

## Kleinere Mitteilungen.

### Fläche und Bevölkerung der Mandschurei.

Am 1. März 1932 wurde der Mandschustaat Mandschukuo offiziell als selbständiges Staatswesen verkündet. Die Fläche des neuen Staates kann mit 1,200.000 km<sup>2</sup> angegeben werden und umfaßt die Provinzen Fengtien (Mukden) 185.200 km<sup>2</sup>, Kirin 268.000 km<sup>2</sup>, Hei-lung-kiang 582.600 km<sup>2</sup>, Dschehol 170.000 km<sup>2</sup>. Die Bevölkerung der Mandschurei wird in den Rechenschaftsberichten der Südmandschurischen Eisenbahn auf etwa 34.000.000 geschätzt, von denen in der Provinz Fengtien 15, in Kirin etwas über 9, in Hei-lung-kiang 5¼, in Dschehol 4½ Millionen wohnen. Der größte Teil der Bewohner sind Chinesen, etwa 30 Millionen, von denen die Hälfte ihre Vorfahren schon seit mehreren Lebensaltern im Lande hatte, während die andere Hälfte junge Zuwanderer sind. Über 2 Millionen sind mandschurischer Rasse; mit 800.000 wird die Zahl der Kcreaner angegeben. 1929 zählte man ferner eine Viertelmillion Japaner, über 140.000 Russen, 530 Engländer, 400 Deutsche, 325 Franzosen, 300 Amerikaner und 1750 Angehörige anderer Nationen. Im Manchuria year book werden Ziffern über die wirtschaftlichen Verhältnisse des großen Raumes veröffentlicht, die im nächsten Hefte auszugsweise wiedergegeben werden sollen.

### Die Eisenbahn Brazzaville — Pointe-Noire (Französisch Äquatorialafrika).

Nach Überwindung großer Schwierigkeiten<sup>1</sup> geht der Bau der französischen Kolonialbahn, welche die Verbindung vom Kongo zum Ozean herstellen wird, der Vollendung entgegen, so daß der durchgehende Verkehr im Jahre 1934 aufgenommen werden soll. Der Bau der insgesamt 515 km langen Bahnlinie erfolgt in zwei Abschnitten, deren einer von Pointe-Noire an der Küste ausgeht und 172 km landeinwärts geführt wird, während ein anderer von Brazzaville am Kongo aus demselben Ziele zustrebt. Der Zusammenschluß beider soll zu Beginn des Jahres 1934 erfolgen. Im Oktober l. J. waren 361 km beendet und in Betrieb, — der Sektor Pointe-Noire—km 172 ist bis M'Vouti (= 132 km), der Sektor Brazzaville—km 172 bis Madingou (= 233 km) befahren — während auf den weiteren 154 km die Arbeit rüstig fortschreitet. Aber schon im Monate April dieses Jahres ist eine Schnellverbindung vom Kongo zur Küste eingerichtet worden, welche auf dem noch unvollendeten Stück zwischen den beiden gegenwärtigen Endpunkten der Schienen eine ziemlich gute Straße benützt und einen regelmäßigen Güter- und Personenverkehr der Bewohner von Französisch-Äquatorialafrika zur Küste und in entgegengesetzter Richtung ermöglicht. Zweimal wöchentlich, jeden Montag und Donnerstag, verläßt ein Kurz- oder Motorzug Brazzaville um 7 Uhr 30 morgens, hält mittags in Minduli, 16 Uhr in Madingou, wo genächtigt wird; ein am nächsten Morgen um 7 Uhr 30 abgehender Kraftwagen bringt Reisende und Güter nach M'Vouti (170 km), wo er um 12 Uhr 25 eintrifft und Fracht und Passagiere an den hier bereitstehenden Motor- oder Kurzzug abgibt, der, um 14 Uhr 15 abgehend, um 17 Uhr 50 in

<sup>1</sup> Die größten Schwierigkeiten bot der Bau der Strecke zwischen km 135 und km 145, der zahlreiche Viadukte bis zu 30 m Höhe und 2 Tunneln erforderte, von denen der von Bamba 1640 m lang ist.



Dabei ist bemerkenswert, daß sich in den Walfangmethoden ein wesentlicher Wandel vollzogen hat, wie aus folgender Übersicht hervorgeht.

## Wandel in der Betriebsform.

	1920/21 u. 1921	1922/23 u. 1923	1924/25 u. 1925	1926/27 u. 1927	1928/29 u. 1929	1930/31 u. 1931
Küstenstationen	14	29	37	34	25	9
Schwimmende Faktoreien	8	16	22	22	20	43
Fangfahrzeuge	112	174	234	232	237	276

Hatte man noch vor 12 Jahren vorzüglich von Küstenstationen aus Walfang betrieben, denen die erlegten Tiere zur Verarbeitung weither zugeschleppt werden mußten, so läßt sich in den letzten Jahren eine starke Zunahme der schwimmenden Faktoreien beobachten, auf denen nunmehr die Verarbeitung der Tiere vor sich geht. Diese Walfang-Mutterschiffe in der Größe von 15.000 BR T, die zum Großteil auf deutschen Werften gebaut werden, sind meist von 3 bis 4 kleinen Fangdampfern begleitet, welche die Beute herbeischaffen. Die meisten derselben sind im Besitz Norwegens, das 1931 160 (= 58 v. H. aller Fangfahrzeuge) sein eigen nannte, 5 Küstenstationen (von insgesamt 9 bestehenden) und 29 (von 43 bestehenden) schwimmende Faktoreien betrieb, während Großbritannien, das im Walfang an zweiter Stelle reiht, nur 78 (= 28 v. H.) Fangfahrzeuge besaß, die für 11 schwimmende Faktoreien und 3 Küstenstationen arbeiteten. Argentinien, Dänemark, die Vereinigten Staaten von Nordamerika und Japan beschäftigen zusammen nur 38 Walfangschiffe, die 1 Küstenstation und 3 schwimmende Faktoreien bedienen.

Walfang und Tranggewinnung 1930/31 und Sommer 1931.<sup>1</sup>

	Zahl der gefangenen Wale	Tran- gewinnung		Betriebe		
		in 1000 t	in %	Küsten- stationen	Schwimmende Faktoreien	Fang- fahrzeuge
Südgeorgien	2.736	31.95	5.1	5	—	27
West-Antarktis	32.242	508.68	81.1	1	38	184
Ross-See	5.223	72.80	11.6	—	3	21
Küste von Natal	823	6.35	1.0	1	—	10
Küste v. Japan u. Korea	1.147	2.81	0.4	—	—	20
Küste von Norwegen	128	0.58	—	2	—	6
Nordatlantis und Arktis	555	3.72	0.6	—	2	7
Küste v. Westgrönland	20	—	—	—	—	1
	42.874	626.8	100	9	43	276

Hauptfanggebiet ist, wie aus vorstehender Aufstellung ersichtlich, die West-Antarktis, Arbeitsgebiet besonders der Norweger und der Engländer, aus der

<sup>1</sup> Vgl. International Whaling Statistics III. Von The Committee for Whaling Statistics appointed by the Norwegian Government. Oslo 1932.

1931 mehr als  $\frac{3}{4}$  aller erlegten Tiere stammten (32.242 von 42.874), wovon 18.997 Tiere auf die Norweger und 11.053 auf die Engländer entfielen; dann folgt in weitem Abstände die Roß-See (Norweger 5223 Stück) und Südgeorgien (Engländer 1103, Norweger 1049 Stück), ferner die ostafrikanische Küste (Natal, Engländer 823 Stück), Nordatlantik und Arktis (Norweger 555 Stück), norwegische Küstengewässer (128 Stück), japanische Gewässer einschließlich der Koreanischen Küste (1147 Stück) und die westgrönländische Küste, letztere dänisches Fanggebiet, wo im Jahre 1931 aber nur mehr 20 Wale erlegt wurden (gegen 34 im Vorjahre, 38 bzw. 47 in den Jahren 1929 bzw. 1926), was auf einen Rückgang des Bestandes an Walfischen in dieser Gegend schließen läßt.

Walfang der wichtigsten Staaten 1930/31 und Sommer 1931.

	Stück	Trangewinnung		Betriebe		
		in 1000 t	in %	Küstenstationen	Schwimmde. Faktoreien	Fangfahrzeuge
Norwegen	25.952	393·9	62·8	5	29	160
Britisches Reich	13.019	192·3	30·7	3	11	78
Argentinien	1.174	15·0	2·4	}	3	38
Dänemark	1.046	14·4	2·3			
V. St. v. Amerika	536	8·4	1·3			
Japan	1.147	2·8	0·5			
	42.874	626·8	100—	9	43	276

Die Entwicklung des Walfanges hat den meist norwegischen Walfangsgesellschaften in den letzten Jahren große Gewinne eingebracht. Von der Beute des Jahres 1931, die, wie schon angeführt, mit 42.874 Tieren angegeben wird, entfielen allein 25.952 Tiere auf die norwegische Walfängerei, 13.019 auf die britische, der Rest auf die oben genannten Staaten. Dem gewaltigen Anwachsen der Zahl der erlegten Tiere entspricht im wesentlichen auch die starke Zunahme der Trangewinnung während der letzten Jahre, die sich von 69.190 Tonnen im Jahre 1919/20 bis 1922/23 (mit 138.890 t) bereits verdoppelt hat, und nach einem vorübergehenden Rückschlag im Jahre 1923/24 (121.720 t), 1926/27 schon 199.920 t betrug, 1928/29 auf 317.560 t, 1929/30 auf 470.900 t anwuchs und 1930/31 mit 626.785 t ihren bisherigen Höchststand erreicht hat. Davon entfielen 393.884 t = 62·8 v. H. auf Norwegen, 192.309 t = 30·7 v. H. auf Großbritannien, 14.986 t = 2·4 v. H. auf Argentinien, 14.449 = 2·3 v. H. auf Dänemark, 8391 t = 1·3 v. H. auf die Vereinigten Staaten und 2766 t = 0·5 v. H. auf Japan. Die Trangewinnung in letzterem Staate ist sehr gering, da das Fleisch des Wals überwiegend der menschlichen Ernährung dient. Hauptabnehmer für das Walöl ist die Margarineindustrie, für die es einen vorzüglichen Rohstoff abgibt, ferner die Seifenindustrie u. a.

Im September 1931 hat der Völkerbund in Genf nach mehrjähriger Arbeit ein Abkommen zur Regelung des Walfanges getroffen, um die Gefahr einer Ausrottung der Wale durch die immer größeren Umfang annehmende Jagd zu bannen. 28 Staaten, darunter auch die Schweiz, die Tschechoslowakei, Österreich

haben das Abkommen unterzeichnet. Den namentlich angeführten 3 Staaten legt das Abkommen keine Beschränkungen auf, aber ihre Flagge kann somit nicht zur Umgehung des Abkommens mißbraucht werden.

### Kraftwagenstraße Köln — Bonn.

Am 6. August 1932 wurde in Deutschland die erste Nur-Autostraße von Köln nach Bonn eröffnet, die einen der wichtigsten Abschnitte des großen Kraftwagenstraßenplanes Rheinisch-Westfälisches Industriegebiet—Düsseldorf—Köln—Bonn darstellt. Nach völlig modernen Gesichtspunkten angelegt, wird die 20 km lange Straße zweifellos auf dem Gebiete des Kraftwagenstraßenbaues richtunggebend sein. Bei der Bauausführung (unter Beteiligung von 5540 Arbeitslosen) mußten 27 Straßen und Wege überbrückt und 3 Überführungen über andere Straßen durchgeführt werden. Die Breite der Straße beträgt 16 m, wovon 12 m auf die beiden Richtungsfahrbahnen und je 2 m auf die beiderseitigen Bankette entfallen, die zum Tanken, bzw. zur Ausführung von Reparaturen dienen. Die technischen Grundlagen sind einer Fahrgeschwindigkeit von 120 km angepaßt, die Kurven so ausgebildet, daß der Fahrer eine Sichtweite bis zu 300 m hat. Als Schnellverkehrsstraße wird die Straße dadurch besonders gekennzeichnet, daß sie außer in Köln und in Bonn, also an den beiden Enden, nur noch nächst Wesseling eine Zu- und Abfahrtsmöglichkeit besitzt. An den Einmündungsstellen in das Straßennetz von Köln und Bonn sind, um jede Gefährdung des normalen Straßenverkehrs hintanzuhalten, Verteilerkreise von 90 und 100 Meter Durchmesser mit einer als Einbahnstraße zu benutzenden Fahrbahn von 10 m Breite angelegt. Die neue Kraftwagenstraße bedeutet eine außerordentliche Entlastung für die Provinzialstraße von Köln nach Bonn, die durch den Kraftwagenverkehr, — die Zahl der Kraftfahrzeuge auf dieser Strecke hatte sich schon von 1924—1928 um fast 300 Prozent gesteigert — sehr überlastet war. Nach statistischen Feststellungen zählte man rund 1800 Kraftwagen in einer Stunde, d. h. alle zwei Sekunden ein Fahrzeug.

### Literaturbericht.

Alfred Wegeners letzte Grönlandfahrt. Die Erlebnisse der deutschen Grönlandexpedition 1930/31, geschildert von seinen Reisegefährten und nach Tagebüchern des Forschers. Unter Mitwirkung von Dr. Fritz L o e w e, herausgegeben von Else W e g e n e r. Mit 3 Rundbildern, 122 Abb. in Kunst- und Kupfertiefdruck, 11 Karten, Grundrissen und Übersichten. Vorwort von Prof. Dr. Kurt W e g e n e r, Leipzig (F. A. Brockhaus) 1932. 304 S. 8°. Geh. RM 6.70, geb. RM. 8.—

A. Wegener hat den Abschluß seiner großen Expedition, die ihm als Ziel seiner Grönlandstudien vorgeschwebt war, nicht erlebt. Die vorbereitende Expedition 1929 hat er selbst noch in einem Buche geschildert, das wir in diesen Mitt. (73. Bd., S. 231) angezeigt haben. Seine Witwe hat es mit einem der Teilnehmer, Fritz L o e w e, unter Mitarbeit einer Anzahl weiterer Teilnehmer nun unternommen, eine Darstellung des Verlaufes der Hauptexpedition zu geben. Der Hauptzweck dieser waren Eisdickenmessungen, und zwar am West- und am Ostrande des Inlandeises, so ziemlich in der Mitte der Längen-

# 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. 303-307](#)