Völkerwanderungen überhaupt, geben folgende Angaben einen Überblick.

Die Zahl der Flüchtlinge, die in Griechenland bei der Zählung vom 15. Mai 1928 festgestellt worden sind, beträgt 1,221.849. Da die Gesamtbevölkerung zu diesem Termin 6,204.684, im Jahre 1920 (auf die heutigen Grenzen bezogen) 5,016.889, betragen hat, so ergibt sich — trotz der Kriegsverluste und der Mindergeburtlichkeit infolge des Krieges — ein Zuwachs von 1,187.795 Personen, der also restlos auf die Flüchtlingszuwanderung zu buchen ist. Dadurch ist die Bevölkerungsdichte von 39·5 je Quadratkilometer auf 48·9 gestiegen.

Von den Flüchtlingen sind nur 151.892 bereits vor dem griechischen Zusammenbruch in Kleinasien angekommen, 1,069.957 nachher. Die stärkste Ansammlung von Flüchtlingen wiesen auf: Athen (129.380), Piräus (101.185), Saloniki (117.041). Nahezu 30% sind also in die beiden Großstadtsiedlungen eingewandert. (Bulletin mensuel de Statistique de la Grèce, IV. 1929.) *Dr. D.*

Hollands Kohlenwirtschaft

in 1000 t.

| | Staatsgruben | Privatgruben | Insgesamt |
|------|--------------|--------------|-----------|
| 1913 | 418 | 1455 | 1873 |
| 1919 | 1476 | 1925 | 3402 |
| 1922 | 2086 | 2484 | 4570 |
| 1925 | 3805 | 3044 | 6848 |
| 1926 | 5196 | 3454 | 8650 |
| 1927 | 5831 | 3492 | 9323 |
| 1928 | 6905 | 3789 | 10694 |
| 1929 | 6812 | 4801 | 11613 |

Erdölindustrie im Bunde der S. Sowjetrepubliken.

Die Steigerung industrieller Tätigkeit in Rußland zeigt sich am deutlichsten in der Erdölwirtschaft, die in der jüngsten Zeit im Gebiet von Grosny eine starke Entfaltung aufweist.

Die Rohölerzeugung wird für die Jahre 1913, 1927/28 und 1928/29 durch folgende Ziffern charakterisiert:¹

| | Totalerzeugung | Bakugebiet | Grosnygebiet | Kubangebiet | Embagebiet |
|---------|-----------------|------------|--------------|-------------|------------|
| | in Millionen t. | | | | |
| 1913 | 9·22 | 7·67 | 1·21 | 0·09 | 0·10 |
| 1927/28 | 11·50 | 7·57 | 3·58 | 0·10 | 0·25 |
| 1928/29 | 13·55 | 8·68 | 4·46 | 0·14 | 0·27 |

¹ Nach Michael Ansky in der Zeitschrift Petroleum, XXVI. Bd., 1930,

Im Vergleich zum Jahre 1913 ist im vergangenen Jahre die Erdölförderung um 47% gestiegen. 1928/29 wurden 7,775.000 t Erdölprodukte auf dem Inlandsmarkte abgesetzt und 3,622.000 t in das Ausland verkauft. Die folgenden Ziffern lassen die Erdölprodukte, die der Binnenmarkt und der Außenhandel begehrt, erkennen.

| | in 1000 t. | | | |
|-----------------|-------------|---------|-------------|---------|
| | Binnenmarkt | | Außenhandel | |
| | 1926/27 | 1928/29 | 1926/27 | 1928/29 |
| Benzin | 77 | 129 | 599 | 1036 |
| Petroleum | 1018 | 1566 | 438 | 779 |
| Schmieröle | 160 | 289 | 198 | 262 |
| Heiz- und Rohöl | 4470 | 5574 | 802 | 1546 |
| | 5725 | 7558 | 2037 | 3263 |

Gegenüber der Vorkriegszeit hat sich der Außenhandel fast vervierfacht. Besonders groß ist die Steigerung der Ausfuhr nach England, Britisch-Indien und nach Ägypten, vor allem aber nach Italien.

Ausfuhr von Erdölprodukten nach einzelnen Ländern in 1000 t.

| | 1913 | 1927/28 | 1928/29 |
|-------------|------|---------|---------|
| England | 178 | 387 | 725 |
| Ägypten | 123 | 219 | 238 |
| Indien | | 155 | 174 |
| Deutschland | 129 | 344 | 485 |
| Frankreich | 112 | 355 | 356 |
| Italien | 17 | 494 | 519 |
| Spanien | 83 | 104 | 97 |
| Belgien | | 206 | 308 |
| Türkei | 149 | 121 | 184 |

S. 469 f.

Wandlungen im Außenhandel der Vereinigten Staaten.

Millionen Dollars.

| | Rohstoffe | | Nahrungsmittel | | Halbfabrikate | | Fertigwaren | |
|-----------|-----------|---------|----------------|---------|---------------|---------|-------------|---------|
| | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr | Einfuhr | Ausfuhr |
| 1913 | 946 | 740 | 406 | 503 | 349 | 409 | 408 | 776 |
| 1923 | 1407 | 1208 | 893 | 841 | 721 | 564 | 771 | 1478 |
| 1929 | 1559 | 1142 | 962 | 754 | 885 | 729 | 994 | 2532 |
| Überschuß | | | | | | | | |
| 1913 | 206 | | | 97 | | 60 | | 368 |
| 1923 | 199 | | 52 | | 157 | | | 707 |
| 1929 | 417 | | 208 | | 156 | | | 1538 |

Nach Wirtschaftsdienst Hamburg, 930, S. 1097.

Ein Kulturwerk der Indischen Regierung.

Indien, das jetzt im Mittelpunkt des politischen Interesses steht, gehört infolge seiner außerordentlichen Größe noch immer zu den unbekanntesten Gebieten des Ostens. So wird die große Zahl verschiedener Völker in Indien gewöhnlich unterschätzt. Noch weniger bekannt ist, daß außer den zivilisierten Ländern der großen hinduistischen Nationen sich in Indien noch ausgedehnte wilde Gebiets-

strecken befinden, wo in entlegenen Gebirgen und dichten Dschungeln zahllose Primitivvrasen leben. Es sind das viele Millionen von Menschen, die kaum eine Vorstellung von den Hindukulturen in den Ebenen haben, die die Hindus als ihre Todfeinde ansehen und die nie den Namen eines Gandhi oder Tagore hörten. Um eine Vorstellung von der Verbreitung dieser Urwaldstämme und der indischen Kasten zu gewinnen, die sowohl für die Verwaltung, als für die Wissenschaft von größter Bedeutung sind, hat sich die indische Zentralregierung auf Veranlassung des Anthropologen der Breslauer Universität, des Indien-Forschers Baron von Eickstedt, entschlossen, bei der nächsten Volkszählung am 1. Januar 1931 das Material zu einer genauen Karte der Verbreitung der Kasten und Stämme des indischen Kaiserreiches sammeln zu lassen. Das bedeutet die kartographische Aufnahme von vielen Hundert Millionen von „Indern“ verschiedenster Rassen, Völker und Stämme. Es ist bemerkenswert, daß die indische Regierung trotz der herrschenden politischen Schwierigkeiten ein Kulturwerk von derartigem Umfang in Angriff nimmt.

Die Wasserkräfte Japans.

Aufbau und klimatische Verhältnisse in Japan sind der Kraftgewinnung aus den natürlichen Wasserläufen des Landes überaus günstig.¹ Mächtige Gebirgszüge überragen Tiefebene und Einbruchsbecken und ermöglichen die Nutzung des Gefälles der Gewässer in nur geringer Entfernung von den Niederungen; die Niederschläge, sowohl Regen- als Schneefälle, sind in ganz Japan reichlich. Dazu kommt, daß die beiden Gebirgshänge, dem Verlaufe des Gebirges entsprechend, hinsichtlich der Niederschlagsmenge wie auch deren Verteilung recht wesentliche Gegensätze aufweisen, welche der Kraftgewinnung sehr zugute kommen. Der dem Pazifischen Ozean zugewandte Ostabfall erhält die bedeutendsten Niederschläge (100 bis 200 cm) im Sommer, die Maxima fallen in die Monate Mai und September. Der Winter ist hier die trockene Jahreszeit, die Regenmengen sind selbst am Fuße des Fudji yama (3778 m) gering. Der Westabfall erhält weit größere Niederschlagsmengen, und zwar in der kalten Jahreszeit (Maximum im Dezember). Auf den Hohenrücken häufen sich viel größere Schneemengen an, als auf dem Ostabfall. Diese Unterschiede im Wasserhaushalte der beiden Gebirgsabhänge machen es möglich, die Perioden geringer Wasserführung abzukürzen, die Verbindung beider Kraftquellen, Wasser und Kohle, aber gestattet eine konstante Stromerzeugung, indem zur Zeit größerer Wasserarmut mächtige Thermoelektrizitätswerke die erforderliche Energiemenge liefern.

Japans größten Reichtum an nutzbaren Wasserkraften birgt die Insel Nippon (Hondo), deren mittlerer gebirgiger Teil die höchsten Erhebungen aufweist, die mächtigsten Wasserläufe entsendet. Sowohl im Nordosten als im Südwesten desselben breiten sich ausgedehnte Ebenen, Hauptzentren der Besiedlung und des Wirtschaftslebens Japans (Tokio-Yokohama und Nagoja-Osaka-Kioto), drei Bezirke allein erstellen 3,730.000 HP., also etwa die Hälfte des Mittelwertes der verfügbaren Wasserkraft des Inselreiches, die mittels Starkstromfernleitung

¹ Vgl. H. Cavallès, La houille blanche au Japon, in „Annales de Géographie, 1929, S. 394 f.

(154.000 Volt), deren längste 300 km Erstreckung nicht überschreitet, den Bedarfsgebieten zugeführt werden. Hier im mittleren Nippon finden sich auch die größten Kraftwerke und das engste Stromverteilungsnetz; daneben kommt den Kraftquellen der andern Teile der japanischen Inseln nur geringere Bedeutung zu, sie haben aber auch geringeren Kraftbedarf.

Der Bau des ersten Hydroelektrizitätswerkes in Japan fiel in das Jahr 1891, in die Zeit der Vollendung des Verbindungskanals zwischen dem Biwa-See und Kioto. 1903 betrug die Leistungsfähigkeit aller hydroelektrischen Anlagen in Japan kaum 17.500 HP. Nach dem russisch-japanischen Krieg machte der Ausbau der Wasserkräfte rasche Fortschritte. Das Kraftwerk des aus dem Randgebiet des Fudji yama kommenden Katsura-Gawa, der 1907 begründeten „Tokio-Electric Light Co.“, der mächtigsten aller derartigen Gesellschaften im Lande, erhielt bereits eine Kapazität von 20.000 HP. Die gewonnene Energiemenge wurde mittels Fernleitung Tokio zugeführt. 1912 erreichte die Leistung der japanischen Hydroelektrizitätswerke bereits 50 Prozent der Gesamtkapazität der Kraftwerke des Inselreiches und stieg weiter rasch an, besonders nach Beendigung des Weltkrieges. Heute schätzt man die Kapazität der bereits genutzten japanischen Flüsse bei mittlerer Wasserführung auf 6,415.000 HP, bei einer sechsmonatigen Wasserführung auf 14,093.000 HP. Die Zahl der Hydroelektrizitätswerke, welche 1917 mit 482 (Kapazität 694.000 HP) angegeben wurde — 104 mit einer Gesamtkapazität von 620.000 HP. waren noch in Ausbau —, betrug 1926 1453 Werke (Kapazität 2,670.000 HP); weitere 181 Betriebe mit 1,937.000 HP waren noch unvollendet. Die Kapazität der japanischen Thermoelektrizitätswerke belief sich zum selben Zeitpunkte auf 1,680.000 HP, weitere 302.000 HP waren in Ausbau.

Die Verwendung der gewonnenen Wasserkraft ist eine äußerst mannigfaltige. Sehr starken Bedarf daran hat die japanische Industrie, so die Textil- (Seiden- und Baumwoll-) Industrie, die Metall- (besonders die Kupfer-) Industrie, die chemische Industrie und andere Zweige, die fast durchaus elektrifiziert sind, ferner das Verkehrswesen, in welchem immer stärker zum elektrischen Betrieb übergegangen wird, so bei den Trambahnen der großen Städte, den Vorortelinien in der Umgebung von Tokio, Yokohama, Kioto; aber auch die Hauptstränge des staatlichen Eisenbahnnetzes werden auf elektrischen Betrieb umgebaut. Die Verwendung des elektrischen Stromes zu Beleuchtungszwecken, wie auch sonst in Haushalt und Wirtschaft hat sowohl in den Städten als auch auf dem Lande rasche Verbreitung gefunden. Ende 1925 wurde die Zahl der mit elektrischer Beleuchtung ausgestatteten Häuser auf 9,652.000, die Zahl der in Betrieb stehenden Lampen auf 27,320.000 geschätzt. Die Mittelzahl von 2-8 Flammen pro Haus ist äußerst gering und nur so erklärlich, daß sich sehr viele Häuser nur mit einer einzigen Lampe begnügen. In den Städten beginnt man den elektrischen Strom für Heiz- und Kochzwecke heranzuziehen, auf dem Lande für die Erntearbeiten, in der Seidenraupenzucht aber auch für die Bewässerung und Entwässerung der Grundstücke.

Verkehr durch den Suezkanal 1929.

In Fortsetzung der Mitteilungen über den Verkehr im Suez-Kanal im vorigen Jahrgang, S. 219 f. seien die Leistungen des Jahres 1929 kurz berichtet.

| | Zahl der Schiffe | 1000 BRT | 1000 NRT | % | Ladung 1000 t |
|--------------------------|------------------|----------|----------|------|---------------|
| | 6274 | 46278 | 33466 | | 34516 |
| davon trugen die Flagge: | | | | | |
| Großbritanniens | 3517 | 26379 | 19114 | 57·1 | |
| der Niederlande | 653 | 4895 | 3544 | 10·6 | |
| Deutschlands | 620 | 4810 | 3455 | 10·3 | |
| Frankreichs | 399 | 3123 | 2166 | 6·5 | |
| Italiens | 319 | 2109 | 1525 | 4·6 | |

Verkehr durch den Panamakanal 1929.

| | Zahl der Schiffe | 1000 BRT | 1000 NRT | % | Ladung in 1000 t |
|-------------------------------|------------------|----------|----------|------|------------------|
| | 6430 | 38062 | 23242 | | 31450 |
| davon trugen die Flagge: | | | | | |
| der Vereinigten Staaten v. A. | 2861 | 17936 | 11063 | 47 | 14844 |
| Großbritanniens | 1667 | 10547 | 6469 | 27·8 | 8263 |
| Norwegens | 392 | 1928 | 1165 | 5 | 1785 |
| des Deutschen Reiches | 402 | 1686 | 1011 | 4·3 | 1532 |
| Japans | 150 | 929 | 611 | 2·6 | 911 |

Die [Erdölförderung der wichtigsten Staaten

| | in 1000 t und in % | | | |
|---------------------------|--------------------|-------|--------|-------|
| | 1928 | % | 1929 | % |
| Vereinigte Staaten v. A. | 124586 | 68 | 143300 | 67·6 |
| Venezuela | 15839 | 8 | 19600 | 9·2 |
| Bund der S. S. Republiken | 11509 | 6·4 | 16150 | 6·9 |
| Mexiko | 7653 | 3·8 | 6380 | 3 |
| Persien | 5588 | 3·3 | 6430 | 3 |
| Niederländ. Indien | 4076 | 2·4 | 5420 | 2·6 |
| Rumänien | 4269 | 2·3 | 4990 | 2·3 |
| Kolumbien | 2843 | 1·5 | 2900 | 1·4 |
| Peru | 1579 | 0·9 | 1910 | 0·9 |
| Argentinien | 1326 | 0·7 | 1260 | 0·6 |
| Trinidad | 1078 | 0·6 | 1260 | 0·6 |
| Serawak | 762 | 0·4 | 754 | 0·4 |
| Polen | 743 | 0·4 | 708 | 0·3 |
| Japan u. Formosa | 250 | 0·1 | 300 | 0·1 |
| Andere Gebiete | 1900 | 1·2 | 2200 | 1·1 |
| Erde | 184174 | 100·0 | 212900 | 100·0 |

Vgl. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Wien 1922, 1924, 1926.

Teerproduktion auf der Erde.

Teer ist in den letzten Jahrzehnten einer der wichtigsten Rohstoffe der chemischen Industrie geworden; seiner Erzeugung wird in den Großstaaten viel Aufmerksamkeit gewidmet. 1929 wurde eine Gesamterzeugungsmenge von über 8,000.000 t festgestellt, an der die Vereinigten Staaten von Amerika mit 2,500.000 t, England mit 1,800.000 t, Deutschland mit 1,700.000 t, Frankreich mit

350.000 t, Belgien mit 200.000 t, Holland mit 80.000 t, Rußland mit 300.000 t Anteil haben.

Kraftwagen im Weltverkehre.

Eine internationale Zählung, der in Betrieb stehenden Kraftwagen — Lagerbestände von Fabriken und Händlern sind nicht einbezogen — ergab zu Beginn 1930 einen Weltbestand von 34,879.320 Stück, somit nahezu die dreifache Ziffer der ersten Zählung, welche 1922 durchgeführt worden war und einen Weltbestand von 12,588.950 Kraftwagen ausgewiesen hatte. 1925 zählte man 21,374.506 Kraftwagen, 1926 24,542.270, 1927 27,527,240, 1928 29,638.535, 1929 deren 31,851.790. Aus den genannten Zahlen ergibt sich, daß die Zunahme des internationalen Kraftwagenparks in der Periode 1922—1930 rund 176 Prozent beträgt, jene des letzten Jahres (1929—1930) 9.5 Prozent. Die größte prozentuelle Zunahme zeigt die Tschechoslowakei, deren Wagenpark von 1922 bis 1930 von 4130 auf 65.600, d. i. um 1488 Prozent angewachsen ist. Deutschlands Kraftwagenbestand hat im selben Zeitraume um 567 Prozent zugenommen. Den kleinsten prozentuellen Zuwachs, 151 Prozent, verzeichnen die Vereinigten Staaten von Amerika

| Länder | Personen- und Lastwagen in 1000 | 1 Kraftwagen entfällt auf Ev. | Länder | Personen- und Lastwagen in 1000 | 1 Kraftwagen entfällt auf Ev. |
|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| Erde | 35.000 | 55 | Schweiz | 71 | 56 |
| Vereinigte Staaten | 26.565 | 4 | Tschechoslowakei | 66 | 206 |
| Großbritannien | 1.371 | 33 | Cuba | 48 | 60 |
| Frankreich | 1.266 | 32 | Algerien | 45 | 135 |
| Canada | 1.169 | 8 | Uruguay | 44 | 40 |
| Deutschland | 609 | 101 | Hawaii | 43 | 8 |
| Australischer Bund | 570 | 11 | Norwegen | 41 | 68 |
| Argentinien | 359 | 30 | Polen | 38 | 778 |
| Italien | 231 | 176 | Chile | 35 | 115 |
| Brasilien | 188 | 212 | Österreich | 35 | 190 |
| Spanien | 178 | 129 | Rumänien | 32 | 545 |
| Neuseeland | 173 | 9 | China | 30 | 14.697 |
| Brit. Indien | 164 | 2.000 | Portugal | 29 | 208 |
| Schweden | 145 | 42 | Ägypten | 26 | 544 |
| Südafrikanische Union | 142 | 49 | Rußland | 24 | 4.204 |
| Belgien | 140 | 53 | Ungarn | 19 | 416 |
| Dänemark | 103 | 33 | Griechenland | 17 | 363 |
| Niederlande | 98 | 78 | Südslawien | 11 | 1.090 |
| Japan | 90 | 700 | Luxemburg | 8 | 36 |
| Mexiko | 81 | 177 | Bulgarien | 3.3 | 1.731 |
| Niederländ. Indien | 71 | 731 | | | |

Eine Betrachtung der räumlichen Verteilung der in Betrieb stehenden Kraftwagen ergibt für Amerika (1930) die Riesenziffer von 28,612.140 Kraftwagen, d. s. 82 Prozent des Kraftwagenparks der ganzen Welt. Europa reih

mit 4,649.800 Kraftwagen, d. s. 13·3 Prozent des Weltbestandes an zweiter Stelle, dann folgen Australien und Ozeanien mit 788.770, Asien mit 509.260, Afrika mit 319.360 Kraftwagen, Ziffern die 2·3, 1·5, bzw. 0·9 Prozent der Weltziffer ausmachen. Die Zunahme des Bestandes im Jahre 1929 betrug in Asien 19·3 Prozent, in Afrika 16, in Europa 12·4, in Australien 11·5, in Amerika 11·3 Prozent.

Über den Besitzstand der wichtigsten Staaten zu Beginn 1930 (Personen- und Lastkraftwagen, ausschließlich Motorräder) und dessen Verhältnis zur Bevölkerungsziffer gibt vorstehende Übersicht Aufschluß.

Die Zählung der Motorräder zum selben Zeitpunkte (1. Jänner 1930) ergab einen Weltbestand von 2,565.890 (Deutschland über 400.000, Österreich 35.000).

Durch die außergewöhnlich rasche Zunahme der Kraftwagen gewinnt die Straße viel ihrer früheren großen Bedeutung zurück, wird dem Bau geeigneter Straßen heute die größte Aufmerksamkeit gewidmet. Der Kraftwagen ist bereits ein gefährlicher Wettbewerber der Eisenbahnen geworden, da er imstande ist, sowohl Personen als Frachtgut jederzeit von Haus zu Haus zu befördern, weil beim Waretransport in vielen Fällen außer dem Umladen auch eine sorgfältigere Verpackung erspart werden kann. Bei der Beförderung leicht verderblicher Güter nach den Großstädten sind Kraftwagen von der Eisenbahn nicht mehr zu verdrängen, zumal die Transportkosten bei Verwendung des Kraftwagens für nicht zu große Entfernungen geringere sind. Im Deutschen Reiche stellt sich der Transport von 100 kg auf einer Strecke von 164 km mittels Eisenbahn von Bahnhof zu Bahnhof auf RM 3·02, mittels Kraftwagens von Haus zu Haus auf RM 2·70; erst ab 300 km ist die Eisenbahn im Vorteil. Da in Mitteleuropa meist nur kurze Strecken zurückzulegen sind, ist die Einbuße an Einnahmen bei der Eisenbahn schon recht empfindlich. Sie wurde 1929 in Deutschland auf $\frac{1}{4}$ Milliarde Mark geschätzt.

In Wirtschaftsgebieten mit sehr zahlreichen Kraftwagen wie in den Vereinigten Staaten, in Canada, Neuseeland, Australien ist diese Einbuße, da Kraftwagen auch auf große Entfernungen laufen, eine noch bedeutendere. In den Vereinigten Staaten von Amerika werden Entfernungen bis zu 1600 km nach bestimmtem Fahrplan mittels Kraftwagen zurückgelegt, deren Ausstattung mit bis 26 Schlafplätzen, Waschraum, Küche usw. auch schon in England viel Anklang gefunden hat. Solche Verkehrsdienste zur Nachtzeit entziehen auch dem aufstrebenden Flugzeug Reisende.

Der Kraftwagen, dessen Kurse sich leicht dem jeweiligen Bedarfe anpassen lassen, macht kostspielige Bahnbauten und hohe Bahnerhaltungskosten im Gebirge entbehrlich; er verkehrt im nahen und im fernen Orient auf alten Straßenzügen und hat durch die jüngsten technischen Neuerungen Reisen nach regelmäßigem Fahrplan in der Steppe und selbst in der Wüste ermöglicht.

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. 132-139](#)