

Kleinere Mitteilungen.

Neue Beiträge zur Topographie des Antarktischen Kontinents.¹

In den letzten Jahren gingen eine Reihe größerer Expeditionen zum Sechsten Erdteil, die sehr bedeutende Verbesserungen und Erweiterungen unserer Kenntnisse seines Umrisses brachten. Das war in erster Linie der Verwendung des Flugzeuges zu verdanken, die es ermöglichte, in einzelnen Sommerexpeditionen Gebiete von einer Ausdehnung kennen zu lernen, die man mit den älteren Hilfsmitteln nur in bedeutend längeren Zeiträumen hatte durchforschen können.

Diese Expeditionen, deren topographische Ergebnisse hier mitgeteilt werden sollen, waren die William Hearst-Expedition unter Sir Hubert Wilkins in den (Süd-)Sommern 1928/29 und 1929/30 (Wilkins verwendete als erster das Flugzeug), die antarktische Expedition des Admiral Byrd. 1928—30 (mit Überwinterung), die British, Australian, New Zealand Antarctic Research Expedition unter Sir Douglas Mawson im Sommer 1929/30 und schließlich die norwegischen Unternehmungen der Jahre 1926/27, 1928/29 und 1929/30, deren letzte unter der Leitung Hjalmar Riiser-Larsens besonders erfolgreich war.

Diese Expeditionen arbeiteten im Bereich des Graham-Landes, der Umrahmung des Ross-Meereres und im Küstengebiet zwischen Königin Mary-Land und Coats-Land.

Wilkins stellte fest, daß das Graham-Land in eine Reihe von Inseln zerfalle, erst südlich der Stefansson-Straße, 71° s. Br. beginnt der eigentliche Kontinent, dessen Küstengebiet der Name Hearst-Land gegeben wurde. Dieses Hears-Land finden wir höchstwahrscheinlich 50 km südlich des Charcot-Landes, dessen Insularität Wilkins feststellte, als Gegenküste wieder. Die Charcot-Insel hat ungefähr 96 km W—E wie N—S-Erstreckung und ragt an 600 m über den Meeresspiegel empor. Ihre Südspitze liegt ungefähr in 70° 30' s. Br. Zwischen der Carcot-Insel und den südlichsten Inseln des Grahamland-Archipels wurden noch zwei Inseln entdeckt.

Weiter im Westen unternahmen die Norweger unter 141° w. L. einen Vorstoß gegen Süden, ohne auf Land zu stoßen. Im Bereich der Wedell-See entdeckten sie unter rund 71° 50' s. Br. und 11° 25' w. L. die niedrige Inlandeistafel des Kronprinzessin Martha-Landes, vor welcher ein ausgedehnter Schelf zu liegen scheint. Von hier wendet sich die Küste gegen SW zum Coats-Land.

¹ Vgl. H. N. Rudmose Brown, Antarctic Discoveries. Scott. Geogr. Magazine 46 (1930) 321—328 sowie die einschlägigen Aufsätze in der Geographical Review 1929 und 1930; Two Polar Maps, American Geographical Society, Special Publication No. 11, 1930.

Westlich des Enderby-Landes wurde von den Norwegern bis 43° ö. L. Land festgestellt, dem sie den Namen Königin Maud-Land gaben. Im ganzen wurden hier rund 350 km Küste aufgenommen. Auch Mawsons Beobachtungen in diesen Gegenden machen den Zusammenhang zwischen Enderby- und Coats-Land immer wahrscheinlicher. Westlich des Königin Maud-Landes wird nach den Tiefenmessungen Nähe des Landes vermutet. Im Enderby-Land selbst wurden etwa 200 Gipfel festgestellt, von denen einige 2100 m übersteigen. Sie sind in deutlichen Ketten angeordnet. Die höchste erhielt den Namen Scott-Range. Sie alle dürften als Nunatakr anzusprechen sein. Auch im einzelnen wurde die Topographie der Küste durch Mawsons Untersuchungen sehr gefördert.

Östlich des Kemp-Landes hat Mawson gleichfalls die Kenntnis des Küstenlandes erweitert. Das unter 67° s. Br. entdeckte Land wurde Mac Robertson-Land genannt. Vom Kemp-Lande aus wurde die Küste nach Westen verfolgt. Im allgemeinen scheinen die neueren Beobachtungen die vor 25 Jahren vermutungsweise festgelegten Küstenlinien in ihrem Verlauf zu bestätigen.

Die Umrahmung des Ross-Meeres war Byrds Arbeitsgebiet. Im ganzen wurden hier 388.000 km² auf den verschiedenen Flügen überschaut und Teile davon auf Schlittenreisen genauer untersucht. Es wurde eine östliche (Marie Byrd-Land) und eine südliche (Scott-Land) Fortsetzung des König Edward VII. Landes festgestellt. Das Marie Byrd-Land erreicht seine Westgrenze in etwa 150° w. L. Es besitzt auch eine Küste gegen das Ross-Meer, die sich in nordöstlicher Richtung von König Edward-Land bis ungefähr 74° s. Br. und 145° w. L. erstreckt. Außer den schon bekannten Alexandra-Bergen wurden in König Edward-Land das Rockefeller-Gebirge entdeckt (zwischen $78^{\circ} 14'$ s. Br. und $155^{\circ} 15'$ w. L.). Es umfaßt etwa 40 Erhebungen (zwischen rund 150 und 630 m ü. d. M.), die niedrigen schneebedeckt, die höheren schneefrei. An der Grenze des König Edward-Landes gegen das Marie Byrd-Land liegen die Marie Byrd-Berge. Sie zeigen höhere Erhebungen, in $77^{\circ} 30'$ s. Br. rund 1500 m, und erstrecken sich in einer langen Kette gegen Südosten. Die Oberfläche des König Edward-Landes rund um die Rockefeller-Berge liegt in 90–120 m Höhe. Sie ist besonders im W. und O. stark zerschnitten. Das Gebiet wird für Flachsee gehalten, aus der ein beträchtlicher Archipel aufragt. Es sei hier daran erinnert, daß Amundsen meinte, die Ross-Barriere liege auf dem Boden der Walfischbai auf. Auch zeigten sich auf einem Fluge über die Barriere in $80^{\circ} 45'$ s. Br. südlich der Discovery-Straße ein paar eisbedeckte Hügel von 12–15 m Höhe, die vielleicht untergetauchtes Land anzeigen. Darüber, ob auch in 80° s. Br. und 173° w. L. Land zu sehen gewesen sei, gehen die Meinungen der Beobachter auseinander.

Weiters suchte Byrds Expedition die Frage zu lösen, ob König Edward VII. Land und Scott-Land Festland oder Inseln seien. Die von der American Geographical Society herausgegebene Karte zeigt nun östlich des König Edward-Landes bis gegen 77° s. Br. einen schmalen Golf, der nach dem Expeditionsbericht eine Niederung zu sein scheint, die einen Meeresarm enthält. Unter 144° w. L. bildet ein Hochplateau die Grenze des Marie Byrd-Landes. Der Plateaurand steigt steil bis auf 3000 m an. Gletscher ziehen sich von ihm bis auf die niedrige Eisfläche herab, die von hier bis an den genannten Golf reicht. Ob es sich um eine Inland- oder Schelfeistafel handelt, ist ungewiß. Weiter südlich wurde dieser Plateaurand beiläufig zwischen 81° und 82° s. Br. auf 150° w. L.

in einer Ausdehnung von ungefähr 160 km abermals gesichtet. Die Ostecke des Ross-Meereres im Süden wurde nicht gefunden. Amundsens Carmen-Land beruht auf einer Täuschung. Der Name wurde auf das Gebiet der nördlichen Flanke des Königin Maud-Gebirges übertragen, die von dem Axel Heiberg-Gletscher gegen Südosten zieht. Die hohen Teile dieses Gebirgslandes wurden unter dem Namen Charles Bob-Berge zusammengefaßt.

Schließlich hat Wilkins einige Aufklärungen gegeben, wie wir uns die Verbindung zwischen Graham-Land, Hearst-Land einerseits und Marie Byrd-Land andererseits vorzustellen haben. Nach seinen Beobachtungen weicht das Land in 101° w. L. bis über 73° s. Br. zurück, also bedeutend weiter, als man früher angenommen hat, bis in die Breite des Nordendes des Marie Byrd-Landes.

Auch die Kenntnis des inneren Baues und damit des Zusammenhanges der bekanntesten Ländstücke wurde bedeutend gefördert. Wir müssen annehmen, daß das Graham-Land und weiter der Rand des Kontinents oder mindestens die vorgelagerten Inseln andinen Bau zeigen. Z. B. ist Peter I. ein Vulkan andinen Baues. Diesen zeigt auch die Charcot-Insel. Der ausgedehnte Schelf weiter im Westen, auf den Brown aus der Messung von 560 m Tiefe unter 70° 56' s. Br. und 100° 18' w. L. durch die „Belgica“-Expedition und der vergeblichen Landsuche Wilkins gerade in dieser Gegend schließt, würde nach seiner Meinung für andinen Bau des Küstengebietes sprechen. Wahrscheinlich ist er auch im östlichen Randgebiet des Ross-Meereres wieder zu finden. Der Horst des Kontinents ist dagegen durch steilen Abfall zu größeren Meerestiefen gekennzeichnet.

Dagegen weisen die bei einer Landung im Enderby-Land unter 66° 50' s. Br. und 53° 30' ö. L. beobachteten alten kristallinen Gesteine auf einen Zusammenhang dieses Gebietes mit der unterhalb des Horstes des Viktoria-Landes gelegenen Fastebene hin, die auch im Adélie- und Königin Mary-Land gefunden wurde. Der Beacon Sandstein des Mount Nansen, zwischen Liv- und Axel Heiberg-Gletscher in 1830 m, deutet auf Zusammenhang mit dem Süd-Viktoria-Lande hin. Im Rockefeller-Gebirge fand man Granite und verwandte Gesteine. Der Bau des Kronprinzessin Martha-Landes und der Marie Byrd-Berge konnte nicht festgestellt werden.

Zahlreiche Echolotungen und Beobachtungen auf festen Stationen haben über das Meer rund um den antarktischen Kontinent wertvolle Tiefenbeobachtungen gebracht, deren vorläufige Ergebnisse den neuen Karten in der Geographical Review und der Karte des Antarktischen Kontinents, die die Geographische Gesellschaft in New York herausgab, leicht zu entnehmen sind. O. A.

Der Hafen von Saloniki.

Die Bucht von Saloniki im Hintergrunde des gleichnamigen Golfes bietet fast überall guten Ankergrund. In ihrer Mitte führt eine 20—30 m breite Fahrrinne bis an die Stadt heran, vor der sie noch etwa 13 m Tiefe aufweist. Das Verankern der Schiffe angesichts der Stadt in Tiefen von 13—16 m ist daher relativ leicht; dennoch ist besonders im nordwestlichen Teil der Bucht mit seinen schwankenden Tiefen sowie wegen der heftigen, das Meer aufwühlenden SW-Winde, welche die Ausfahrt der Schiffe erschweren, einige Vorsicht nötig. Eine Vereinfachung im Laden und Löschen der Frachtgüter, das früher mittels kleiner Barken, die bei der Stadt selbst anlegen konnten, geschah, brachte der Bau (1896—1903) neuer Hafenanlagen am Rande der von Steppe und Sümpfen erfüllten Niederung im W der Stadt, der sogenannten „Campania von Saloniki“.

seit altersher wichtiges Durchgangsgebiet,¹ wo die von W und N kommenden Bahnen einmünden. Diese neuen Hafenanlagen mit zwei Molen und Kaianlagen von 400 m Länge zu 130 m Breite sind durch einen NW—SO gerichteten 560 m langen Wellenbrecher geschützt. Ihre Tiefe ist 8 m 50, an den Kais 8 m.

1914 tauchte zuerst der Gedanke, den Hafen von Saloniki zur Hebung seines Handels vom griechischen Zollgebiet loszulösen, der die Zustimmung Venezilos erlangte auf und noch im selben Jahre (17. November 1914) schuf ein von der griechischen Kammer angenommenes Gesetz im Hafen von Saloniki eine vom griechischen Zollgebiet unabhängige Freizone, deren Umfang durch ein königliches Dekret (vom 28. September 1915) festgelegt wurde.

Weltkrieg und Griechisch-Türkischer Krieg brachten in den folgenden Jahren Stillstand in die geplante Fortentwicklung. Nach Beendigung des letzteren wurde aber die Frage des Ausbaues des Hafens wieder aufgegriffen.² Über Anregung des Finanzministers Confinas und mit Zustimmung der Handelskammer von Saloniki erhielt die Freihafenzone durch Dekret vom 15. Feber 1923 eine eigene, autonome Verwaltungsbehörde, das Freihafenkommissariat, welche an Stelle des griechischen Staates die Verwaltung des neuen Hafens ausübt. Sie besteht aus einem Vertreter der Stadt, zwei Vertretern der Handelskammer, je einem Delegierten des Händler- und des Industriellenverbandes, aus Vertretern der Regierung, dem Zollamtsdirektor, dem Regierungskommissär der mazedonischen Eisenbahnen, dem Direktor der Filiale Saloniki der griechischen Nationalbank, welch letzterer in der Freizone, die am 19. Oktober 1925 eröffnet wurde, seinen Sitz hat.

Die Freihafenzone umfaßt den weitaus größten Teil der 1896—1903 erbauten Hafenanlagen, das sind die geschützten Teile des Hafens, während die ungeschützten entlang der Stadt selbst außerhalb ihres Bereichs liegen und besonders der Aufnahme der Segelschiffe dienen. Die Freihafenzone, welche unmittelbar an den Frachtenbahnhof am Südrand des Vardarviertels der Stadt grenzt, umfaßt 15.8 ha Hafenbecken und (seit 1928) 19.3 ha Landfläche. Nach erfolgte Enteignung einiger privater Unternehmungen in ihrem Terraine wurde mit Hilfe einer von der griechischen Nationalbank bewilligten Anleihe in der Höhe von 10 Millionen Drachmen an den Ausbau und die Einrichtung der Zone geschritten. Alte Lagerhäuser wurden erneuert, neue, zum Teil Metallkonstruktionen, erbaut, die Gleisanlagen von 2.35 km auf 3.87 km erweitert. Die Nutzfläche der Lagerhäuser wird nun mit 71.171 m² angegeben, wovon 28.232 m² an Private verpachtet sind. Es gibt eigene Lagerhäuser für Getreide, für Gemüse (besonders Kartoffel), für Kolonialwaren, für Öl, für Textilfasern und Stoffe, für Eisen usw. Besonders lebhaft entwickelte sich in dem freien Gelände westlich der serbischen Freizone, die selbst nur wenig Leben zeigt. Hier sind ganz moderne, bis dreistöckige Stallanlagen für Schafe, Rinder, Pferde, Schweine erstanden, weitläufige Gebäude aus armiertem Beton, in denen, durch bewegliche Gitter in Gruppen getrennt, hier 1000 Schafe, dort mehrere 100 Rinder usw. Platz haben. Alle haben elektrische Beleuchtung, neben den Futterkrippen Tränkanlagen mit fließendem Wasser, unter Hochdruck arbeitende

¹ Vergl. Mitt. d. Geogr. Gesellschaft in Wien 1921, S. 143 f.

² La Macédoine: son évolution contemporaine (bei Delagrave, 1930) und J. Ancel, Salonique, port franc, in Revue Économique Française 1931, Nr. 1, S. 17 f.

Wasserspülanlagen zu rascher automatischer Reinigung der mit geeigneten Boden ausgestatteten Ställe. Daneben erhebt sich das Veterinäramt. Noch weiter westlich befinden sich die riesigen Erdölzisternen der Standard-Oil Ltd. Hier soll der Hafen noch um drei weitere Hafenbecken erweitert werden, deren Kosten auf 500 Millionen Drachmen geschätzt wurden, die aber auch neue Kaianlagen und Molen sowie den Bau von Lagerhäusern erfordern würden. Die von den einlaufenden Schiffen zu leistenden Abgaben sind ziemlich zahlreich, ihre Gesamtsumme ist aber nicht allzugroß. Es gibt die Fakturenabgabe, die nach der Art der Ware drei Staffeln umfaßt: notwendige Nahrungsmittel, Rohstoffe und Fabrikate und endlich Luxusware, ferner Lagergebühr oder Transitgebühren, Lade-, bzw. Löschgebühren, Piloten-, Sanitäts-, Leuchtturm-, Ankergebühr usw. Der in den letzten Jahren anwachsende Hafenverkehr ermöglichte bereits eine starke Herabsetzung der seinerzeit festgesetzten Gebührenquoten. Da in der Freihafenzzone außer dem ausschließlich dem Handelsverkehr dienenden Unternehmungen auch solche zugelassen sind, welche unumgänglich notwendige, unaufschiebbare Arbeit leisten, so Sortierung und Verpackung der Seidenraupenkokons, von Opium, von Früchten, Nüssen, Mandeln, haben sich auch solche mit Erfolg hier festgesetzt. Große Lagerhäuser für Tabak sind in Aussicht genommen.

So ist die Freihafenzzone von Saloniki zum Segen für die Stadt geworden. Ihre Einnahmen beliefen sich 1928 auf 14,383.893 Drachmen, wovon über 6 Millionen auf den Warentransport und mehr als 5 Millionen auf Lagergebühren entfielen.

Fast der ganze Einfuhrhandel der Stadt geht über die Freihafenzzone. Von 1631 Schiffen, die 1928 im Hafen einliefen, legten 1183 in der Freihafenzzone an. Dagegen ist die Ausfuhr aus derselben relativ klein. Von insgesamt 1597 auslaufenden Schiffen gingen bloß 964 vom Freihafen aus in See. Der durch die Bahnen vermittelte Handelsverkehr bleibt, wie nachfolgende Übersicht zeigt, hinter dem Seeverkehr weit zurück.

	E i n f u h r in Tonnen			A u s f u h r in Tonnen		
	zur See	mittels Bahn	Summe	zur See	mittels Bahn	Summe
1926	320.111	125.476	445.587	55.891	24.771	80.562
1927	366.751	91.117	457.868	39.890	39.007	78.897
1928	424.538	58.832	483.370	35.287	50.313	85.600
1929	457.279	42.507	499.786	39.169	64.022	103.191

Der Anteil des Seeverkehrs am Gesamthandel betrug somit 1926 : 71.7 v. H., 1929: 70.6 v. H.; derjenige des Seeverkehrs an der Einfuhr 1926: 71.8 v. H., 1929: 91.5 v. H., ist also angewachsen, der Anteil an der Ausfuhr ist dagegen im selben Zeitraum von 67.5 v. H. auf 38 v. H. gesunken.

Getreide (1929: 108.292 t), Mehl (16.505 t) und andere vegetabile Nahrungsmittel bilden die Hauptmasse der Einfuhrgüter; an zweiter Stelle folgten Brennstoffe, Kohle (108.529 t) und Erdöl (44.174 t), dann Mineralien und Rohmetalle (47.117 t), sowie Metallfabrikate (57.288 t), Zement (31.364 t), Holz (55.470 t)

und 42.433 m³); ferner Zucker und Zuckerwaren (etwa 17.763 t, hauptsächlich aus der Tschechoslowakei) und Kartoffel (10.452 t). Die Einfuhr besteht somit hauptsächlich in Nahrungsmitteln und Baumaterial für die durch großzügige Flüchtlingsansiedlung (1925—1928) neukolonisierten Gebiete. Hauptlieferanten sind: Jugoslawien 127.803 t, darunter 53.972 t Holz, 12.405 t Zement, 13.995 t Erze. Großbritannien 113.997 t, darunter 101.264 t Kohle, die Vereinigten Staaten 69.932 t, darunter 54.683 t Getreide und Mehl, Canada 23.091 t Getreide, Rumänien 46.463 t, darunter 43.729 t Erdöl, Rußland 30.185 t, Italien 24.387 t (besonders Zucker und Obst), Frankreich 13.017 t, Ungarn 10.961 t (besonders Kartoffel). Von der Gesamtmenge der Einfuhr zur See entfielen auf die Stadt Saloniki selbst 1927: 363.624 t, 1928: 388.755 t, 1929: 481.492 t. Zur Wiederausfuhr gelangten 1929 nur 103.191 t, die hauptsächlich nach Jugoslawien gingen.

Zur Ausfuhr gelangt viel serbisches und zum Teil auch schon bulgarisches Vieh. 1929 gingen über die Freihafenzone von Saloniki 770.210 Stück Kleinvieh, 24.863 Rinder, 7628 Schweine, 536 Pferde und 1827 Stück Geflügel. Überdies beschickt Jugoslawien den Hafen von Saloniki in jüngster Zeit auch mit Getreide, dessen Hauptkäufer Griechenland ist. Insgesamt passierten 1929 116.459 t jugoslawischer Ausfuhr Güter die Freihafenzone von Saloniki. M. L.

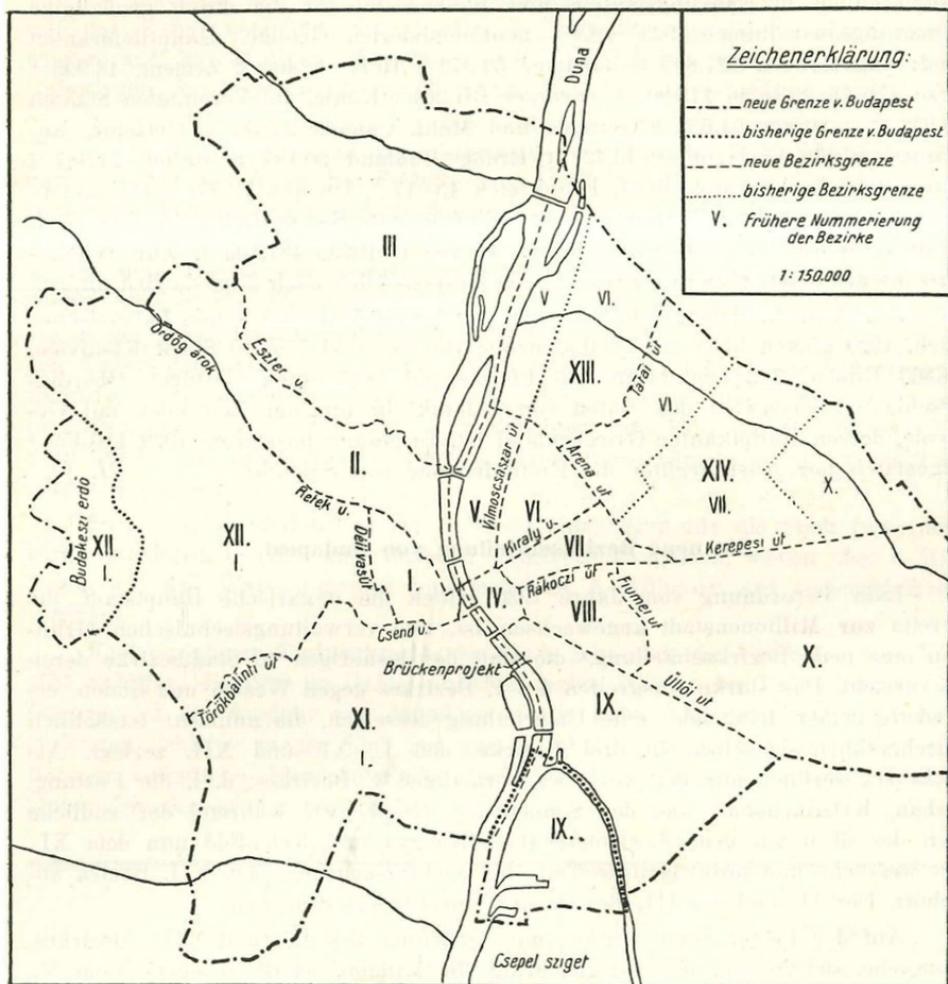
Die neue Bezirkseinteilung von Budapest.

Laut Verordnung vom Jahre 1930 erhielt die ungarische Hauptstadt, die bereits zur Millionenstadt angewachsen ist, aus verwaltungstechnischen Gründen eine neue Bezirkseinteilung,¹ die statt der bisherigen 10 Stadtbezirke deren 14 vorsieht. Das starke Ausgreifen des I. Bezirkes gegen Westen und Süden, erforderte immer dringender eine Unterteilung desselben, die nunmehr tatsächlich durchgeführt, denselben in drei Bezirke, den I., XI. und XII. zerlegt. Als I. Bezirk verblieb nur der Kern des vormaligen I. Bezirkes, d. i. die Festung, Tabán, Kristinenstadt und der Sonnenberg (Naphegy), während der südliche Teil desselben mit dem Blocksberg (Gellérthegy) und Kelenföld nun dem XI., der westliche und nordwestliche Teil, die „Gebirgsgegend“, dem XII. Bezirk angehört. Der II. und der III. Bezirk sind unverändert geblieben.

Auf der Pester Seite wurden, mit Ausnahme des IV. und VIII. Bezirkes, sämtliche andern von der Neugliederung in Mitleidenschaft gezogen. Vom V., VI. und VII. Bezirk wurden die äußeren Teile abgetrennt und aus diesen losgelösten Gebieten des V. und teilweise des VI. Bezirkes wurde der neue XIII. Bezirk, aus den restlichen Randgebieten des VI. und denjenigen des VII. Bezirkes, der neue XIV. Bezirk geschaffen, dem weiters ein kleiner Teil des X. Bezirkes angegliedert wurde. Gleichzeitig erfolgte die Eingemeindung des schon früher käuflich erworbenen Budakeszer Waldes (Budakeszi-erdő) auf der Ofner Seite in den neuen XII. Bezirk und der Nordspitze der Insel Csepel in den alten IX. Bezirk, wodurch das Areal der Hauptstadt von 194 qkm auf 201 qkm angewachsen ist. Das vorläufige Ergebnis der Volkszählung in Ungarn 1930 nennt als Einwohnerzahl von Budapest 1,004.681 gegenüber 960.995 im Jahre 1925, für Groß-Budapest um 1,420.000.

¹ Vgl. die neue Bezirkseinteilung in Budapest, in Geographica Hungarica, Budapest, Oktober 1930, 1. Jahrg., Nr. 4, S. 76.

Bezirkseinteilung von Budapest.



Die deutsche Seefischerei.

In der Kleinen Mitteilung über die deutsche Seefischerei, Bd. 1930, S. 299, wurde für die Werte des Fischfanges im Bodensee Millionen statt Tausende RM gedruckt. Herr Dr. P. Heidke von der deutschen Seewarte in Hamburg hat darauf aufmerksam gemacht. Der Wert der Fischereiergebnisse im Bodensee erreichte 1929 insgesamt 600.000 RM.

Fläche und Bevölkerung Albanien.

Im vorhergehenden Bande unserer Mitteilungen ist S. 132 f. eine Übersicht der Verwaltungsbezirke Albanien enthalten, die auf Grund der Volkszählungsergebnisse vom 25. Mai 1930 einer Richtigstellung bedarf. Die Zählung ergibt 1,005.902 Bewohner, also für 1 km² 37. In der oben genannten Kleinen

Mitteilung sind die Verwaltungsbezirke, Präfekturen, im Genetiv abgedruckt; im folgenden werden sie richtig nach der Schreibweise des Gothaischen Jahrbuches aufgeführt.

Verwaltungsbezirke Präfekturen	km ²	Einwohner	Auf 1 km ²
Berat	3932	142.616	41
Dibra	2386	87.092	36
Durres	1596	77.890	48
Elbassern	2955	114.187	38
Gjinokastr	4142	143.926	34
Kortscha	3312	147.536	44
Kosova	2135	49.099	23
Schkodra	4870	132.307	27
Tirana	850	57.788	67
Vlora	1360	53.461	39

Die Hauptorte sind mit den Präfekturen gleichnamig; nur die für Dibra und für Kosova haben eigene Namen Peschkopija und Kuksi; letzterer zählt nur wenige 100 Einwohner. Die Landeshauptstadt ist Tirana.

Frankreichs Außenhandel 1930.

	1930			
	Einfuhr		Ausfuhr	
	in Mill. t	in Mill. Fr.	in Mill. t	in Mill. Fr.
Nahrungsmittel	6.374	11.814	2.143	5.881
Industrielle Rohstoffe	52.044	29.299	29.631	9.990
Fertigware	2.342	11.231	4.805	26.958
	60.760	52.344	36.579	42.829

Der franz. Außenhandel 1930 schloß mit einem Einfuhrüberschuß von 9,5 Milliarden fr. ab und übertrifft damit die Handelsbilanz des Vorjahres um fast 1,4 Milliarden fr.

Der Wert der Einfuhr ist gegenüber 1929 um 5876 Mill. Fr., der Wert der Ausfuhr um 7309 Mill. Fr. zurückgegangen.

Zum Vergleich werden die Außenhandelsziffern von 1913 in heutiger Währung (1 Friedensfranc = 5 Francs) angeführt.

	1913			
	Einfuhr		Ausfuhr	
	in Mill. t	in Mill. Fr.	in Mill. t	in Mill. Fr.
Nahrungsmittel	5.512	9.087	1.459	4.404
Industrielle Rohstoffe	37.171	24.728	18.311	9.343
Fertigware	1.548	8.290	2.314	20.654
	44.220	42.105	22.075	34.401

Die Ziffern der Jahre 1929 und 1930 lassen die Senkung der Rohstoffpreise erkennen. Aber während in Deutschland, Großbritannien, Italien, nicht

minder in der Tschechoslowakei, Polen, in Österreich die Zahl der Arbeitslosen schon sehr stark angewachsen ist (im Jänner 1931 im Deutschen Reich 3,365.000, in Großbritannien 2,662.000, in Italien 722.000, in Polen 300.000) ist in Frankreich die Beschäftigung der Industrie zunächst auf der Höhe der vorangegangenen Jahre geblieben. Allerdings gibt es jetzt auch in Frankreich deutliche Zeichen der allgemeinen Wirtschaftslage, z. B. Kurzarbeit.

Der größte Rundspruchsender Europas.

In der zweiten Jännerwoche wurde nach knapp drei Monate wärendender Installierungsarbeit der stärkste bisher errichtete Rundspruchsender fertiggestellt. Er wurde bei der, 20 km von Warschau entfernten Ortschaft Rasin erbaut, wo sein Luftleitergebilde auf zwei je 200 m hohen, in 250 m Abstand errichteten Masten angebracht ist. Seine Antennenenergie beträgt nicht weniger als 160 Kw. Die einzelnen, von der Marconigesellschaft gelieferten Apparaturen sind in gegeneinander völlig abgeschirmten Aluminium- und Glasschränken untergebracht. 700 Kw Primärenergie sind für den Betrieb der Anlage nötig, doch stehen mehr als 1000 Kw an gleichgerichtetem Dreiphasenstrom von 8000 bis 16.000 Volt zur Verfügung, der über zwei Brown-Boveri-Quecksilber-Gleichrichter zu je 550 Kw geliefert wird. Die letzte Verstärkerstufe besteht aus acht 100 Kw-Röhren, von denen normalerweise sechs in Betrieb genommen werden. Die Modulation beträgt 80 Prozent. Die Kennlinie der Modulation verläuft zwischen 30 und 10.000 Hertz geradlinig. Der Sender ist mit dem Studio in Warschau auf dem Drahtwege verbunden. Die genaue Einhaltung der Wellenlänge — es ist die Welle von 1411,8 m des alten Warschauer Senders — wird durch einen Steuersender sichergestellt. Dank dieser großen Wellenlänge fällt die erste Fadingzone überall außerhalb polnischen Gebietes, auf dem der neue Sender überall Detektorempfang ermöglichen soll.

E. D.

Industrieanlagen der Vereinigten Staaten von Amerika im Auslande.

Eine Übersicht über die Filialen vereinsstaatlicher Firmen im Auslande, die dem Senate der U. S. A. durch das Handelsministerium vorgelegt wurde, schätzt deren Gesamtwert 1929 auf 1535 Millionen Dollar. Davon sind 540 Millionen Dollar in Kanada, 629 Millionen Dollar in Europa, 291 Millionen Dollar in den lateinamerikanischen Ländern und der Rest in Afrika, Asien und Australien festgelegt. Die Gesamtzahl der Fabrikanlagen der Vereinigten Staaten in Europa beläuft sich auf 493 Unternehmen. Von diesen befinden sich 189 mit einem Gesamtwert von 268 Millionen Dollar in Großbritannien, 78 mit einem Werte von 139 Millionen Dollar in Deutschland und 86 mit einem Werte von 91 Millionen Dollar in Frankreich. Die Ausdehnung der industriellen Interessen der Vereinigten Staaten von Nordamerika im Auslande fördert die Bestrebungen nach Abbau der Zollschranken und zur Überwindung der Vorurteile gegen die vereinsstaatlichen Waren.

Luftpost Cairo—Muansa (Ostafrika.)

Am 5. März 1931 wurde die Luftpostlinie Cairo—Muansa durch die Imperial Airways Ltd. eröffnet. Die Luftpost verkehrt wöchentlich einmal im Anschluß an die jeden Mittwoch eintreffenden Flüge der Linie London—Carachi nach folgendem Plan: Cairo ab Donnerstag früh, an Asiut, Luxor, Assuan und

Wadi Halfa am gleichen Tage, an Khartum am Freitag, an Kosti Malakal und Iuba am Samstag, an Butiaba Port Bell und Kisumu am Sonntag, an Muansa am Montag.

Eisenbahn Windhuk—Gobabis.

Die bereits von der deutschen Verwaltung geplante Eisenbahnlinie Windhuk—Gobabis ist Ende 1930 fertiggestellt worden. Die 350 km lange, meist durch schwieriges Terrain führende Strecke kann in etwa 10 Stunden zurückgelegt werden, während man früher ebensoviele Tage dazu brauchte. Sie stellt eine weitere Teilstrecke der großen Eisenbahn von der Walfischbai nach Rhodesien dar. Zwischen Windhuk und Gobabis siedeln viele deutsche Farmer, deren Erzeugnisse nun in Südwest leichten Absatz finden können.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1931

Band/Volume: [74](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen. 70-79](#)