

„Indea“ glauben wir nun, daß „Iudea“ der verschollenen Urquelle der Reisenotiz entspricht. „Indea“ und „India“ in den entsprechenden anderen Handschriften des „Chronicon Anglo-Saxonicum“ (bzw. in den betreffenden anderen Quellen) sind m. E. auf Verlesung zurückzuführen.

Allerdings weist die Nennung der Apostel Thomas und Bartholomäus über das Heilige Land hinaus, und so glauben wir, daß die Reichweite der Reise entschieden bis Edessa, jener Stadt, die für die Thomasverehrung von so großer Bedeutung war, anzusetzen ist. Daß die Fahrt aber bis in das heutige Indien geführt haben sollte, ist kaum anzunehmen.

Kleine Mitteilungen.

Adolf E. Forsters 70. Geburtstag. Die 70. Wiederkehr des Geburtstages am 22. Mai d. J. gab der Geographischen Gesellschaft und dem Hydrographischen Zentralbureau willkommenen Anlaß, die Verdienste des Ministerialrates Adolf E. Forster um die geographische Wissenschaft zu feiern. Treu der Heimat, treu seinen Freunden, stets hilfsbereit, so steht Adolf E. Forster seit fast fünf Jahrzehnten in der geographischen Wissenschaft. Viele Zweige der Erdkunde wurden sein Arbeitsgebiet, die heute aufzuzählen wohl verfrüht wäre, ist doch der Jubilar mit neuen Arbeiten beschäftigt, und eben wird von ihm eine umfassende Abhandlung über Probleme, die er vor mehr als vier Jahrzehnten mit seinem Lehrer Albrecht Penck erörtert hat, über Niederschlag und Abfluß, der Öffentlichkeit übergeben.

Nordlicht in der Nacht vom 11. auf den 12. Mai. Um die erste Morgenstunde auf den 12. Mai konnte in Wien neuerlich ein prächtiges Nordlicht beobachtet werden. Die Lichterscheinungen vom 25. Jänner, die sogar in den Tropen beobachtet werden konnten, wurden von M. Toperczer in unseren Mitteilungen S. 101 ausführlicher erörtert. Nach den Beobachtungen der Prager Sternwarte zeigte sich das Polarlicht vom 12. Mai von 0.40 bis 1.05 Uhr als breiter purpurner Streifen ungefähr 10 Grad über dem Horizont vom Sternbilde des Löwen zum Großen Wagen. Gleichzeitig konnte man in kleinerem Umfang einen klareren Schein im Sternbilde der Kassiopeia beobachten. Beide Polarlichter waren durch einen weniger deutlichen roten Vorhang verbunden. Das Licht in der Kassiopeia war so hell, daß es zeitweise die Hauptsterne dieses Sternbildes überstrahlte. Dieses Polarlicht war sicherlich eine der stärksten Lichterscheinungen dieser Art, die in unseren Gegenden je beobachtet wurden. Leider hat das helle Licht des Mondes die Sicht stark beeinträchtigt. Das Nordlicht war durch einen großen Sonnenfleck verursacht, der zu dieser Zeit das Zentrum der Sonnenscheibe erreichte.

Die Deutsche Nanga-Parbat-Expedition 1938 (vgl. die Mitteilungen in Bd. 81, Heft 3/4, S. 105) unter Leitung von Notar Paul Bauer hat Mitte April ihre Ausreise nach Indien angetreten. An ihr nehmen teil Ing. Fritz Bechtold, Dr. Ulrich Luft, Ludwig Schmaderer, Mathias Rebbitsch, Stefan Zuck, Hans Herbert Ruths, Rolf von Chlingensperg und der Arzt Bruno Balke. In Rawalpindi angelangt, wird die Expedition über den Babusar-Paß in das Industal vordringen und von der Rakiot-Brücke aus den Aufstieg zum Nanga Parbat

beginnen. Das Hauptlager wird voraussichtlich wieder in 6200 m Höhe nächst dem alten Lager IV erreicht werden, unweit des Ortes, wo die vorjährige deutsche Expedition von einer Lawine begraben wurde. Zur Beförderung der schweren Lasten über die Gletscher soll ein Flugzeug mit dem Flugplatz Srinagar als Operationsbasis eingesetzt werden, wofür die Zustimmung der Regierung von Kaschmir eingeholt wurde.

Eine deutsche Tibetexpedition 1938 ist Ende April unter Führung des Biologen und Tibetforschers Dr. Ernst Schäfer nach Innerasien aufgebrochen. Teilnehmer derselben neben dem Leiter sind Dr. Karl Wienert als Geograph und Geophysiker, Bruno Beger als Anthropologe und Völkerkundler, Ernst Krause als Entomologe und Filmoperateur und Edmund Geer als technischer Leiter. Die auf $1\frac{1}{2}$ bis 2 Jahre Dauer veranschlagte Forschungsreise in noch nahezu unbekanntes Gebiet des östlichen Himalaja und der meridionalen Stromfurchen wird sich vorerst von Assam in die Mishmi Hill's begeben.

Reisen O. Schmieders und H. Wilhelmys in Tripolitanien und der Cyrenaika, welche in der Zeit von Mitte Februar bis Ende April mit Unterstützung der Deutschen Forschungsgemeinschaft zum Zwecke kolonialgeographischer Studien durchgeführt wurden, ergeben interessantes Material zur Kulturgeographie des nordafrikanischen Oasengürtels. Neben einem Schmalfilm wurden zahlreiche Flur- und Siedlungspläne aufgenommen.

Ruwenzori-Kundfahrt. Nach Meldungen vom 25. Januar d. J. aus Kampala im Uganda-Protektorat, am Nordufer des Viktoriasees, hat die Teilnehmergruppe der Kundfahrt des Zweiges Stuttgart des D. A. V. nach Ostafrika unter Leitung von Eugen Eisenmann, die mit Unterstützung des Hauptausschusses des D. A. V., des Zweiges Stuttgart und der Deutschen Forschungsgemeinschaft zu Anfang Dezember dahin aufgebrochen war, bei den Eingeh- und Akklimatisierungsfahrten vollen Erfolg gehabt. Sie betrafen 1. den Hauptgipfel des Kilimandscharo = Kibo (6010 m); a) normaler Weg, zweimalige Begehung, b) Südflanke, zweimalige Begehung; 1300 m Wandhöhe, Erstbegehung, unter 800 m in Eis mit $50-55^\circ$ Steigung, obere 500 m mit $35-40^\circ$ Steigung; der Kibo mit dem gut erhaltenen und vereisten Gipfelkrater ist der Hauptgipfel; 2. den Mawengi (5355 m), eine stark abgetragene Vulkanruine mit zerrissenen Felsgraten; a) Hauptgipfel, Normalweg, fünfmalige Begehung; b) erste Überschreitung aller sechs Gipfel (alle über 5000 m), zweimal. Mit Erreichung von Kampala haben die Teilnehmer den größten Teil der Wegstrecke auf dem Anmarsch zum eigentlichen Ziel der Fahrt, den Ruwenzori, überwunden, der von Kampala aus mit Karawane erreicht werden wird.

Eine deutsche Erkundungsfahrt nach Grönland, deren Teilnehmer Bergingenieur Herdemerten als Leiter, der Arzt Dr. Magerstaedt und der Student der Naturwissenschaften Knoespel sind, hat sich im Mai, von der Hermann-Göring-Stiftung „Reichsjägerhof“ entsandt, zu sechs- bis siebenmonatiger Arbeit während der günstigsten Jahreszeit nach Grönland begeben, um geographische, meteorologische, tier- und pflanzenkundliche Forschungen durchzuführen. Sie nimmt nach achtjähriger Unterbrechung die Ziele der Alfred-Wegener-Expedition wieder auf, der Bergingenieur Herdemerten seinerzeit angehört hat.

Forschungsflug um das Pearyland. Die Dr. Lauge-Koch-Pearylandexpedition hat Mitte Mai d. J. an die Verwaltung Grönlands in Kopenhagen gemeldet, daß der Flug rund um das Pearyland, der Hauptzweck der Kundfahrt, durchgeführt worden sei. Der Flug habe $11\frac{1}{2}$ Stunden gedauert; zwischen Grönland und Spitzbergen sei kein Land gesichtet worden.

Neubenennungen. Die Namen der Gebiete „Sächsische Schweiz“ und „Märkische Schweiz“ sind durch „Sächsisches Felsengebirge“, bzw. „Barnimer Land“ zu ersetzen. — Gemäß einer Verfügung durch den Amtsbürgermeister von Hausberge wird der Jacobsberg an der Porta Westfalica auf Grund der geschichtlichen Bedeutung des Freiheitskampfes unter Armin von nun ab *Arminsberg* heißen. — Das Reichsinnenministerium hat der Stadt Wittenberg die Bewilligung erteilt, ihren Namen in *Wittenberg-Lutherstadt* umzuändern. (Nach Peterm. Mitt., 84. Jg., 4. Heft, S. 132.) — *Chorzow* ist nun auch der Name der Stadt Königshütte im polnischen Teil Oberschlesiens, da letztere mit der Gemeinde Chorzow zu einem Kommunalgebilde vereinigt wurde. E. R.

Der Masurische Kanal, bereits 1874 geplant, aber erst von der nationalsozialistischen Regierung in Bau genommen, dürfte im Jahre 1940 vollendet werden. Er wird das Gebiet der Masurischen Seen (berühmt durch die Schlacht bei Tannenberg) im SE Ostpreußens in den Kreisen Angerburg, Lötzen, Sensburg und Johannisburg, deren größte Mauer-, Löwentin-, Spirding- und Warschau- oder Roschsee sind und mit ihren Nebengewässern eine von Angerburg bis Johannisburg reichende zusammenhängende schiffbare Wasserfläche von 346 km² bilden, über die natürlichen Wasserstraßen auf etwa 200 km mit Königsberg verbinden. Der Höhenunterschied von 111 m soll in mehreren Schleusen überwunden werden, zwei davon mit einem Gefälle von 17,5 m bei Resensee, zwei weitere bei Fürstenaue mit einem solchen von 35 m. Der nördliche Abfluß dieses Seengebietes ist der Angerapp, von Insterburg an Pregel genannt; der südliche, der Pissek, bei Johannisburg dem Roschsee entströmend, entsendet seine Wasser durch Narew und Bug zur Weichsel. Die Spiegelbreite des Masurischen Kanals soll 19 m, die Sohlenbreite 13 m (bei 2 m Tiefe) betragen. Damit werden die ostpreußischen Grenzgebiete für die deutsche Wirtschaft erschlossen, werden besonders Holz und Getreide in der Richtung Königsberg, Kohle, Düngemittel und Sammelgüter leicht landein befördert werden können.

Die höchsten ständig bewohnten Dörfer der Alpen erörtert kurz R. Godefroy in der Grenobler „Revue de Géographie Alpine“, Bd. 26, 1938, Heft 1, S. 207 f. Seine Notiz beschränkt sich auf die Dörfer von 2000 m Höhe und darüber. Er kennt drei Dörfer in solcher Höhenlage, zwei in den französischen Alpen: Saint-Véran (2040 m) und Avérole (2000 m), und eines in den italienischen Alpen: Trepalle (2079 m).

In meiner Karte über die Verteilung der ständigen Siedlungen der Alpen von 1700 m aufwärts, in dem Werke von Leitmeier „Die österreichischen Alpen, 1928“, ist mir Trepalle entgangen. Es liegt im Livignotal, wo italienisches Gebiet auf die Engadiner Abdachung übergreift. Der Abfluß dieses Tales, der Spölbach, erreicht bei Zernez von O her den Inn; unterhalb Livigno, nach W umgebogen, hat der Spölbach lange Schluchtstrecken zu durchmessen, in denen er ein Seitengewässer vom Ofenpaß her empfängt. Trepalle, wovon Godefroy eine gute Photographie veröffentlicht, bildet eine Gemeindefraktion von Livigno, ist ein selbständiges Pfarrdorf und seiner Form nach eine Streusiedlung mit weniger als zehn kleinen Gebäudegruppen an sanftem, grasigem

und ganz entwaldetem Abhang. Godefroy bezeichnet es als „hameau“. Gegenwärtig bewohnen es 70 Familien mit 420 Köpfen. In der oben erwähnten Karte kann das Zeichen für Trepalle südlich von Livigno (1873 m) und westnordwestlich Bormio nachgetragen werden.

Die französischen Dörfer Saint-Véran und Avérole sind dort berücksichtigt. Avérole liegt nordöstlich des Mont Cenis unter dem Col de l'Autaret im Gebiete der obersten Maurienne (Arc.). Die Karte enthält nördlich von Avérole noch eine zweite Siedlung, über 2000 m Höhe gelegen. Möglicherweise wird diese seither nicht mehr ständig bewohnt, vielleicht hat sie auch nicht den Rang eines Dorfes.

Bis zum Jahre 1929 wurde auf der Südseite der Monte-Rosa-Gruppe das Dorf Résy (2066 m) nach Godefroy ständig bewohnt. Es liegt im obersten Gebiet von Val d'Ayas in einem Seitentälchen an dem Paßfaden, der nach O ins Gressoneytal hinüberführt. Die erwähnte Karte entspricht also nach Hinzufügung von Trepalle und einer vielleicht erforderlichen Streichung in der Maurienne auch dem gegenwärtigen Stande der Forschung.

Godefroy bringt noch einige interessante geographische Einzelheiten über seinen Gegenstand; er hatte sich der Unterstützung des Militärgeographischen Instituts in Florenz und der Nachrichten des Pfarrers von Trepalle zu erfreuen.

Von dem schweizerischen Weiler Juf (2133 m) im hinterrheinischen Graubünden spricht Godefroy nicht. Es ist dort allerdings keine Kirche und auch an Größe steht die Siedlung hinter einem eigentlichen Dorfe weit zurück. Ebenso sind in den Ötztaler Alpen die Rofenhöfe (2014 m) und der Kurzhof (2009 m) nicht Gegenstand der allein auf Dörfer gerichteten Betrachtung Godefroys.

Otto Lehmann.

Höhengrenzen der Cima d'Asta und des Lagoraigebirges. Die Höhengrenzen klimatischer Erscheinungen, der Vegetation und der Kultur aufzusuchen und ihre Lage zu erklären, ist seit Ratzel ein immer wieder gewähltes, verlockendes, aber schwieriges Thema, das die Diskussion stets angeregt hat. Gerhard Lampadius wählt sich die Cima d'Asta und das Lagoraigebirge zur Untersuchung aus, ein Gebiet, das wegen der Verschiedenheit der an seinem Aufbau beteiligten Gesteine besonders interessant ist, ferner auch deswegen, weil sich deutsche und italienische Kultur dort überschneiden und der Vergleich mit schon bearbeiteten Gebirgen möglich ist.¹ Die Wald- und Baumgrenzen werden nach Baumarten (Arve, Lärche, Fichte, gemischter Bestand) getrennt untersucht, was zu schönen Ergebnissen führt: Auf der Nordseite erreicht die Arve, auf der Südseite die Lärche die höchsten Lagen, die Fichte beteiligt sich nur selten an der Grenzbildung; die Grenze muß sehr tief liegen, um den gemischten Wald noch zu treffen. Die höchsten Bestände und Einzelbäume binden sich häufig an Felsgrate (Übereinstimmung mit Koegel). Für das Vorkommen der Arve werden auch neue Beobachtungen beigetragen (S. 17). Die niedrigsten Grenzen sind stets durch menschliche Eingriffe bewirkt. Und was ist's mit der Legföhre (*Pinus montana*), die Scharfetter auf dem Rollepaß beobachtet? Für die Wald- und Baumgrenzen werden verdienstliche Tabellen geboten und die höchsten Einzelvorkommnisse auch auf einer Karte eingetragen.

¹ Lampadius Gerhard: Die Höhengrenzen der Cima d'Asta und des Lagoraigebirges. Berliner Geographische Arbeiten. Hgg. vom Geogr. Inst. der Universität Berlin durch Prof. N. Krebs und Dr. H. Lehmann, Heft 15. Stuttgart, J. Engelhorn's Nachf., 1937. 70 S., 2 Karten.

Die periodischen Siedlungen werden hauptsächlich nach O. Marinelli gegliedert. Zu ihnen gehören auch die „Hohen Höfe“ der Deutschen im Fersental, die nach der eingehenden Beschreibung des Verfassers in der Wirtschaftsform sichtlich den Schwaighöfen ähneln; sie sind auch von der tirolischen Landesherrschaft und ihren Vertretern, den Herren von Schönna, im 14. Jahrhundert „nach Art der Schwaigüter“ angesiedelt (Stolz, Schwaighöfe, S. 131). Die Schwaighöfe sind aber nicht ganz ohne Getreide und können daher auch die Getreidegrenze mit in die Höhe treiben (Stolz, ebda., S. 145 ff., vgl. Lampadius, S. 7/8); ein Vergleich mit den Schwaighöfen der Seiseralpe und ihrer Heunutzung liegt nahe (siehe Auberer, Die Seiseralpe, Schlernschriften 37, eine Arbeit, die Lampadius nicht mehr verwenden konnte). Sie sind oft länger bewohnt als die ständige Siedlung und die Benennung „Malga“ ist für sie niemals üblich.

Die oberste Grenze der periodischen Siedlung ist hier wie überall die der Almhütten. Der Definition Siegers (Beiträge zur Geographie der Almen in Österreich, S. 1—5) setzt Lampadius folgende Definition entgegen: „Die Almhütten sind die Stätten im Gebirge, die nur während der günstigen Jahreszeit bezogen werden und auf Vieh- und Weidewirtschaft begründet sind. Sie liegen immer oberhalb der Getreidegrenze und der höchsten Siedlungen auf derselben Talseite.“ Es ist sogleich der Unterschied zu erkennen: Sieger definiert die Almen als Wirtschaftsflächen, Lampadius die Almhütten als Siedlungen, die allerdings ihre Eigenart durch Wirtschaftszweig und -form empfangen. Deshalb mußte Sieger richtig (mit Strüby und Spann) die Lage über der Heimwirtschaft und die Verbundenheit mit dieser zu einem höheren Wirtschaftsorganismus herausheben, für Lampadius war die Lage über den höchsten Siedlungen (richtiger: Dauer- oder Heimsiedlungen, denn die Almhütten sind die höchsten Siedlungen selbst) das unterscheidende Merkmal. Der von Lampadius für besonders wichtig gehaltene Zusatz „auf derselben Talseite“ ergänzt das von Sieger zweimal betonte „an derselben Stelle“; beides ist nötig, denn am unteren Talausgange liegen die Almen manchmal niedriger als die Höfe am oberen Talschlusse. Die übergeordnete Bestimmung „Stätten im Gebirge“ dürfte zu allgemein und unbestimmt sein. Vom Standpunkte der Siedlungsgeographie könnte man die Definition der Almhütten — in diesem Wort alle nach physischen und kulturellen Voraussetzungen verschiedenen Formen und Materialien von Haus und Bau mit inbegriffen — also fassen: Die Almhütte ist eine Siedlung, die der Vieh- und Weidewirtschaft dient und wegen ihrer Höhenlage nur in der günstigen Jahreszeit benutzt wird. Die Lage über den Dauersiedlungen könnte man vielleicht ganz aus der Definition weglassen, weil sie an dem Wesen der Siedlung und der Wirtschaftsform, der sie gehört, nichts ändert. Der Wert solcher Definitionen empirischer Begriffe könnte bezweifelt werden; jedenfalls zwingen sie dazu, die wesentlichen Merkmale der Begriffe einmal durchzudenken.

Lampadius setzt die Höhengrenzen hauptsächlich zu Gestein und Boden in Beziehung; die Oberflächenformen werden dabei nur soweit berücksichtigt, als sie Funktion des Gesteins sind. Man könnte aber auch, dem Hauptzuge der gegenwärtigen geomorphologischen Forschung folgend, eine Erörterung über das Lageverhältnis der Almen zu den Verebnungsflächen im Gebirge erwarten. Bei Schwinner (Die Oberflächengestaltung des östlichen Suganergebietes, 1923, S. 18 ff.) werden die dortigen Talböden, Gesimse usw. sehr häufig durch daraufliegende Almhütten (Malgen) bestimmt; die Beschreibungen Schwingers reichen zum Teil noch in das Arbeitsgebiet des Verfassers hinein. Es gibt also

ohne Zweifel solche Beziehungen. Auch daß die Hangalmen auf Quarzporphyr gerade in den drei Höhenlagen von 1500 bis 1600 m, 1700—1800 m und 1900 bis 2000 m besonders zahlreich sind, läßt dergleichen wohl vermuten. Das Blatt der alten österreichischen Spezialkarte (1:75.000), das dem Referenten allein zur Verfügung steht, bietet leider keine gute Grundlage, um hier sogleich Beispiele anzuführen. Vielleicht würde die Einsicht in dieses geomorphologische Element auch noch manche andere Lagebeziehungen klären oder ergänzen.

Die Kulturgrenze wird im allgemeinen als Getreidegrenze genommen. Könnte man nicht auch für sie Unterscheidungen treffen? Die Bestimmung der zweimaligen Getreidegrenze, derjenigen bei der Dauersiedlung und der in der Region der Heuwiesen, lehnt der Verfasser ab. Ist aber nicht noch der Höhenunterschied zwischen der Roggengrenze und der oberen Grenze des Gersten- und Haferbaues zu berücksichtigen? Zur Charakterisierung des Kulturlandes dienen die Höhengrenze der Edelkastanie, von Mais und Wein sehr gut.

Die Bedeutung allgemeiner Mittelwerte für ein begrenztes Gebiet mit sehr verschiedenen natürlichen Voraussetzungen wird vom Verfasser mit Recht bestritten, er wechselt deshalb je nach der Art der Höhengrenze die Gruppenbildung; das ist richtig und gut überlegt; die Gruppierung rein nach 100 m-Schichten ist zu mechanisch (Tab. 3, S. 37). Aber es ist schade — daran ist wohl die leidige Kostenfrage schuld —, daß daneben das ursprüngliche Beobachtungsmaterial nicht voll zur Geltung kommen konnte, wohl weil Kürzungen und Zusammendrängungen auf dessen Kosten gemacht wurden. Man erhält immer nur Gruppen und keine oder zu wenig Einzelheiten. Das macht nicht nur die Nachprüfung schwierig, sondern auch eine Verwendung des Beobachtungstoffes für die Verarbeitung unter neuen Gesichtspunkten unmöglich.

Noch eine Bemerkung zu den Karten! Der wesentliche und fast ausschließliche Inhalt von Lampadius' Arbeit sind die Höhengrenzen; diese ersichtlich zu machen, war sicher die Hauptaufgabe seiner Karten. Die bisherigen Methoden des Eintrags von Grenzlinien befriedigten den Verfasser wegen der Unvollkommenheiten nicht, wie sie nun einmal der Zeichnung von durch Generalisation gewonnenen Grenzen anhaften. Der Verfasser suchte also eine Methode, durch die es möglich war, „eine Menge Einzelheiten einzutragen, ohne die Karte zu überlasten“. Eine solche Karte ist nun tatsächlich entstanden; man sieht auf den beiden Karten eine Menge Einzelheiten; was man aber — auch wegen der notwendigen Ähnlichkeit der Signaturen — nicht deutlich sieht, das sind die Grenzen; um sie zu sehen, muß man sie sich nach den gegebenen Zahlen einzeichnen. Bisher gab man die Einzelheiten im Text und in Tabellen und die generalisierte Grenze auf der Karte, der Verfasser gibt die Einzelheiten auf der Karte und im Text doch nicht die Grenze, sondern nur einige wesentliche Merkmale derselben; eine genaue Grenzbeschreibung hätte den Text zu sehr beschwert. Es scheint also doch, daß der umgekehrte Vorgang zweckmäßiger wäre. Die drei auf den Karten durch Isohypsen ausgegliederten Regionen bis 1500, 1750 und 2000 m entsprechen „ungefähr“ (S. 11) den Kulturlands- und Siedlungsregionen und sind deshalb gut gewählt.

Es liegt in der Natur des vom Verfasser gewählten Themas, daß eine Bearbeitung andere Meinungen anregt. Deshalb enthalten die vorausgehenden Zeilen Ergänzungen und Hinweise; Fragen mußten aufgeworfen werden, die vielleicht andere ebenfalls beschäftigen. Dadurch sollte aber der Wert der Abhandlung des Verfassers, der sehr sorgfältig zu Werke ging, nicht herabgesetzt werden. Die Schrift bleibt immer interessant und wertvoll. Robert Mayer.

Wandlungen im Außenhandel der Tschechoslowakischen Republik seit 1929. 1933 setzte, durch die Rüstungspolitik belebt, ein erst langsamer, dann rascher fortschreitender Wiederaufbau der industriellen Produktion ein. Allen voran ging die Schwerindustrie, die in der Rüstungspolitik eine starke Stütze fand, während der Wiederaufbau der hauptsächlich in den deutschen Randgebieten des Staates siedelnden typischen alten Export- (Textil-, Leder-, Glas-, Porzellan-) Industrien, deren Ausfuhr während der Krise gegenüber 1929 auf etwa ein Drittel zurückgegangen war, sich nur langsam vollzog. Bemerkenswert ist aber in dieser Zeit die Minderung der Spannung zwischen Binnen- und Außenhandelskonjunktur. Dem Gesamtaußenhandelsumsatz 1929 von etwa 41 Milliarden Kč standen 1931 nur etwa 12 Milliarden Kč gegenüber, 1936 etwa 16 Milliarden, 1937 dagegen bereits an 23 Milliarden Kč. Gegenüber 1936 ist die Einfuhr um 39%, die Ausfuhr um fast 50% gestiegen, trotzdem liegt aber der Einfuhrwert 1937 noch um 45%, der Ausfuhrwert um 41% unter der Höchstziffer von 1929 (wobei die Veränderungen im Preisgefüge noch unberücksichtigt geblieben sind).

	1929	1933	1934	1935	1936	1937
	in Millionen Kč					
Einfuhr	19.962	5831	6382	6739	7909	10.966
Ausfuhr	20.497	5853	7280	7419	8008	11.971
Ausfuhrüberschuß . .	535	22	898	680	99	1.005

Von der Gesamteinfuhr 1937 entfällt, mit nur geringen Verschiebungen gegenüber dem Vorjahre, mehr als die Hälfte auf Rohstoffe, knapp ein Drittel auf Fertigwaren, der Rest auf Nahrungsmittel. Unter dem Einfluß der Rüstungskonjunktur hat sich seit 1936 eine Umschichtung im Rohstoffbezug bemerkbar gemacht. Der Erzbezug stieg von 82.000 auf 195.000 Waggons (1929: 208.000 Waggons), die Einfuhr von Rohmetallen von 63.000 t (1929: 58.000 t) auf 76.000 t, die Maschineneinfuhr von 58 Millionen Kč auf 472 Millionen Kč, welche letztere Erscheinung auf stärkeren Investitionsbedarf der Industrie hinweist. Weniger gleichmäßig zeigt sich der Rohstoffbezug der typischen Exportindustrien. An Baumwolle bezog die tschechoslowakische Industrie 1937 112.000 t (1929: 124.000 t); die Einfuhr von Rohwolle ist 1937 gegen 1936 von 35.000 t auf 29.000 t gefallen, allerdings wegen der stärkeren Heranziehung von Wolle inländischer Erzeugung sowie großer Vorratskäufe im Jahre 1936; die Einfuhr von Häuten, welche schon 1936 größer war als 1929 (34.000 t), ist weiter auf 42.000 t gestiegen. Noch wesentlicher ist die Umschichtung bei der Ausfuhr, wenn man von der ungewöhnlichen Steigerung der Getreide- und Mehlausfuhr 1937 durch Abstoßung der bedeutenden Vorräte des staatlichen Getreidemonopols absieht (1937 = 273.300 t Getreide und 73.000 t Mehl gegen 111.000, bzw. 38.000 im Jahre 1936).

Ausfuhr in Millionen Kč

	1929	1933	1936	1937
Eisenwaren	1802	505	1010	1814
Metallwaren	568	198	291	436
Maschinen	544	127	247	368
Baumwollwaren	2881	591	707	955
Wollwaren	2135	421	538	739
Lederwaren und Schuhe	1417	320	460	636
Glaswaren	1378	581	609	787
Keramik	520	158	182	264

Obige Nebeneinanderstellung zeigt deutlich das bereits eingangs erwähnte stärkere Vordringen der durch die Rüstungskonjunktur begünstigten Eisen-, Metall- und Maschinenindustrie auf den Auslandsmärkten, deren erste 1937 bereits die Ausfuhrziffer von 1929 überholt hat, während die Ausfuhrwerte der ehemals typischen Exportindustrien, meist in sudetendeutschem Besitz, noch weit hinter 1929 zurückbleiben. Der Anteil der drei ersten oben genannten Posten an der Gesamtausfuhr des Staates im Vergleich mit 1929 ist von 14,3% auf 21,8% angewachsen, derjenige der folgenden drei Posten von 40,4% auf 28,4% gefallen.

Im Außenhandel der Tschechoslowakei steht das Deutsche Reich sowohl als Käufer wie auch als Lieferant an erster Stelle; die Bezüge aus Deutschland sind 1937 (gegen 1936) um 30% auf 1701 (1388) Millionen Kč, die Lieferungen nach Deutschland um 42% auf 1645 (1160) Millionen Kč gestiegen, woraus sich eine Minderung des Einfuhrüberschusses von 228 auf 56 Millionen Kč ergeben hat. An zweiter Stelle reihen die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit einer Ausfuhr im Werte von 961 (483) Millionen Kč und einer Einfuhr im Werte von 1112 (730) Millionen Kč, an dritter Stelle England mit 1034 (721) Millionen Kč in der Ausfuhr und 701 (475) Millionen Kč in der Einfuhr. An vierter Stelle erst reiht Österreich mit einer Steigerung seiner Bezüge auf 878 (712) Millionen und seiner Lieferungen auf 456 (353) Millionen Kč. Der Handelsverkehr mit Frankreich ist weiterhin sehr unbefriedigend geblieben; das Handelspassivum konnte aber von 136 auf 119 Mill. Kč herabgedrückt werden.

Albaniens Bevölkerungszahl. Die Bevölkerung Albaniens betrug am 31. Dezember 1937 1,037.856, der Bevölkerungszuwachs gegen 1936 16.517. Im Jahre 1937 wurden 33.929 Geburten und 20.036 Todesfälle verzeichnet.

Sibirien. Von dem an der Transsibirischen Bahn gelegenen Ulan-Ude, dem ehemaligen Werchne-Udinsk, wird gegenwärtig eine Bahn nach Kjachta an der mongolischen Grenze ausgebaut. Trotz der sich durch das äußerst schwierige Gelände bietenden Hindernisse soll die von der Hauptstadt der Burjäten-Mongolei ausgehende 250 km lange Linie noch in diesem Jahre dem Verkehr übergeben werden. Daraus läßt sich schon die strategische Bedeutung, die von russischer Seite diesem Schienenwege beigemessen wird, ersehen. E. R.

Neue Menschenfunde auf Java. Am Solofluß wurde im Sommer 1937 von Koenigswald ein Schädeldach gefunden, das der Pithecanthropusstufe angehört. Vorher kam schon ein Unterkiefer zum Vorschein, der am besten mit dem von Mauer bei Heidelberg übereinstimmt. Der Schädelinhalt wird von Koenigswald außerordentlich niedrig, nämlich mit etwa 750 cm³, angegeben. Der berühmte Pithecanthropus, den Dubois 1891 bei Trinil auf Java geborgen hatte, hat nach seinem Entdecker einen Schädelinhalt von etwa 900 cm³. Der Schädelinhalt des Neandertalers entspricht dagegen ungefähr dem des heutigen Europäers. Der neue Schädel von Java hat, wenn sich die ersten Nachrichten bestätigen sollten, den geringsten Schädelinhalt von allen bekannten Menschenschädeln. Diese Erweiterung unserer Kenntnis der Pithecanthropusstufe ist auch insoweit überraschend, als erst 1935 durch Kohl-Larsen aus dem Gebiet des ehemaligen Deutsch-Ostafrika Reste von zwei Schädeln der Pithecanthropusstufe bekanntgeworden sind. Die Funde von Kohl-Larsen waren von H. Weinert als Afrikanthropus bezeichnet worden. Der neue Fund, den Koenigswald gemacht hat, wird als etwa gleichalterig mit dem Pithecanthropusfund von Dubois angegeben, dagegen sind die fünf Schädelkapseln, die 1931 am westlichen Ufer des Bengawan Solo bei Ngandong entdeckt wurden, jünger und werden dem letz-

ten Interglazial zugerechnet. Da diese Schädelkapseln starke Knochenauflagerungen aufweisen, gehören sie zu den größten Schädeln, die wir überhaupt kennen. Der Ngandong-Mensch erinnert durch die geringe Krümmung des Schädeldaches an den Pithecanthropus, durch das weit hinten liegende Hinterhauptloch dagegen an den Neandertaler.

J. Keindl.

Neuzeitliche Verkehrseinrichtungen in Rhodesien. Rhodesien, ein Binnenstaat ohne eigenen Hafen, ist infolge seiner geographischen Lage ein Angelpunkt des südafrikanischen Verkehrs; durch sein Gebiet führt ja die westöstliche Transkontinentallinie von Lobito (Angola) über Elisabethville, der Hauptstadt Katangas (Belgisch-Kongo), Bulawayo und Salisbury nach Beira am Indischen Ozean, und auf diese stößt dann bei Bulawayo die Süd-Nord-Linie von Kapstadt über Kimberley. Eine Reihe großzügiger Bahnbauprojekte harren noch der Durchführung. Die Gesamtlänge des rhodesischen Eisenbahnnetzes, ein kompliziertes Privatbahnsystem fünf beteiligter Gruppen (der Südafrikanischen Bahnen, der Mashonaland Railways Co. Ltd., 1485 km; Rhodesia Railways Co. Ltd., 2442·5 km; Beira Railways Co. Ltd., 328 km, und der Shabani Railways Co. Ltd., 101·4 km), hatten Ende 1935 eine Länge von 3343·5 km. Es umfaßte die Netze Vryburg—Ramathlabama (180 km)—Ramaquabane (642 km)—Bulawayo (einschließlich der Zweiglinie nach Matopo (126 km)—Grenze Moçambique (einschließlich Zweiglinien 1586 km); ferner Bulawayo—Victoria Falls Bridge (470 km)—Grenze Belgisch-Kongo (einschließlich Zweigbahnen 1036 km); Grenze Südrhodesien—Beira (318 km). Die Spurweite der rhodesischen Bahnen ist durchaus die Kapspur. Wichtigster Verkehrsknotenpunkt und Handelszentrum ist Bulawayo. In normalen Zeiten macht der Erztransport (Kupfer) zwei Drittel des Güterverkehrs aus; daneben fallen Kohle und Koks aus den Gruben von Wankie für die Hüttenbetriebe und den Eigenverbrauch, Chromerzen und Asbest, Zink und Vanadium nach Beira nur geringere Anteile zu. Neben dem Güterverkehr wird mit Rücksicht auf die Anziehungskraft der Victoria-Fälle, der Ruinen von Zimbabwe, des Grabes Cecil Rhodes auf das internationale Reisepublikum ein leistungsfähiger Personenverkehr aufrechterhalten (Salonzüge mit Privatappartements für 6 Personen: Schlafzimmer, Salon, Küche und Bad; Salons mit Schlafabteilen). Alle Personenzüge führen Speisewagen. Die Reise von Kapstadt nach Bulawayo dauert etwa 48 Stunden, die von Bulawayo nach Johannesburg 28 Stunden, Bulawayo—Victoria-Fälle 11 Stunden, und bis Ndole 21 Stunden. Schnelle Güterzüge erreichen Salisbury von Beira aus in 25 Stunden, Bulawayo in 43, Ndole in 91 Stunden. Die Rhodesia Railways sind aber auch Eigentümer erstklassiger Hotelbetriebe, so in Victoria Falls, Wankie, Beira. Als Ergänzung der Schienenwege in ländlichen Distrikten wurden Kraftwagenlinien eingerichtet, deren erste 1927 zwischen Sinoia und Miami (116 km). Ende 1935 bestanden deren 20 mit einer Gesamtlänge von 2362 km, die neben dem Personen- auch dem Frachtenverkehr dienen. Die längsten dieser Linien sind die Linien Umtali—Chipinga—Melsetter and Extensions (479 km), Fort Victoria—Beit Bridge (290 km), Salisbury—Enkeldoorn—Umouma (216 km), Jessie—West Nicholson—Beit Bridge (160 km) u. a.

Bei der Größe des Territoriums und der geringen europäischen Bevölkerung¹ stellen Straßen- und Brückenbau ein schwieriges Problem dar, haben aber in den

¹ Nordrhodesien: 745.760 km² mit (1934) 1,377.889 Einwohnern, darunter 11.464 Europäer (1911: 822.560, bzw. 1497); Südrhodesien: 386.000 km² mit (1934) 1,212.000 Einwohnern, darunter 52.950 Europäer (1911: 769.075, bzw. 23.606).

letzten Jahren gute Fortschritte zu verzeichnen. Die Mehrzahl der Flüsse ist überbrückt und die meisten Straßen sind zu allen Jahreszeiten für den Kraftwagenverkehr benutzbar. Besondere Bedeutung kommt jedoch den internationalen Straßenverbindungen zu: Die „Große Nordstraße“ von Livingstone an den Victoria-Fällen über Mazabuka—Lusaka—Broken Hill—Kapiri Mposhi (740 km) und Mpika nach Abercorn und Mpulungu am Tanganyikasee (Gesamtlänge 1580 km). In Mpulungu stellt ein Dampfschiff die Verbindung mit Kigoma an der Tanganyika-Zentralbahn her. Die „Große Oststraße“ zweigt bei Lusaka von der „Großen Nordstraße“ ab und führt (630 km) nach Fort Jameson und an die Grenze von Nyassaland. Die „Congo Border Road“, die Straße zur Grenze von Belgisch-Kongo (Gesamtlänge 1042 km) zweigt gleichfalls von der „Großen Nordstraße“ ab, und zwar bei Kapiri Mposhi, durchzieht den Kupferlagergürtel unter Berührung von Bwana Mkubwa, Ndola, Nkana, Nchanga und Soiwezi, verläuft dann südwestlich über Kasempa und Mumbwo und stößt 45 km südlich von Broken Hill wieder auf die „Große Nordstraße“. Die Instandhaltung ist durch die 7 bis 8 Monate andauernde Trockenzeit schwierig. Während der Regenzeit (Dezember bis Mai) ist auf einigen Straßen bei Frachttransporten eine Verminderung des Ladegewichts von $3\frac{1}{2}$ auf $2\frac{1}{2}$ t nötig. Die Hauptstraßen und -wege haben mit Ausnahme der „Congo Border Road“ permanente Brücken, alle an geeigneten Orten Gast- oder Rasthäuser. Die großen Flüsse sind für Boote und flache Kähne auf einzelnen Teilstrecken befahrbar; sie sind die Haupttransportwege in Barotseland.

In den letzten Jahren wurde der Luftverkehr sehr gefördert. Flugplätze haben Livingstone, Broken Hill, Ndola, Mpika, Mbeya, Copper Mines, Fort Jameson, Mazabuka, Leopards Hill (Lusaka), Kafue, Isoka, Serenje, Chinsali, Mtuga, Kaloma, Chiweue, Kanono, Shiwanglandu, Choma und Mongu. Die Imperial Airways unterhalten einen regelmäßigen Flugverkehr zwischen Europa und Südafrika, der Rhodesien berührt. In Rhodesia besteht seit 1932 ein Flugdienst von Mbeya über Mpika nach Broken Hill und weiter nach Salisbury. Die Rhodesian and Nyassaland Airways Ltd. betrieb seit 1933 einen wöchentlichen Dienst Livingstone—Ndola, der jedoch im November 1935 wieder aufgelassen wurde. Das in Lusaka beheimatete Flugzeug der Gesellschaft führt aber Flüge über Anforderung aus. Der französische Flugdienst zwischen Madagaskar und Broken Hill hat seine Flüge seit November 1935 bis Elisabethville, der Hauptstadt Katangas, ausgedehnt, wo Anschluß an den belgischen Luftverkehr der Sabena nach Europa ist. Auch der private Flugverkehr hat zugenommen. In Bechuanaland ist die Union Aire Force dabei, mit drei in Mafeking beheimateten Flugzeugen die Möglichkeiten für eine ständige Luftverbindung über Bechuanaland hinweg zwischen Johannesburg und Windhoek, mit Zwischenlandungen in Kamyé und Lehututu zu erkunden. 10 km von Lehututu entfernt wird ein Flugplatz eingerichtet.

(Vgl. W. Paschen, Die Eisenbahnen und die anderen Verkehrsmittel in Rhodesien. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1937, Heft 5, S. 1165 ff.)

Das Problem der prähistorischen Bevölkerung der Bahama-Inseln zu untersuchen, war Aufgabe einer Expedition der Smithsonian Institution, die im Winter 1936/37 unter Leitung von Herbert W. Krieger („The Bahama Islands and their prehistoric Population“, Explorations and Field-work of the Smithsonian Institution in 1936, Washington 1937) einen Überblick über die archäologischen Verhältnisse der Inselgruppe zu gewinnen suchte und auf fünf der größeren Inseln Grabungen vornahm. Bisher fehlten hier systematische archäologische Untersuchungen.

Die Gruppe der Bahama-Inseln umschließt 15 größere und zahlreiche kleine Inseln, die zwischen Südost-Florida und Ost-Cuba verstreut liegen. New Providence zählt zu den kleineren Inseln und trägt die größte Siedlung der Inselgruppe: Nassau. Als erstes wurden auf dieser Insel die Ablagerungen dreier größerer Höhlen untersucht, wobei verschiedene Funde der prähistorischen Bevölkerung, Lucayans genannt (d. i. jenes Volk, das Chr. Columbus bei seiner Ankunft in Guanahani antraf), gemacht werden konnten. Eine genaue Durchforschung der Höhlen auf den Inseln Eleuthera, Cat Island, San Salvador (dies der heutige Name für Guanahani) und Inagua führte zur Auffindung von Gegenständen aus Ton, Holz, Muscheln und Stein, die ebenfalls von den Lucayans stammen. Ihre dickwandigen Tonwaren zeigen eine ähnliche Verzierung wie die Rücken ihrer handgeschnitzten Sitze aus Madeiraholz; ihre „Celts“, d. s. Axtblätter, sind weit über Westindien verbreitet. Ähnliche Gegenstände wurden auch in Süd-Florida aufgefunden und bestätigen eine Mitteilung, die vor mehr als 400 Jahren Columbus erhielt: daß Indianer von Florida zur Taubenjagd auf die Bahama-Inseln kämen. Trotz dieser Beziehungen standen aber die Lucayans in rassischer und kultureller Verwandtschaft mit den heute noch nicht gänzlich erforschten Arawaken, den Eingeborenen Ost-Cubas und Nord-Haitis. Die kulturellen Beziehungen zwischen den Küstenstämmen Floridas und den Arawaken sind noch unbestimmt.

A. K.

Volksbildung in Argentinien. Argentinien besitzt fünf Universitäten, an denen 1500 Lehrkräfte an 18.000 Studenten Unterricht erteilen. Von den Universitäten hat Buenos Aires 5, La Plata 7, Rosario 6, Cordoba 3 und Tucuman 2 Fakultäten. Bedingung für die Zulassung zum Hochschulstudium ist das Reifezeugnis eines Nationalkollegs, d. i. einer höheren Staatsschule, deren es über 60 mit rund 25.000 Zöglingen gibt. In 90 Anstalten werden Lehrer ausgebildet. Es herrscht Schulzwang vom 6. bis 14. Lebensjahr. Die Zahl der Volksschulen beträgt 15.000, an denen 60.000 Lehrer bei einem Schülerstand von rund 2.000.000 tätig sind. An 92 Lehranstalten mit 100.000 Zöglingen wird unentgeltlich Unterricht in schönen Künsten, Handels- und Industriefächern erteilt.

Das Verkehrswesen Argentinien. Nach amtlichen Veröffentlichungen umfaßt das argentinische Eisenbahnnetz mit gegenwärtig 41.200 km 41% sämtlicher Schienenstränge Südamerikas. Bei den argentinischen Bahnen sind mehr als 130.000 Personen beschäftigt. An Straßen sind gegenwärtig 300.000 km vorhanden, die von dem 1932 errichteten staatlichen Wegebauamt betreut werden. Zu Ende 1937 waren 210.000 Personen- und 90.000 Lastkraftwagen vorhanden.

E. Descovich.

Prof. Dr. Jakob Früh, Ehrenmitglied unserer Gesellschaft, ist am 8. April 1938 im 86. Lebensjahre verschieden. Der Verstorbene hat sich als Begründer und Förderer des Geographischen Instituts der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich als anregender Lehrer, als vielseitiger und scharfsinniger Forscher unvergängliche Verdienste erworben. Mit der Zähigkeit eines glühenden Patrioten hat er, trotz schwerster gesundheitlicher Störungen, kürzlich sein Lebenswerk, die dreibändige „Geographie der Schweiz“, zum Abschluß gebracht. Er hat damit der Schweiz einen großen Dienst erwiesen, sich selber aber ein bleibendes Denkmal gesetzt.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1938

Band/Volume: [81](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleine Mitteilungen 229-239](#)