

## Kleinere Mitteilungen.

### Über Ortsangaben.

In Zeitungen, Zeitschriften und Büchern werden auch die wenig bekannten Örtlichkeiten meist ohne nähere Bestimmung ihrer Lage genannt und man ist darauf angewiesen, sie in einem Handatlas nachzuschlagen. Sehr häufig ist die Mühe umsonst, denn nicht alle Namen, auch abgesehen von neuen Entdeckungen, können aufgenommen werden und hierzu kommt noch, daß viele Orte nach dem Weltkrieg neu benannt worden sind und daß bei anderen die Schreibung schwankt, so daß sie nur schwer im Register zu finden sind. Vor allem aber kann man nicht voraussetzen, daß die Mehrzahl der Leser einen ganz modernen Handatlas besitzt. Wahrscheinlich müssen sich die meisten Studenten, auch die der Geographie, mit einem größeren Schulatlas behelfen.

Es sollte daher viel häufiger die Lage genauer bestimmt werden. Hierzu wäre der Hinweis auf eine nähere bekannte Örtlichkeit geeignet, leider ist eine solche in der Nachbarschaft sehr oft nicht zu finden, namentlich nicht in den fremden Erdteilen. Die beste Bestimmung bleibt die nach der geographischen Länge und Breite, und diese ließe sich in den ursprünglichen Berichten — denn den Referenten und den Verfassern populärer Artikel kann dies nicht wohl zugemutet werden — ohne weiters geben, wenn man auf mathematische Genauigkeit verzichtend, nur Grade und deren Bruchteile anführt oder, wenn man Minuten angibt, einen Zusatz beifügt wie „zirka“ oder „nahe bei“. Dann wäre es deutlich ausgedrückt, daß nur die Festlegung auf der Karte, auch wenn diese den gesuchten Namen nicht enthält, ermöglicht werden soll. Hiergegen könnte auch ein strenger Kritiker nichts einzuwenden und man müßte nicht fürchten, sich durch ein solches Verfahren den Vorwurf der Ungenauigkeit zuzuziehen.

*Dr. Max Binn.*

### Einwohnerverlust der deutschen Großstädte.

In der Mehrzahl der deutschen Großstädte ist die Bevölkerungszahl im vergangenen Jahr rückläufig gewesen. Von den 50 deutschen Großstädten haben 39 im letzten Jahre insgesamt 109.000 Einwohner durch Abwanderung verloren. Die übrigen 11 Großstädte zeigten nur den bescheidenen Zuwachs von insgesamt 7000 Einwohnern, so daß sich also für die Gesamtheit der deutschen Großstädte ein Verlust von 102.000 Einwohnern ergibt. Der Einwohnerverlust Berlins im vergangenen Jahre durch Abwanderung belief sich auf rund 33.000, der von Hamburg auf fast 11.000, von Duisburg-Hamborn auf 6000, von Frankfurt a. M. und Gelsenkirchen auf je 5000. Dieselbe Erscheinung, die auf die Wirtschaftskrise zurückzuführen ist, ist bei den deutschen Großstädten schon 1930 bemerkbar gewesen.

### Berufliche Gliederung und Verstädterung der Bevölkerung in den historischen und karpathischen Ländern der Tschechoslowakischen Republik.

Mit dem durch den Titel gekennzeichneten Kreis von Fragen haben sich in letzter Zeit Verf. dieser Mitteilung und eine Reihe von Studierenden der Geographie an der Karls-Universität in Prag beschäftigt. Auf Grund der Angaben über die Berufszugehörigkeit der Bevölkerung in den einzelnen Bezirken und in den Gemeinden mit mehr als 10.000 Einwohnern nach der Volkszählung von 1921 wurde der Anteil der einzelnen Berufsklassen an der Volksdichte und der Prozentsatz der einzelnen Berufsgruppen ermittelt. Dabei wurde auch zwischen Land- und Stadtbevölkerung unterschieden, wobei mangels anderer Daten die Bewohner der Gemeinden mit mehr als 10.000 Einwohnern der übrigen Bevöl-

kerung als „Stadtbevölkerung“ gegenübergestellt werden mußten. Diese Untersuchungen bezogen sich sowohl auf die einzelnen Länder der Republik als auch auf die „Wirtschaftsregionen“ innerhalb der Länder, wobei als Wirtschaftsregionen jeweils eine Gruppe von Gerichtsbezirken mit gleichartiger beruflicher Struktur der Bevölkerung zusammengefaßt wurde.

Es zeigte sich dabei, daß sich die Wirtschaftsregionen eines jeden Landes bis zu einem gewissen Grade gegenseitig ergänzen, so daß von den Ländern Böhmen, Mähren und Schlesien einerseits, die Slowakei und Karpathorußland andererseits eine sehr ähnliche berufliche Struktur der gesamten wie auch der Stadt- und Landbevölkerung und einen ungefähr gleichen Grad der Urbanisation besitzen (die Stadtbevölkerung stets auf Grund der Gemeinden von mehr als 10.000 Einwohnern berechnet). Die Unterschiede, die sich zwischen historischer und karpathischer Ländergruppe ergaben, sollen im Folgenden dargestellt werden.

	Anteil der Berufsklassen an der Volksdichte der		historischen Länder				karpathischen Länder			
			davon		davon		davon		davon	
			Städter	Landvolk	Städter	Landvolk	Städter	Landvolk	Städter	Landvolk
Land- und Forstwirtsch.	40·1	0·7	39·4	36·2	0·5	35·7				
Industrie	50·8	12·5	38·3	9·6	2·2	7·4				
Handel	8·1	3·7	4·4	2·5	0·9	1·6				
Verkehr	6·9	2·7	4·2	2·0	0·5	1·5				
Öff. und freie Berufe	5·9	2·9	3·0	2·0	0·7	1·3				
Armee	1·4	1·0	0·4	0·8	0·5	0·3				
Andere	13·8	4·1	9·7	5·5	1·2	4·3				
Dichte	127·0	27·6	99·4	58·6	6·5	52·1				

Wenn wir, was durchaus zulässig ist, die Verhältnisse in den beiden Ländergruppen als den Ausdruck zweier Phasen ein und derselben Entwicklungsreihe auffassen, so zeigt sich zunächst, daß die größere Volksdichte der historischen Länder sich aus dem größeren Beitrag zur Volksdichte sowohl des städtischen als auch des ländlichen Teiles aller Berufsklassen erklärt. Von einer Verstädterung in den historischen Ländern kann man eigentlich nicht sprechen. Der Beitrag der Gemeinden mit mehr als 10.000 Einwohnern zur Volksdichte ist hier zwar mehr als viermal so groß wie in den Karpathenländern, aber auch der Beitrag der kleineren Gemeinden ist in den historischen Ländern fast doppelt so groß wie in den Karpathenländern.

Besonders interessant ist in dieser Hinsicht der Beitrag der landwirtschaftlichen Bevölkerung zur Volksdichte, der in den historischen Ländern sogar etwas größer ist als in den Karpathenländern. Gewiß hängt die Dichte der landwirtschaftlichen Bevölkerung sehr vom Ausmaß des landwirtschaftlich nutzbaren Bodens, von Bodengüte und Klima ab und die hohe Dichte der landwirtschaftlichen Bevölkerung in den historischen Ländern ist in erster Linie durch das fruchtbare Mähren bedingt. Aber der Vergleich zeigt doch, daß man die historischen Länder nicht einfach als Industrieländer den vorwiegend agrarischen Karpathenländern gegenüberstellen kann. Im Gegensatz zu den echten Industrieländern haben die historischen Länder ihre landwirtschaftliche Basis — in wirtschaftlicher und sozialer Beziehung — nicht untergraben, sondern, wie der Vergleich mit den Karpathenländern zeigt, erhalten und durch Intensivierung sogar ein wenig erweitert.

Wenn auch im Vergleich mit den Karpathenländern alle Berufsklassen zur größeren Volksdichte der historischen Länder beitragen, so entfällt der Hauptanteil doch auf die Industrie. Das Verhältnis von städtischer und ländlicher Industrie ist aber in beiden Fällen dasselbe, etwa 1 : 3. Eine ausgesprochen städtische Berufsgruppe ist nur die Armee, deren städtischer Anteil wiederum in beiden Fällen mehr zur Volksdichte beiträgt als ihr ländlicher.

Vom materiellen Standpunkt lassen sich die Berufsklassen in vier Gruppen zusammenfassen: 1. in produktive (Landwirtschaft und Industrie), 2. in wirtschaftlich-organisatorische (Handel und Verkehr), 3. in sozial-organisatorische (öffentliche und freie Berufe und Armee), 4. andere und Berufslosigkeit, also im wesentlichen der Ballast der Wirtschaft

Prozentsatz innerhalb der Gesamt-, Stadt- und Landbevölkerung:

	Historische Länder			Karpathenländer		
	Gesamt-	Stadt-	Landbev.	Gesamt-	Stadt-	Landbev.
Produktion	71·6	47·8	78·2	78·2	41·2	82·7
Wirtsch. Organisation	11·8	23·2	8·6	7·6	21·8	6·0
Soziale Organisation	5·7	14·1	3·4	4·8	18·5	3·1
Ballast	10·9	14·9	9·8	9·4	18·5	8·2

Bemerkenswert ist in dieser Gegenüberstellung vor allem, daß der Prozentsatz der produzierenden Berufen Zugehörigen in den historischen Ländern trotz seines Anstiegs in den Städten kleiner ist als in den karpathischen Ländern. Größere Volksdichte, Zunahme der Stadtbevölkerung und Wachstum der Industrie führen also zu einer stärkeren wirtschaftlichen und sozialen Organisation des ganzen Lebens, wobei sich gleichzeitig Ansätze zu einem Ausgleich der Unterschiede in der Berufsstruktur der Stadt- und Landbevölkerung zeigen. In ihrer ursprünglichen Form sind die Städte Verwaltungszentren und Marktorte und erst im Lauf der Entwicklung nehmen sie einen größeren Anteil auch an der Produktion, während die organisierenden Tätigkeiten auch auf dem Lande sich festsetzen. Nur eine scheinbare Ausnahme von dieser Regel bildet der höhere Prozentsatz der Berufe der wirtschaftlichen Organisation in den Städten der historischen Länder verglichen mit den Karpathenländern. Es macht sich in dieser Zahl der Einfluß der Hauptstadt Prag als Zentrale von Handel und Verkehr geltend. Für die mährischen und vor allem für die schlesischen Städte ergibt sich für die Berufszugehörigen der wirtschaftlichen Organisation ein niedrigerer Prozentsatz als für die Städte der Karpathenländer.

Von den Berufen der materiellen Produktion überwiegt in den Städten stets die Industrie. Während aber in den Städten der Karpathenländer ein agrarer Bewohner immerhin noch auf vier industrielle entfällt, ist dieses Verhältnis in den historischen Ländern 1 : 18. Auf dem Lande überwiegt in beiden Gebieten die landwirtschaftliche Bevölkerung, doch ist in den historischen Ländern ihr Vorsprung gegenüber der Industriebevölkerung nur noch minimal.

Prozentsatz von Landwirtschaft und Industrie:

	Historische Länder			Karpathenländer		
	Gesamt-	Stadt-	Landbev.	Gesamt-	Stadt-	Landbev.
Landwirtschaft	31·6	2·5	39·7	61·8	7·8	68·5
Industrie	40·0	45·3	38·5	16·4	33·4	14·2

Die Berufe der wirtschaftlichen Organisation umfassen sehr verschiedene Berufsgruppen und Berufsarten. So fallen unter den Begriff Warenhandel so-

wohl der Großhandel wie das Kleinkrämertum, das Hotelwesen umfaßt die großen Hotelbetriebe ebenso wie die Branntweinschänken, unter den Hilfgewerben des Handels finden wir Agenten und Vermittler, Informations-, Patent- und Detektivbureaus, Lagerhäuser usw. Ebenso läßt sich auch der Verkehr in Postwesen, Eisenbahnen und den übrigen Verkehr und seine Hilfgewerbe gliedern. Dazu kommt noch das Geldwesen.

Prozentsatz der Berufsgruppen in Handel und Verkehr:

	Historische Länder			Karpathenländer		
	Gesamt-	Stadt-	Landbev.	Gesamt-	Stadt-	Landbev.
Warenhandel	4.0	8.2	2.8	3.0	9.5	2.2
Hotelwesen	1.5	2.0	1.3	0.9	2.1	0.75
Hilfgewerbe	0.3	1.1	0.1	0.1	0.8	0.05
Geldwesen	0.6	2.1	0.2	0.2	1.3	0.1
<b>Handel</b>	<b>6.4</b>	<b>13.4</b>	<b>4.4</b>	<b>4.2</b>	<b>13.7</b>	<b>3.1</b>
Post	0.8	1.8	0.5	0.3	1.3	0.2
Eisenbahn	3.9	6.4	3.2	2.5	4.9	2.3
Anderer Verkehr	0.7	1.6	0.5	0.6	1.9	0.4
<b>Verkehr</b>	<b>5.4</b>	<b>9.8</b>	<b>4.2</b>	<b>3.4</b>	<b>8.1</b>	<b>2.9</b>

Diese Übersicht zeigt deutlich die bessere wirtschaftliche Organisation der historischen Länder. Charakteristisch ist der höhere Prozentsatz für Warenhandel, Hotelwesen und „anderen Verkehr“ in den Städten der Karpathenländer, wo die primitiveren Arten dieser Berufsgruppen (Kleinhandel, Schankwirtschaften und Frächterbetrieb) eine große Rolle spielen und wo auch die städtische Konzentration von Handel und Verkehr noch viel schärfer ausgeprägt ist.

Noch viel deutlicher ist die städtische Konzentration der sozialen Organisation in den Karpathenländern.

Prozentsatz der Berufsgruppen der sozialen Organisation:

	Historische Länder			Karpathenländer		
	Gesamt-	Stadt-	Landbev.	Gesamt-	Stadt-	Landbev.
Verwaltung	2.0	5.3	1.2	1.5	5.6	1.0
Unterricht	1.3	2.0	1.1	0.7	1.5	0.7
Öff. und freie Berufe	1.3	3.2	0.7	1.2	4.1	0.8
Armee	1.1	3.6	0.4	1.4	7.3	0.6

Auffallend ist hier vor allem die schwache Vertretung der Berufsgruppe Unterricht in den Karpathenländern, und zwar nicht nur auf dem Lande, sondern trotz aller Konzentration auch in den Städten. Die Angaben beziehen sich auf Februar 1921 — es wird von besonderem Interesse sein, sie mit den Verhältnissen von 1930 zu vergleichen und daraus einen Schluß auf die kulturellen Leistungen des neuen Regimes in den Karpathenländern während des letzten Jahrzehnts zu ziehen.

Prozentsatz des Ballasts des Wirtschaftslebens:

	Historische Länder			Karpathenländer		
	Gesamt-	Stadt-	Landbev.	Gesamt-	Stadt-	Landbev.
Lohnarbeiter	1.2	2.1	1.0	1.6	3.6	1.4
Rentner	3.6	5.3	3.1	4.0	6.8	3.6
Pensionisten	4.0	3.6	4.2	1.1	3.0	0.8
Bettler	0.2	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1
In Anstalten	1.0	2.7	0.5	0.4	2.0	0.2
Nicht spezifiziert	0.9	1.1	0.8	2.2	3.1	2.1

Auffallend hoch sind in den Karpathenländern, sowohl unter der Stadt- als auch unter der Landbevölkerung die Prozentsätze der Lohnarbeiter (Aufwartungen, stellenloses Dienstpersonal, Lohnarbeit wechselnder Art) und der nicht spezifizierten Berufe (einschließlich der Arbeiter und Tagelöhner ohne nähere Angabe). Es entspricht dies dem beschränkten Arbeitshorizont der karpathischen Länder. Hoch ist im Vergleich zu den historischen Ländern auch der Prozentsatz der Rentner, niedrig, besonders auf dem Lande der Prozentsatz der Pensionisten, die auch die bäuerlichen Ausgedinger umfassen. Während in den historischen Ländern rund zwei Drittel der Pensionisten solche bäuerliche Ausgedinger sind, bilden sie in den Karpathenländern nur etwa ein Fünftel der Gruppe der Pensionisten. Der hohe Prozentsatz der Rentner und der geringe Prozentsatz von Pensionisten infolge der schwachen Vertretung der bäuerlichen Ausgedinger sind ein Ausdruck der früheren sozialen Verhältnisse in den Karpathenländern: Rückwanderung ehemaliger Auswanderer, die von ihren Zinsen leben können, und Fehlen eines genügenden Mittel- und Kleinbesitzes, der allein bäuerliche Ausgedinger ermöglicht.

Ein besonderes Interesse beansprucht das Studium der einzelnen Industriezweige nach ihrem Prozentsatz in der Gesamt-, Stadt- und Landbevölkerung. Einzelne Industrien, die eine zahlreiche Arbeiterschaft beanspruchen, bedingen durch ihre Entfaltung ein Ansteigen sowohl ihres Prozentsatzes wie auch der Volksdichte. Andere Industrien entwickeln sich in dem Maße, wie die Bevölkerung zunimmt, so daß sie zwar zur Hebung der Volksdichte beitragen, aber ihren Prozentsatz mehr oder minder konstant beibehalten. Schließlich gibt es Industrien, die infolge ihres geringen Arbeiterbedarfes aus der beruflichen Struktur der Bevölkerung nur schwer ihre Entwicklung feststellen lassen.

In seiner „Géographie humaine“ spricht Brunhes von den drei primären Lebensnotwendigkeiten, denen die drei Grundpfeiler der Wirtschaftsgeographie entsprechen: Tatsächlich zählen Nahrungsmittel-, Bekleidungs- und Bauindustrie stets zu den am stärksten vertretenen Industriezweigen. Ihr Prozentsatz ist in den historischen Ländern stets höher als in den Karpathenländern, aber der Unterschied ist für die Städte nur gering. Sehr groß ist die Differenz auf dem Lande, wo in den Karpathenländern noch vielfach am Prinzip der geschlossenen Hauswirtschaft festgehalten wird, während in den historischen Ländern nicht nur eine weitergehende Arbeitsteilung auch auf dem Lande herrscht, sondern im Baugewerbe das Land auch die (im Winter in ihre Heimat zurückkehrenden) Maurer für städtische Bauten stellt.

Durch die große Zahl der benötigten Arbeiter sind die Industrien Berg- und Hüttenwesen, Metalle und Maschinen charakterisiert. Sie sind in den historischen Ländern wesentlich stärker entwickelt als in den Karpathenländern, aber stets ist die Berg- und Hüttenindustrie eine überwiegende Landindustrie mit Industriedörfern in der Nachbarschaft der einzelnen Bergwerke, während Metall- und Maschinenindustrie städtebildend wirken.

Ganz allgemein läßt sich auch sagen, daß außer dem Bergbau nur ein einziger Industriezweig, die Glasindustrie, ursprünglich und dauernd auf dem Lande stärker vertreten ist als in den Städten. Dagegen zeigen eine ganze Reihe von Industrien, die in den Karpathenländern städtischen Charakter tragen, in den historischen Ländern insofern eine Verlegung aufs Land, als hier ihr Prozentsatz höher wird als in der Stadt. Dazu gehören neben dem Baugewerbe auch

Textil-, Holz- und Steinindustrie. Ähnliches scheint sich in der Papier- und Lederindustrie vorzubereiten.

Prozentsatz der einzelnen Industrien an der Bevölkerung:

	Historische Länder			Karpathenländer		
	Gesamt-	Stadt-	Landbev.	Gesamt-	Stadt-	Landbev.
Nahrung	3·8	4·7	3·5	2·0	4·9	1·6
Kleidung	5·3	7·4	4·8	2·9	6·6	2·5
Bauwesen	5·8	4·6	6·1	2·2	4·5	1·8
Bergbau	3·9	3·3	4·1	1·0	0·9	1·1
Metalle	4·9	6·7	4·3	2·6	3·6	2·5
Maschinen	3·0	5·3	2·5	1·2	2·8	0·9
Steine	1·9	1·0	2·1	0·5	0·8	0·5
Glas	1·1	0·5	1·3	0·2	0·0	0·2
Chemische	0·6	1·2	0·5	0·3	1·1	0·3
Licht usw.	0·2	0·6	0·1	0·1	0·3	0·0
Holz	3·0	2·7	3·1	1·9	2·7	1·8
Papier	0·5	0·6	0·5	0·3	0·7	0·2
Graphik	0·4	1·2	0·1	0·1	0·7	0·0
Textil	4·4	3·6	4·6	0·5	1·9	0·4
Leder	0·6	0·7	0·5	0·3	0·8	0·2
Appretur	0·4	0·9	0·3	0·2	0·7	0·1
Unbekannt	0·2	0·3	0·1	0·1	0·4	0·1

Ein erfreuliches Zeichen ist das Vordringen der „kulturellen Industrien“ von Beleuchtung (Gas-, Elektrizitätswerke, Wasserleitungen usw.), Appretur (Bäder, Wäschereien, Haarpflege usw.), sowie der polygraphischen Industrie in den kleinen Gemeinden der historischen Länder, wenn auch die Städte in dieser Beziehung noch einen großen Vorsprung besitzen.

Schließlich sei noch der prozentuellen Verteilung der Bevölkerung und ihrer einzelnen Berufsklassen auf Stadt und Land gedacht. Der Prozentsatz der städtischen Bevölkerung innerhalb der Gesamtbevölkerung ist in den historischen Ländern fast doppelt so groß wie in den Karpathenländern. Dementsprechend ist auch der städtische Prozentsatz einer jeden Berufsklasse in den historischen Ländern größer als in den karpathischen. Dieses städtische Mehr der historischen Länder ist jedoch in Landwirtschaft und Industrie ganz unbedeutend und nur in den auf wirtschaftliche und soziale Organisation gerichteten Berufsklassen deutlich hervortretend

Städtischer Prozentsatz von Bevölkerung und Berufsklassen:

	Historische Länder	Karpathenländer
Bevölkerung	21·7	11·1
Landwirtschaft	1·8	1·4
Industrie	24·7	22·4
Handel	45·7	35·7
Verkehr	38·7	26·5
Öffentliche und freie Berufe	49·1	36·0
Armee	68·6	58·4
Andere	29·9	22·0

Wir sahen einerseits, daß im Charakter der Städte nach der beruflichen Gliederung der Bevölkerung die organisatorischen Tätigkeiten zurücktreten, je mehr sich die Industrie entfaltet, während gleichzeitig auf dem Lande die organisatorischen Berufe an Bedeutung gewinnen. Wir sehen hier, daß Hand in Hand mit der Industrialisierung und dem Städtewachstum ein immer größerer Prozentsatz der organisatorischen Berufe in den Städten konzentriert wird. Ge-steigerter organisatorischer Einfluß der Städte bei vermindertem organisatorischen Eigencharakter: vielleicht liegt darin einer der Schäden, die der „Verstädterung“ zugeschrieben werden. Es ist das Fehlen von Zentren organisatorischer Tätigkeit nicht nur der Funktion, sondern auch dem Charakter, der Mentalität, der geistigen Atmosphäre nach.

*Julie Moscheles.*

### Die Murmanbahn im heutigen Rußland.

Im Dezemberheft 1931 der Geografisk Tidskrift berichtet Lektor Sophie Petersen über eine kürzlich unternommene Reise auf der Murmanbahn (Med Murmanskbanen til Ishavet) die eine Reihe interessanter Einzelheiten bringt.

Die Bahnlinie wurde in den ersten Jahren des Weltkrieges, vgl. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft, Wien 1916, S. 121, gebaut, 1450 km in einem Jahr! Ursprünglich vor allem darauf berechnet, einen Zugang zum eisfreien Meer zu schaffen, da während des Krieges der Weg aus der Ostsee und dem Schwarzen Meer gesperrt war, hat sich seither ein recht beträchtliches Wirtschaftsgebiet an der Bahnlinie selbst entwickelt.

In Karelien handelt es sich im wesentlichen um eine Ausdehnung der bäuerlichen Besiedlung. Wald- und Sumpflandschaft ist es, die die Bahn durchmißt. In breiter Linie wurde, wenigstens an einzelnen Stellen, der Wald gerodet und für Ansiedlung frei gemacht, die auch von der Regierung begünstigt wurde. Um die Bahnstationen haben sich so ländliche Siedlungen entwickelt, aus den bezeichnenden Holzhäusern jener Gegenden zusammengesetzt.

Dieses hauptsächlich von Kareliern bewohnte Gebiet suchte nach der russischen Revolution Selbstverwaltung zu erlangen, doch ist es begreiflich, daß die Russen diese wichtige Bahnlinie nicht aus der Hand geben wollten, und so mußte sich Karelien mit der Stellung einer autonomen Sowjetrepublik begnügen.

Weitergehend ist der wirtschaftliche Einfluß der Bahn im Gebiet des ehemaligen Gouvernements Murmansk und jener Teile Kareliens, die an das Weiße Meer grenzen, wo die wirtschaftliche Erschließung schon in verhältnismäßig früher Zeit einsetzte. Schon die Nowgoroder Kaufleute trieben hier im 16. Jahrhundert Handel.

Außer den natürlichen Hilfsquellen aus dem Tier- und Pflanzenreich haben die systematischen geologischen Forschungen der letzten Jahre auch eine Reihe nicht unbedeutender Minerallager erschlossen. In dieser Gegend ist die wirtschaftliche Bedeutung des Holzes stark ausgeprägt. Auf allen Stationen stehen Lastwaggons mit Holz und auf den Flüssen treiben gewaltige Holzflöße. In den Flüssen zu beiden Seiten der Wasserscheide finden sich Perlmuscheln, allerdings von geringem Wert, doch immerhin die Grundlage für eine industrielle Erzeugung von Perlmutterknöpfen.

An die Fischerei knüpft die Konservenfabrikation von Kem, Kandalask und Murmansk an. Der Förderung der Fischerei dient auch die biologische Station in Alexandrowsk. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß am Imandrasee,

also nördlich des Polarkreises, in den letzten Jahren eine landwirtschaftliche Versuchstation errichtet wurde.

Der Träger der Mineralschätze ist der Untergrund im Gouvernement Murmansk. Glimmer und Feldspat finden sich an vielen Stellen. An den Ufern des Imandraesees kommen Nephelinsande vor, die namentlich in der Glasindustrie Moskaus verwendet werden. Etwas südlich des Sees liegen bei der Station „Apatit“ große Mengen dieses Minerals, die eine besonders gute Qualität aufweisen. Apatit wird besonders bei der Herstellung von Kunstdünger verwendet. An der Fundstelle ist eine Stadt aus großen Holzbaracken entstanden, die 40.000 Einwohner zählen soll(?).

Und nun zur bedeutendsten Siedlung, die im Zusammenhang mit der Bahn entstand: Murmansk. Ihr gegenüber treten die alten Hafendörfer Kola und Alexandrowsk, die ebenfalls am Mündungstrichter der Kola liegen, ganz zurück. Murmansk wurde zugleich mit der Bahn angelegt: gerade Straßen schneiden sich unter rechtem Winkel; eine typische Kolonistenansiedlung. Heute leben in der Stadt über 9000 Menschen, Fischer, Arbeiter in den Tran- und Konservenfabriken, teils bei der Anlage der Brücken- und Kaianlagen im Hafen beschäftigt oder mit der Verfrachtung der Erzeugnisse des Hinterlandes. Aus der Zeit des Bahnbaues ist noch ein chinesisches Element in der Bevölkerung zurückgeblieben.

Im Winter, wenn der Hafen von Archangelsk zugefroren ist, kommen eine Menge Schiffe aller Nationen nach Murmansk. Die Bahn verbindet für den Personenverkehr Murmansk einmal täglich mit dem Süden. Die Fahrt bis Leningrad dauert 42 Stunden.

A.

### Luftverkehr Berlin-Schanghai.

Nachdem Deutschland in der jüngsten Zeit mit mehreren asiatischen Plätzen in eigenen Funkverkehr getreten ist, sind nun auch Bemühungen im Gange, eigene Luftverkehrslinien nach mehreren für den deutschen Außenhandel besonders bedeutsamen Handelszentren Asiens einzurichten. Ein chinesisch-deutscher Konzern, die „Eurasia-Aviation-Corporation“ will im April oder spätestens Mai dieses Jahres mit speziell für die Erfordernisse dieser Strecke gebauten Junkers-Verkehrsflugzeugen einen regelmäßigen Post- und Passagierdienst zwischen Schanghai und Berlin via Nanking, Peiping (Peking) und Tihwa in Chinesisch-Turkestan eröffnen. Ganz besondere Schwierigkeiten bietet der Überfliegung der 2920 km lange Abschnitt von Peiping nach Tahscheng, der letzten Station auf chinesischem Gebiet. Das große Nordknie des Hoangho (Gelber Fluß) querend, führt die Linie über weite, wasserlose und menschenleere Wüstenstrecken der Gobi, sowie hochaufragende Gebirgsketten, die Notlandungen äußerst ungünstig sind. In diesen schwierigen Abschnitten müssen daher für eventuelle Notlandungen an verschiedenen Stellen Tank- sowie Funkstationen angelegt werden. Wie der amtliche Anzeiger der chinesischen Regierung mitteilte, sind bereits am 22. Dezember vergangenen Jahres mit einem Junkers-Flugzeug der „Eurasia-Aviation-Corporation“ erfolgreiche Probefahrten über chinesischem Gebiet durchgeführt worden. Dabei wurde die 4480 km lange Strecke von Schanghai bis Tihwa in Chinesisch-Turkestan in der beachtenswerten Zeit von 23 Stunden zurückgelegt. Da auch die Verhandlungen der „Eurasia-Aviation-Corporation“ mit der Sowjetregierung bereits zum Abschluß gebracht worden sind, steht der Eröffnung dieses fernöstlichen Luftschiffahrtsweges Deutschlands, wenn durch den japanisch-chinesischen Krieg keine Schwierigkeiten erwachsen, kein Hindernis mehr entgegen.

### Japans Interessen in China.

Japan, von den großen volkreichen Staaten der Erde einer der am dichtesten besiedelten (169 Ew. auf den Quadratkilometer), war bisher bemüht gewesen, die Übervölkerung in seinem Gebiete durch verstärkte Auswanderung, besonders in die Mandschurei, zu mildern und für die stetig wachsende Bevölkerung neue Betätigungsmöglichkeiten zu schaffen. Rund die Hälfte der Bevölkerung Japans, die nach der Zählung vom 1. Oktober 1930 mit 64,448.000 angegeben wird, ist in der Landwirtschaft tätig, aber da infolge des starken heimischen Verbrauches nur etwa 50—60 v. H. der landwirtschaftlichen Erzeugung in den Handel kommen, ist die Bareinnahme aus der Landwirtschaft nur verhältnismäßig gering und zieht dem Inlandsmarkt der Industrierzeugnisse enge Grenzen. Diese Tatsache und die Notwendigkeit einer recht beträchtlichen Lebensmitteleinfuhr (jährlicher Einfuhrüberschuß an Lebensmitteln 315—420 Millionen Mark) treiben zu verstärkten Bemühungen, die Ausfuhr von Industriewaren zu steigern. Von der Industrieproduktion, die 1928 ca. 14½ Milliarden Mark betragen hat, waren nach japanischen Angaben etwa 60 v. H. von der Ausfuhr abhängig, was auf eine wesentlich höhere Ausfuhrquote als in anderen hochkapitalistischen Ländern hinweist. Waren bisher Indien und China die wichtigsten Absatzmärkte für die japanische Industrie gewesen, so ist darin in den letzten Jahren ein merklicher Wandel eingetreten. Die stetig steigende Industrialisierung Indiens und Chinas, die innerpolitischen Wirren in letzterem Staate und die allgemeine Schrumpfung des Welthandels als Folge der Weltwirtschaftskrise haben die Expansionsmöglichkeiten des japanischen Handels stark eingeengt. Wohl war es anfangs gelungen, das Passivsaldo der japanischen Handelsbilanz durch außerordentlich scharfe Gestehungskosten- und Preissenkungen sehr niedrig zu halten, aber nach Aufgabe des Goldstandartes in England ging der japanische Außenhandel immer rascher zurück, umsomehr, als die japanische Ausfuhr unter dem Einfluß einer politischen Boykottbewegung in China, das früher mehr als ein Drittel derselben aufgenommen hatte, auf wachsende Schwierigkeiten stieß.

Als Absatzgebiet für japanische Industrierzeugnisse hatte vor allem Mittelchina mit Schanghai große Bedeutung, während Südchina und die Mandschurei wichtige Bezugsgebiete für Rohstoffe (Sojabohnen, Ölkuchen, Kohle, Roh-eisen) der japanischen Wirtschaft sind.

In den letzten Jahrzehnten ist Japans Anteil an der chinesischen Wirtschaft rasch angewachsen, wie aus seinem Anteil am Außenhandel Chinas ersichtlich ist, der sich von 11·5 v. H. im Jahre 1899 auf 25·4 v. H. im Jahre 1929 erhöht hat. Die Zahl der japanischen Industriewerke in China, zumeist mit dem Sitze in Schanghai, hat in bemerkenswerter Weise zugenommen, so in der Baumwollindustrie, wo sie von 3 im Jahre 1915 auf 45 (davon 30 in Schanghai) im Jahre 1931 gestiegen ist. Die chinesische Baumwollindustrie beschäftigte 1931 in 130 Betrieben insgesamt 255.256 Arbeiter, davon 77.792, also etwa  $\frac{1}{3}$  in japanischen Betrieben, auf die auch fast 40 v. H. aller arbeitenden Spindeln (1·6 Mill. von 4·2 Mill. Spindeln) und 42 v. H. der Webstühle (14.082 von 33.580) entfallen. Das in chinesischen Industrie- und Handelsunternehmungen investierte japanische Kapital wird nach neuen Schätzungen auf 3 Milliarden Mark veranschlagt, das ist der weitaus größte Teil der gesamten japanischen Auslandsanlagen.

Die tieferen Ursachen des Konfliktes zwischen Japan und China sind daher zweifellos wirtschaftlicher Natur; Japan, als hochkapitalistischer Staat durch die Weltwirtschaftskrise hart in Mitleidenschaft gezogen, sieht seinen Absatzmarkt

in China durch dessen Emanzipation und durch das Vordringen der Industrieerzeugnisse anderer Länder auf dem chinesischen Markte schwer bedroht, und sich daher bemüht, seine Stellung in China und in der Mandschurei mit Rücksicht auf die Bedeutung, die ersteres als Absatzgebiet für japanische Industrieerzeugnisse, letztere als japanischer Rohstofflieferant besitzt, zu festigen.

### Die Regelung der Inselfrage zwischen der Türkei und Italien.

Ein am 4. Januar d. J. (1932) in Ankara zwischen Italien und der Türkei abgeschlossener Staatsvertrag beendete nunmehr den langjährigen zwischen den beiden Staaten schwebenden Streit über die Staatszugehörigkeit der kleinen Inseln und Felseneilande zwischen der Küste von Anatolien und der bereits zu Italien gehörigen Insel Castellorizo, sowie der Insel Kara Ada im Golf von Budrum, welche Italien, als zum Dodekanes gehörig, für sich beansprucht hatte.

Italien anerkennt in den Artikeln I und II des obengenannten Staatsvertrages die türkische Souveränität über die Inseln Vola, Ochendra (Uvendire), Fournachia, Kato Volo (Katovolo), Prassoudi im Südwesten von Kato Volo, Tschatalota, Pighi, Nisi tis Pighi, Recif Agricelia, Prouseoliss (Rocher), Pano Makri, Marathi, Roccie Voutzaky, Decia (Dasya) Nisi tis Dacia, Prassoudi (nördlich von Dacia), Alimentaria, Caravolo; Kara Ada bei Budrum, wogegen die Türkei, laut Artikel III und IV, die italienische Souveränität über alle übrigen Inseln und Eilande anerkennt, und zwar: 1. über alle jene, die in einer kreisförmigen Zone liegen, welche die Kathedrale der Insel Castellorizo zum Zentrum und die Entfernung zwischen dieser und dem Kap San Stefano zum Radius hat (d. s. die Inseln: Psoradia, Poliphadis, St.-Georges [und zwei Inseln: St.-Georges du sud und Agriolaia im Norden], Psomi [Strongilo] Kutsumbara, Mavro Poinaki, Pavro Voinis; . . . );

2. über die Inseln außerhalb dieses Kreises: St.-Georges (Rho), Dragonero, Ross, Hypsili (Strongili);

3. über alle sonstigen Inseln und Riffe, welche ohne Rücksicht auf vorstehende Aufzählung noch innerhalb, bzw. außerhalb obenstehenden Kreises gelegen sind.

14 Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden tritt Artikel IV des Vertrages in Kraft, welcher die Abgrenzung der Hoheitsgewässer in der üblichen detaillierten Weise enthält. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß alle größeren Inseln, so namentlich St.-Georges, Hypsili und einige andere nächst Castellorizo, deren Besitz Italien besonders erwünscht erschien, wirklich Italien zugefallen sind, während der Türkei neben vielen kleineren, von größeren Inseln nur Kara Ada im Golf von Budrum verblieben ist. Jedoch ist es Italien nicht gelungen, die für die Bevölkerung der abgetretenen Inseln beanspruchten sogenannten „droits civiques“, Freizügigkeit an der Küste, Schifffahrts- und Fischereirechte, unbeschadet eines noch näher zu regelnden Grenzverkehrs, auch in den türkischen Hoheitsgewässern durchzusetzen. Angesichts des konsequenten Widerstandes der Türkei, welche die Gefahren der Spionage und des Schmuggels stets besonders hervorhob, mußte Italien auf diese Forderung verzichten

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1932

Band/Volume: [75](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleinere Mitteilungen. 85-94](#)