Kleinere Mitteilungen.

Jan Mayen, Österreichs Station im internationalen Polarjahr 1882/83 und 1932/33.

Eingehende Erörterungen des Arbeitsplanes für das zweite internationale Polarjahr 1882/83 (vgl. Mitt. d. Geogr. Gesellschaft in Wien, Bd. 72, S. 132 und Band 73, S. 68 f.) durch das internationale meteorologische Komitee ließen den Wunsch rege werden, daß sich Österreich, das während des ersten Polarjahres 1882/83 eine Forschungsstation auf Jan Mayen errichtet hatte, auch am 2. Polarjahre werktätig beteilige und seine Forschungsarbeit auf der Insel fortsetze. Jan Mayen, ein kleines vulkanisches Eiland zwischen Island und Spitzbergen unter etwa 71° n. Br. und $8^{\circ} 30'$ bis 9° westl. von Greenwich gelegen, mit einer Fläche von rund 373 qkm, erstreckt sich in SW—NO-Richtung 55·6 km und mißt in seiner größten Breite etwa 14·7 km. Die Insel baut sich aus Olivin führenden Basalten auf, die vielfach von Lavablöcken, Tuffen, gebrannten Tonen, Asche und schwarzen Sanden überlagert sind. An den beiden Enden der langgestreckten Insel scharen sich mächtige Vulkankrater, welche durch einen 2—3 km breiten Höhenrücken miteinander verbunden sind. Im Innern des nordöstlichen Teiles der Insel erhebt sich der 2200 m hohe Beerenberg mit zahlreichen Nebenkratern. Hier liegt im Sommer die Schneegrenze in 600 m über dem Meere. 9 Gletscher steigen zum Meere hinab. Den SW. der Insel bildet ein Plateau mit aufgesetzten Kratern (etwa 43 sind deutlich erkennbar), die bis 530 m ansteigen. Zwischen erstarrten Lavaströmen und in den Spalten der Krater stößt man auch heute noch auf Anzeichen vulkanischer Tätigkeit. Im N. der Insel schneidet die von hohen Lavafelsen gesäumte Englische Bucht tief in die Insel ein und bietet einen guten Ankerplatz. Den Fuß der steilen Hänge entlang zieht sich ein schmaler Sandstrand hin, der im südwestl. Teil der Insel an Breite gewinnt und sanft gegen eine Talschlucht hin ansteigt, die Moräne der im Frühjahr niedergehenden Eis- und Schneemassen. Die nordwärts gerichtete Landzunge, der ein gewaltiger Lavablock, der Briellesche Turm, vorgelagert ist, sowie die sich nach W. erstreckende Küste fallen fast senkrecht zum Meere ab. Infolge der ungünstigen klimatischen Verhältnisse — obwohl die mittlere Jahrestemperatur sich bei $-2\cdot2^{\circ}$ hält —, durch die durch Nebel und Nebelriesen erzeugte, recht unangenehme große Feuchtigkeit (etwa 27 Nebeltage im Monat) ist die Vegetation eine recht dürftige. Die hochnordische Flora, die nur aus wenigen Arten besteht, flüchtet sich in die geschütztesten Talmulden. Dagegen ist das Tierleben im Frühling ziemlich mannigfaltig.¹

Die erste Forschungs Expedition unter Linienschiffsleutnant E. von Wohlgemuth, sechs Offiziere (der Kommandant, Linienschiffsleutnant Basso für astronomische Beobachtungen und photographische Arbeiten, Linienschiffsleutnant von Bobrik für die kartographische Aufnahme der Insel und die Spektral-

¹ Vgl. die österreichisch-ungarische Expedition nach Jan Mayen, nach einem Schreiben des Kommandanten der Expedition Linienschiffsleutnant E. v. Wohlgemuth an Hanns Graf Wilczek, in Mitt. d. Geogr. Ges. Wien 1882, Bd. 25, S. 464, und E. v. Wohlgemuth, Die österreich-ungarische Polar-Expedition nach Jan Mayen, 1882—1883, Mitt. d. Geogr. Ges. Wien, 1884, 23. Bd., S. 1 ff.

beobachtungen, Linienschiffsfähnrich *Sobieczky* für die meteorologischen Instrumente und die Seewasseruntersuchungen, Linienschiffsfähnrich *Gratzl* für die erdmagnetischen Bestimmungen, Korvettenarzt Dr. *Fischer* für die naturwissenschaftlichen Untersuchungen und Sammlungen, sowie die Gesundheitspflege) und 8 Matrosen, landete am 13. Juni 1882 in der *Mary-Muss-Bai* und errichtete in einem von einem Gletscherbach durchzogenen Tale am Südhange des *Vogelberges*, das *Graf Wilczek* zu Ehren, der die gesamten Kosten der Ausrüstung der Expedition getragen hatte, „*Wilczektal*“ benannt wurde, etwa 1000 Schritt von der Nordlagune, in 10·5 m ü. M., ihre Beobachtungsstation, deren Leistungen in einem dreibändigen Werke von *Emil v. Wohlgemuth* „*Die österreichische Polarstation Jan Mayen*“ dargelegt wurden.

Die Akademie der Wissenschaften in Wien hat im Jänner 1931 den Beschluß gefaßt, auch an dem 2. internationalen Polarjahre mit einer wissenschaftlichen Expedition nach *Jan Mayen* teilzunehmen, über dem seit 1921 die norwegische Flagge weht. Seit 1921 trägt die Insel auch eine mit Funkstation ausgestattete ständige Beobachtungsstation, welche besonders für Sturmwarnungen wichtig ist. Die dänische Regierung hat sich erbötig gemacht, die ihr gehörigen Häuser auf der Insel den österreichischen Expeditionsteilnehmern zu überlassen und deren Überfahrt zu übernehmen.

Zur Hydrographie der Crau.

Im Juli vergangenen Jahres hatte in *Marseille* der zweite französische Wasserbau-Kongreß stattgefunden, dessen Beratungen sich auch unter andern auf die verschiedenen Vorschläge zur Nutzbarmachung der *Crau*, des ehemaligen Mündungsdeltas der *Durance*, erstreckten. Eine Betrachtung des geologischen Aufbaues und der Hydrographie des Gebietes tut dar, daß man mit Ausnahme der niedern Gebiete im Süden eines großen unterirdischen miozänen Plateaus, welches die nördlich davon vorkommenden unterirdischen Wasser in zwei Arme teilt, von einem Grundwasserspiegel der *Crau*, im eigentlichen Sinne des Wortes, nicht sprechen könne. Der Abfluß aus der Vereinigung der beiden Arme beträgt nach Prof. *Raffelin* der naturwissenschaftlichen Fakultät in *Marseille*, nur 5—6 m³ in der Sekunde. Trotz der scheinbar außerordentlichen Trockenheit, die dem flüchtigen Wanderer entgegentritt, leidet aber die *Crau* manchenorts an Wasserüberfluß, der in den letzten Jahren noch eine Steigerung erfahren hat. Eingehende Studien des Ingenieurs *Porchet* hinsichtlich der Nützungsmöglichkeiten dieser Wassermengen, Beobachtungen an zahlreichen über eine Fläche von 40.000 ha hin verstreuten Brunnen zeigten Schwankungen der freien Oberfläche des Grundwasserspiegels. *M. Porchet* bestreitet aber die bisher vielfach behauptete Annahme, daß das Grundwasser der *Crau* den Niederschlägen und den Berieselungswässern entstamme, es müßte ihm dann alles Niederschlags- und Berieselungswasser zufließen, was ausgeschlossen ist. Er nimmt vielmehr an, daß das Grundwasser der *Crau* aus der *Durance* komme, aber an manchen Orten in geringem Maße von den Niederschlägen und den Berieselungswässern beeinflusst werde. Die Nutzung des Grundwassers — ein Erfassen desselben wäre wohl nur im Talweg der zwei oben erwähnten unterirdischen Wasserarme möglich, wo die Mächtigkeit der Alluvionen das Ausheben von Brunnenschloten gestattet, die das Wasser verschlucken und so von der Oberfläche ableiten würden — erbrächte eine beträchtliche Erweiterung des durch künstliche Bewässerung der Kultur zugeführten Bodens und würde die sanitären Verhältnisse der Land-

schaft bessern. Die von der Regierung bereits angenommenen Vorschläge zur Ableitung des Wasserüberflusses der Crau, sollen nun durchgeführt werden.

Die deutsche Seefischerei.

Deutschlands Verbrauch an Seefischen ist seit der Vorkriegszeit beträchtlich angestiegen, hat aber jenen von Großbritannien noch nicht erreicht. Der gesamte Fang deutscher Fischer im Nord- und Ostseegebiet betrug 1913 etwa 184.000 t im Werte von 46 Millionen Mark, 1929 rund 292.000 t im Werte von 80 Millionen Reichsmark, was dem Gewichte nach einer Zunahme um 58% gleichkommt. Von dem Werte des Gesamtfangergebnisses 1929 entfielen etwa 68 Millionen RM auf die in der Nordsee gemachte Beute und nur rund 12 Millionen auf in der Ostsee einschließlich der Haffe gefangene Fische. Der Heringfang allein ergab 68.000 t im Werte von 14 Millionen RM, jener von Kabeljau 49.000 t im Werte von fast 13 Millionen RM und der Schellfischfang 34.000 t im Werte von rund 12 Millionen RM. Größere Einnahmewerte lieferten noch der Seelachsfang (etwa 5 Millionen RM), die Rotbarsch- (3·7 Millionen RM) und die Aalfischerei (3·3 Millionen RM).

Der Fischfang im Bodensee lieferte besonders Blaufelchen und Forellen, von welchen erstere etwa 394 Millionen RM, letztere rund 34 Millionen RM einbrachten. Der Wert der Fischereiergebnisse vom Bodensee erreichte 1929 insgesamt etwa 600 Millionen RM.

Seefisch- und Fleischverbrauch in Deutschland einander gegenüber gestellt — 1929 betrug der Verbrauch pro Kopf an Seefisch rund 10 kg, an Fleisch etwa 52 kg — ergeben somit die Vergleichsziffern 1:5·2.

Der Verkehr der drei großen Nordseehäfen 1930.

Der Verkehr in den drei großen Nordseehäfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen hat mit Ausnahme von jenem Hamburgs gegenüber dem Verkehr von 1929 einen Rückgang erfahren, der bei Rotterdam zum Teil wohl dadurch bedingt ist, daß ein beträchtlicher Teil des Verkehrs auf dem Nieuwe Waterweg — der die Verbindung Rotterdams mit dem offenen Meere darstellt — nach den kleineren an derselben Wasserstraße gelegenen Häfen ging. Daher ist auch der Verkehr auf dem Nieuwe Waterweg selbst gegenüber 1929 fast unverändert geblieben. 1929 waren auf demselben 15.297 Schiffe mit 25,461.866 NT., 1930 15.277 Schiffe mit 25,442.222 NT. ausgewiesen worden, so daß die Minderung kaum 0·1 v. H. ausmacht. Dagegen beträgt sie bei Rotterdam etwa 1·8% der Schiffszahl und 4·2% des Nettogewichts, bei Antwerpen 5, bezw. 1·8%.

	H ä m b u r g		R o t t e r d a m		A n t w e r p e n	
	Schiffe	Netto T	Schiffe	Netto T	Schiffe	Netto T
1927	16.332	19.748.745	13.155	21,242.757	11.418	19,890.161
1928	17.629	21,438.203	12.291	20,456.344	11.333	20.057.782
1929	18.303	22,245.140	12.635	21,316.853	11.582	20,191.384
1930	20.985	22,438.257	14.409	20,412,917	11.002	19,865.221
1930 $\frac{+}{-}$ in %	+ 14·7	+ 0·9	- 1·8	- 4·2	- 5·0	- 1·8

Hamburg aber kann gegenüber 1929 eine Steigerung des Schiffsverkehrs um 2682 Einheiten, d. s. 14·7 v. H. und 193.117 Netto-Tonnen (= 0·9 v. H.) ausweisen.

Der Straßburger Rheinhafenumschlag 1930.

Die kürzlich veröffentlichten vorläufigen Umschlagziffern für 1930 ergeben eine Rekordziffer von 5·70 Millionen t (1929: 4·77 Mill. t) also eine Zunahme um 930.000 t. Letztere wurde besonders durch die Steigerung der Eisenausfuhr um 0·4 Mill. t und der Kohleneinfuhr um 0·3 Mill. t sowie den günstigen Wasserstand bedingt, der die Schifffahrt zwischen Straßburg und Basel bis Ende November ermöglicht hat. Von dem Gesamtumschlag entfallen auf die Einfuhr 3·06 (1929: 2·73) Mill. t auf die Ausfuhr 2·63 (1929: 2·03) Mill. t. In der Einfuhr kamen 2·05 (1929: 1·73) Mill. t auf Kohle und 0·61 (·058) Mill. t auf Getreide. Hier sei jedoch bemerkt, daß die Einfuhr von Ruhrkohle gegenüber dem Vorjahre von 1·41 auf 1·2 Mill. t sank, weil man zu stärkerer Einfuhr holländischer Kohle übergegangen ist. Durch den Ende 1929 fertiggestellten Vogesendurchstich bei Saint-Dié hat das Hinterland des Straßburger Hafens für die Kohlenzufuhr eine bedeutende Erweiterung erfahren. Nach der Schweiz wurden rund 0·30 Mill. t verladen. Von der Ausfuhr entfallen 1·52 (1·14) Mill. t auf lothringische Minetterze und auf Kali 0·65 (0·57) Mill. t.

1930 ist somit die Kapazität der bis heute fertiggestellten Hafenanlagen von rund 6 Millionen Tonnen fast erreicht worden.

Danziger Hafenverkehr 1930.

1930 sind in den Danziger Hafen 6078 Schiffe von zusammen 4,143.908 NRT eingelaufen und 6087 Schiffe von 4,142.802 NRT in See gegangen. Die eingelaufene Tonnage ist somit gegenüber dem Vorjahre, in dem Frost die Ostseeschifffahrt behindert hat, um 6% angewachsen.

Ein Funknetz in Hedschaz und Nedschd.

König Ibn Saud hat an der Jahreswende einen Vertrag mit der Marconi-Gesellschaft abgeschlossen, demzufolge sie innerhalb von 18 Monaten in Hedschaz und Nedschd ein Funknetz zu errichten hat. In Mekka und in El Riad gelangt je eine 6 Kilowatt-, in neun anderen Orten je eine 0,5 Kilowattstation zur Aufstellung. Um dem Herrscher auch Gelegenheit zu geben, während seiner zahlreichen Reisen stets mit allen Teilen seines Reichs in Verbindung zu treten, werden überdies vier fahrbare Stationen beigestellt. Vorerst soll ein regelmäßiger Telegraphiebetrieb eröffnet werden. Doch werden alle Stationen auch für Telephonie eingerichtet, derer sich einstweilen aber nur der Herrscher, vornehmlich für den Verkehr mit und zwischen seinen beiden Hauptstädten, bedienen wird. Das Betriebspersonal soll lediglich aus einheimischen Arabern bestehen. Vier Leute sind bereits zur Erlernung der nötigen Kenntnisse und Fertigkeiten nach der Marconischule in Chelmsford entsendet worden. Zur Erleichterung der Handhabung wurde für die kleinen ortsfesten Stationen eine auf Walfängern erprobte Type mit fest eingestellter Wellenlänge gewählt, so daß der Telegraphist außer dem Abhören und der Bedienung der Taste lediglich einen Handgriff von „Empfang“ auf „Senden“ und umgekehrt zu stellen braucht.

Die Errichtung der außerhalb Mekkas gelegenen Stationen wird ein britischer Ingenieur überwachen. In der „Heiligen Stadt“, deren Betreten Ungläubigen verboten ist, muß dies ein mohammedanischer Ingenieur besorgen, den die

Marconi-Gesellschaft jetzt unter ihrem Stab auszuwählen im Begriff steht. Da die einzige Eisenbahn des Landes, die von Transjordanien nach Medina führt, im Krieg zerstört worden ist, wird der Materialtransport ausschließlich auf den wenigen durch die Wüste führenden Karawanenwegen erfolgen müssen. Die Einführung des Funkdienstes im Wahabitenreich ist jedenfalls ein Ereignis von nicht zu unterschätzender kultureller Bedeutung. *E. D.*

Volkszählung 1930 in Niederländisch Indien.

Die im Jahre 1930 in Niederländisch-Indien vorgenommene Volkszählung hat eine viel größere Bevölkerungszunahme, als man erwartet hatte, ausgewiesen. Gegenüber 1920 ist die Bevölkerung in den niederländisch-indischen Gebieten von 49 351 000 auf rund 60·4 Millionen angewachsen. Diese Zunahme um mehr als 10 Millionen Einwohner ist wohl auch ein Beweis des wirtschaftlichen Aufschwunges wie der fürsorglichen Verwaltung durch die Regierung. Java einschließlich der kleinen Insel Madura ist 10 000 km² kleiner als die Fläche der tschechoslovakischen Republik, besitzt aber eine dreimal größere Bevölkerung. Die Dichte 315 auf 1 km² ist wesentlich größer als die Belgiens, die im gleichen Jahre mit 270 angegeben werden kann. Auch in Holländisch-Indien haben die großen Städte eine stärkere Bevölkerungszunahme aufzuweisen; so zählte Batavia mit dem Vorort Mr. Cornelis 534 247 Einwohner gegen 306 309 vor 10 Jahren. Die zweitgrößte Stadt ist Soerabaja mit 312 507 gegen 192 190 Bewohnern. Semerang weist 216 400 (1920: 158 050), Bandoeng 166 610 (94 800), Djokjakarta 145 220 (103 710) auf.

	1905	1920	1930
Java und Madura	30 100 000	34 984 171	42 264 626
Außenbesitzungen	8 000 000	14 366 633	18 102 172
<i>Sumatra</i>	<i>4 020 000</i>	<i>6 297 980</i>	<i>8 100 000</i>
<i>Borneo</i>	<i>1 234 000</i>	<i>1 626 000</i>	<i>2 100 000</i>
<i>Bali Lombok</i>		<i>1 565 000</i>	<i>1 802 200</i>
<i>Celebes</i>		<i>3 108 340</i>	<i>4 000 000</i>
<i>Timor-Archipel</i>		<i>1 114 000</i>	<i>1 400 000</i>
<i>Molukken</i>	<i>408 000</i>	<i>655 000</i>	<i>700 000</i>
Summe	38 100 000	49 350 804	60 366 798

Luftverkehr Marseille—Saigon.

Die französische Luftverkehrsgesellschaft „Air-Asie“ hat am 17. Jänner dieses Jahres einen Luftverkehrsdienst für Fracht-, Post- und Personenbeförderung zwischen Marseille und der Hauptstadt Französisch-Indochinas, Saigon, eröffnet. Die Strecke Marseille—Rom—Korfu—Athen—Castelrosso—Beirut—Damaskus—Bagdad—Basra—Dschask—Karachi wird mit Flugzeug zurückgelegt werden; den Anschluß von Karachi nach Kalkutta wird die Eisenbahn vermitteln, dann werden wieder Flugzeuge den Verkehrsdienst übernehmen und die Strecke Kalkutta—Akyab—Rangoon—Bangkok—Saigon befliegen. Beim Passagierdienst ist auf der Teilstrecke Beirut—Damaskus gleichfalls Kraftwagenbeförderung vorgesehen.

Die Hudsons-Bai-Bahn.

Die wirtschaftliche Erschließung Canadas wurde durch den Bau von Eisenbahnen, davon die bedeutendste, die Canadian Pacific Railway, bald mehrfache Ver-

zweigungen erhielt, sehr gefördert. So wurde eine Zweigbahn von Winnipeg nordwärts nach Pas gebaut, das Mittelpunkt der großen Waldnutzungsunternehmen in Canada ist, um dem Hauptstrang die Holzabfuhr aus dem Gebiete zu sichern. Die seit Beginn des 20. Jahrhunderts rasch fortschreitende wirtschaftliche Entwicklung der westlicher gelegenen Staaten Alberta und Saskatchewan führte zu einem Abwehrkampf gegen die Monopolstellung der schon bestehenden Bahnen, die nur durch neue Bahnbauten gebrochen werden konnte. So beschloß man den Bau einer Bahn nordwärts zur Meeresküste bis Port Nelson im Staate Manitoba. Trotz des Weltkrieges sofort in Angriff genommen, wurde der Bau bald eingestellt und wurden neuerliche kommissionelle Erkundungen des Terrains durchgeführt. Diese führten zu einer Änderung der bisher vorgesehenen Trasse, indem das nördlicher gelegene Churchill als Endpunkt der Bahn gewählt wurde, weil sein Hafen auch von großen Fahrzeugen (bis 10 m Tiefgang) angelaufen werden kann. Sofort nach Beschlußfassung (1928) wurden sowohl der Bahnbau als auch der notwendige Ausbau des Hafens von Churchill mit Eifer betrieben und schon am 3. April 1929 war die 820 km lange Strecke von Pas nach Churchill vollendet (Churchill—Pas—Winnipeg = 1573 km). Das große Hafenbassin und ein großes Dock sollen bis 1933 fertiggestellt werden, so daß dann ein Gütertransport — vor allem Getreide- und Holzfrachten — über Churchill nach Europa kaum noch nennenswerte Hindernisse zu überwinden hätte. Freilich ist die Möglichkeit einer regelmäßigen Schifffahrt auf 130—150 Tage (von Mitte Juni bis höchstens Ende Oktober) beschränkt aber der Getreidehandel ist ohnedies nur Saisonhandel und kann nur einen beschränkten Verkehr ausreichend beschäftigen; man hat daher auch längs der neuen Linie weder Elevatoren noch sonstige Magazine erbaut. — Weitaus wichtiger für einen wirtschaftlichen Betrieb der Bahn als die Ausfuhr ist ein reger und stetiger lokaler Handelsverkehr nicht nur mit Getreide, dessen Anbau infolge der Güte des Bodens die Bahn entlang noch weiter nach Norden vorgetrieben werden kann, und Holz aus den weiten Waldgebieten, sondern mit den zum Teil bereits erschlossenen und in Abbau befindlichen, zum Teil noch der Nutzung harrenden reichen Bodenschätze des Gebietes, wie die Kupfer-, Gold-, Eisen- und Lignitvorkommen nächst dem La Rouge-See und dem Churchill-Fluß, dessen Wasserfälle die erforderlichen Kraftmengen liefern können, die Gold-, Silber-, Kupfer-, Antimonvorkommen im Gebiete des Hayes-Flusses u. a. Eine in Pas einmündende Seitenlinie bringt bereits die aus den Gruben zu Flin-Flon gewonnenen Erze, etwa 3000 t täglich, zur Hauptlinie und ein anderes gleichfalls mit elektrischem Antrieb arbeitendes Grubenunternehmen nächst dem Kississing-See wird binnen kurzem täglich etwa 2000 t Erze aufbereiten können. Der Ausbau der Wasserfälle verspricht eine nutzbare Kraftmenge von 300.000 HP. für industrielle Zwecke. Ferner sind in dem von der Bahn durchquerten Gebiete reiche Glimmer-, Blei- und Zinkvorkommen festgestellt worden. So wird die neue Bahn durch lokale Zweigstrecken in die entfernter gelegenen, aber wirtschaftlich wertvollen Gebiete ergänzt, in der Zukunft nicht nur einen bedeutenden Erzverkehr nach dem mittleren und südlichen Canada (über Pas) vermittelt, sondern auch dem canadischen Getreide- und Holzhandel einen neuen Handelsweg nach Europa öffnen.¹

¹ Vgl. Harold A. in The Geographical Review, Jänner 1930.

Die Kaffee-Erzeugung der Welt.

Die Ernte 1930/31 (nach Abzug des Eigenverbrauches der Erzeugungsländer) sowie die Kaffeeausfuhr aus den Haupterzeugerländern wird in 1000 Sack zu je 60 kg wie folgt geschätzt:

Erzeugerland	Ernte	Ausfuhr	Erzeugerland	Ernte	Ausfuhr
Santos	7.500	12.000	Mexiko	450	450
übriges Brasilien	3.750	4.750	Nicaragua	230	230
Niederländisch-Ostindien	1.450	1.000	Costa-Rica	220	220
Surinam u. Demerary	50	50	Britisch-Indien	200	200
Columbia	2.700	2.700	Jamaica, Ecuador und Honduras	175	175
Venezuela	900	900	Afrika und andere Ernten	900	900
Guatemala	600	600			
Salvador	750	750			
Haiti und San Domingo	630	630	Insgesamt	20.525	23.555

Die Santos-Ernte 1930/31 wird wohl nur mit 7.500.000 Sack eingeschätzt, aber man nimmt an, daß die Santos-Ernte 1931/32 etwa 18 Millionen Sack betragen werde und das Jahr 1931 beginnt mit einem Weltvorrat (einschließlich einheimischer brasilianischer Vorräte) von über 30 Millionen Sack (1930 etwa 25 Millionen Sack).

Im Weltkaffeehandel nimmt Holland, das Land mit der größten Kaffeeausfuhr Europas, eine hervorragende Stelle ein. Außer den bedeutenden Mengen, die für holländische Rechnung unmittelbar aus den Erzeugungsländern nach Häfen außerhalb Hollands verschifft werden, sind 1929/30 2·23 Millionen Sack (gegen 2·3 Millionen im Jahre 1928/29 und 2·47 Millionen Sack im Jahre 1927/28) in holländischen Häfen gelöscht worden. Der jährliche Eigenverbrauch Hollands beläuft sich auf rund 600.000 Sack, so daß etwa 1·2 Millionen Sack wieder zur Ausfuhr gelangen. Die Stärke des holländischen Kaffeehandels gegenüber anderen europäischen Kaffeemärkten zeigen die Zahlen in nachstehender Übersicht:

	Zufuhr in Millionen Sack à 60 kg		Ausfuhr	
	1928/1929	1929/1930	1928/1929	1929/1930
Holland	2.343	2.150	2.298	2.232
Hamburg	1.924	1.806	1.906	1.938
Bremen	587	508	432	525
Le Havre	2.222	2.716	2.283	2.674
Europa insgesamt . .	10.811	11.025	10.507	11.125
Vereinigte Staaten . .	10.476	11.335	10.637	11.167
Europa und U. S. A.	21.287	22.360	21.144	22.292

Eisenerzeugung der wichtigsten Staaten 1930.

Die vom Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller im „Stahl und Eisen“ zusammengestellten Schätzungen über die Erzeugung an Roheisen und Rohstahl läßt erkennen, daß 1930 große Einschränkungen in der Produktion dieser Grundlagen unserer heutigen Kultur vorgenommen worden sind, während dieselbe in den Jahren vorher stetig vergrößert werden mußte. Die Roh-eisenerzeugung ist von fast 100 Millionen t (98·2 Millionen t) auf rund 80 (78·5 Millionen t), die an Rohstahl von 122 auf 96 Millionen t verringert worden. Die Vereinigten Staaten von Amerika minderten die Leistung an Roheisen von 44·6 auf rund 33, die an Rohstahl von 59 auf 44 Millionen t. In Europa mußte das Deutsche Reich seine Erzeugung in Rohstahl von 16·2 auf 11·5, in Roheisen von 13·5 auf 9·7 Millionen t einschränken, Großbritanniens Ziffern gingen für Stahl von 10·1 auf 7·8, für Eisen von 7·7 auf 6·3 Millionen t zurück. Recht gut behauptet hat sich die Industrie Frankreichs, deren Ausweise für Rohstahl 9·8 und 9·5, für Roheisen 10·3 und 9·3 Millionen t lauten. Die kleineren Staaten in Europa haben ihre Erzeugung gleichfalls verringern müssen und auch diejenige Australiens und einiger Staaten Asiens zeigt eine rückläufige Bewegung. Die Ausweise der Sowjetbehörden weisen dagegen höhere Leistungen als in den vorhergehenden Jahren aus. Die Veränderungen in der Entwicklung der Eisenerzeugung der wichtigsten Staaten vor dem Weltkriege wurden in unseren „Mitteilungen“ 1916, S. 281, dargestellt.

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. 297-304](#)