

Zum Schluß sei noch bemerkt, daß m. A. n. im Vergleich zu den engen Straßen der bis vor 20 Jahren noch recht kolonialen argentinischen Hauptstadt die großzügige bauliche Umwandlung mit Anlage ausgedehnter Grünflächen und breiter Straßenzüge, in denen die Höhe der Häuser streng festgesetzt wurde, überaus günstig auf das Lokalklima eingewirkt hat. Dem Luftzug vom Fluß oder der Pampa her wurde ein breiter Zugang in die ehemalige Stickigkeit eröffnet. Der gleichzeitig verstärkte Einfluß der Strahlung wird hierdurch mehr als ausgeglichen.

### Kleine Mitteilungen.

**Anton Beckers 70. Geburtstag.** Landesschulinspektor Hofrat Dr. Anton Becker feiert am 11. November die 70. Wiederkehr des Geburtstages. Die Geographische Gesellschaft will mit ihren aufrichtigen Glückwünschen einerseits für zahlreiche Veranstaltungen unter A. Beckers Leitung danken, bei denen die Teilnehmer durch vielseitige Naturbetrachtung die Bedeutung des Menschen auf die Gestaltung der Landschaft wie das psychologische Moment in der Geographie in vorbildlicher Weise kennengelernt haben, andererseits der Hoffnung Ausdruck geben, der Jubilar wolle auch weiter unsere Bestrebungen fördern. Eine große Zahl von Schülern wirkt in Anton Beckers Sinne in Land und Stadt, deren Veröffentlichungen Fragen der Kulturlandschaft, welche derzeit im Mittelpunkt geographischer Betrachtung stehen, erörtern und in ihrer Gesamtheit die Vielseitigkeit des Lehrers zeigen. Die Vorfahren Anton Beckers stammen aus dem Sudetenland. Sein Vater wurde in Goldenstein in Nordmähren geboren; sein Onkel, Moritz A. Ritter von B e c k e r, langjähriges Vorstandsmitglied (1857—1888) unserer Gesellschaft und 1868—1874 Generalsekretär, hochverdienter Erforscher der Vor-alpenlandschaft um Herrstein, lebt gleichfalls fort in der Heimatgeschichte Nordmährens.

**Internationaler Geographenkongreß Amsterdam 1938.** Vom 18. bis 28. Juli 1938 hat der Internationale Geographenkongreß getagt; als Einberufer dieser zahlreich besuchten Versammlung zeichneten die Union Géographique Internationale und das Organisationskomitee des Kongresses, an dessen Spitze Prof. Dr. J. P. Kleiweg de Z w a a n und besonders E. J. V o ú t e sich sehr große Verdienste erworben haben. Außer allgemeinen Vorträgen gab es solche in zehn Zweigen nebeneinander, in denen der einzelne Teilnehmer nur jeweils in einem anwesend sein konnte. Die Auswahl der Vorträge war erleichtert, da sie bereits vor dem Kongreß in Druck gelegt und den Teilnehmern eingehändigt worden sind. Empfänge und Lehrfahrten haben stattgefunden. Zunächst wird eine Fachsitzung über den Kongreß unterrichten und erst nach dieser folgen in den „Mitteilungen“ über einzelne Veranstaltungen eigene Berichte.

**Forschungen im Atlantischen Ozean 1938.** Das Forschungs- und Vermessungsschiff „Meteor“ der deutschen Kriegsmarine hat seine Untersuchungen des Atlantischen Ozeans von Anfang des Jahres bis Juli 1938 fortgesetzt. Vgl. „Mit-

teilungen“, S. 167. Westlich von den Kanarischen Inseln wurde eine neue Bank entdeckt, welcher der Name „Große Meteor-Bank“ gegeben worden ist. Wie schon S. 167 berichtet wurde, war Fregattenkapitän Hain Kommandant des Schiffes, Oberregierungsrat Dr. von Schubert von der Deutschen Seewarte in Hamburg der Leiter der wissenschaftlichen Arbeiten.

**Vollendung des Mittellandkanals.** Das seit 1905 in Bau befindliche Kanalsystem zwischen Rhein und Elbe, der sogenannte Mittellandkanal, beginnt bei Bergeshövöde am Dortmund—Ems-Kanal und endet bei Burg nächst Magdeburg. Durch die Fertigstellung der Arbeiten am Schiffshebewerk bei Magdeburg-Rothensee Ende Oktober 1938 wurde die Heranführung des Mittellandkanals an die Elbe und damit die erste große West—Ost-Verbindung im Wasserstraßennetz Großdeutschlands vollendet. Der Abstiegskanal von Rothensee nach Magdeburg (Überwindung von im Mittel 18 m Höhenunterschied) wird den Verkehr von Westen über den Plauer Kanal nach Berlin und über den Hohenzollernkanal nach Stettin, über die Netze—Warthe nach Ostpreußen ermöglichen. Durch eine künftige Überbrückung der Elbe, etwa 12 km unterhalb Magdeburg, würde der Mittellandkanal, ohne daß deshalb die Elbe berührt werden müßte, eine unmittelbare Verbindung nach dem Osten erhalten. Damit dürfte Magdeburg, nach Ansicht maßgebender Kreise, als Binnenhafen sowohl für den Durchgangsverkehr als Umschlagplatz, aber auch als Ausgangspunkt neuen Verkehrs in naher Zukunft größte Bedeutung erlangen und den ersten Platz nach Duisburg-Ruhrort belegen. Eine ausführliche Darstellung folgt in einem der nächsten Hefte.

**Wien, Fläche und Bevölkerung.** Mit 15. Oktober wurde die staatliche Verwaltung des Landes Österreich an die Gaueinteilung angepaßt. Die Stadt Wien besitzt nun eine Fläche von etwa 1220 km<sup>2</sup> gegenüber 278 km<sup>2</sup> bisher und eine Bevölkerung von rund 2,090.000. Genauere Angaben folgen im Hefte 1/2 1939.

**Verkehrseinrichtungen in der Ostmark.** Der Anschluß Österreichs an das Reich hat bei den ostmärkischen Eisenbahnen umfangreiche Neubauten notwendig gemacht, da die Bahnanlagen den neuen Verkehrsbedürfnissen angepaßt werden müssen. Der Ausbau der bisher eingleisigen Strecke Passau—Wels in eine zweigleisige ist bereits vollendet. In Oberdonau sind weiters der Bau eines Personenbahnhofes im Süden der Stadt Linz, eines Verschiebebahnhofes und eine Ausgestaltung des Frachtenbahnhofes, der Bau von Anlagen für die Hermann-Göring-Werke und für die Erzzufuhr zu denselben, die Legung eines dritten Geleisestranges zwischen Linz und St. Valentin auf der schon zweigleisigen Westbahnstrecke, bzw. eines zweiten Gleises auf der Strecke Eisenerz—Steyr—St. Valentin und Erweiterung der Bahnhofanlagen auf dieser Strecke geplant.

Der Bau einer kurzen Verbindungsstrecke von St. Georgen a. d. Gusen (Mühlviertel) nach Schwertberg zur Verknüpfung von Linz mit der Wachauer Bahn erscheint dringend, ebenso der einer Linie von Martinsberg nach Persenbeug, um Holz aus dem Waldviertel leichter an die Donau bringen zu können. Schon länger gibt es Pläne für eine Verbindung zwischen Payerbach und Mürzschlag, ohne die Paßhöhe des Semmerings zu befahren. Für eine leichtere Bewältigung des Verkehrs ist ein zweigleisiger Ausbau der bisher nur eingleisigen Teilstrecke Leoben—St. Michael und St. Veil a. d. Glan—Klagenfurt—Villach—Tarvis der sonst zweigleisigen Linie Wien—Bruck a. d. Mur—Leoben—Neumarkter Sattel—Kärnten—(Tarvis) sowie des kurzen, nur eingleisigen Stückes Kufstein—

Wörgl in der Verbindung Berlin—Rom notwendig. Die Bahnlinie Landeck—Mals ist auch früher schon wiederholt erörtert worden, sie könnte den Verkehr über den Brenner entlasten; in den Alpen selbst wird die Ausgestaltung der schmalspurigen Murtalbahn in eine Vollbahn erwogen, und der Plan eines Alpendurchstiches zwischen Mauterndorf und Radstadt wurde verkündet. Im Osten von Wien soll ein zweites Gleis zwischen Bruck a. d. Leitha—Zurndorf der sonst zweigleisigen Strecke Wien—Budapest gelegt werden.

Ministerialrat Adolf E. Forster, der jüngst den Verkehrsproblemen seine Aufmerksamkeit zugewendet hat, schlägt folgende Verbesserungen und Neubauten vor: für Unterdonau und Steiermark eine Verbindungskurve von der Brucker Linie zur Linie Parndorf—Neusiedel und von Müllendorf nach Eisenstadt, eventuell von Wampersdorf über Wimpassing und Hornstein nach Müllendorf. Statt der geplanten Linie Oberwart—Güssing-Mogersdorf von Güssing nach St. Michael und von hier einerseits Anschluß in Burg oder Groß-Petersdorf an die Linie Rechnitz—Friedberg, andererseits über Stegersbach in Burgau Anschluß an die Linie Wiener-Neustadt—Fehring—Alpenländer; ferner den Bau von Verbindungslinien zwischen Kernhof und Neuberg; von Reichenhall über Lofer nach St. Johann in Tirol, zwischen Füssen und Reutte und Verlängerung im Lechtal sowie eine Verbindung zwischen Oberstaufen und Lauterach zur Abkürzung der Linie München—Schweiz. Eine Erweiterung des Wiener Westbahnhofes ist zur Bewältigung des gesteigerten Personenverkehrs dringend notwendig. Adolf E. Forster hat auch wie Eisenbahnfachleute über den Bau eines Zentralbahnhofes nachgedacht, der das zeitraubende Überführen der durchlaufenden Fernzüge vom Ankunfts- zum Abfahrtsbahnhof ausschaltet. Als Raum für eine solche neuzeitlich eingerichtete Zentralstation, die in naher Zukunft auch anderen Verkehrseinrichtungen dienen könnte, hat Adolf E. Forster die Gegend des derzeitigen Matzleinsdorfer Frachtenbahnhofes vorgeschlagen. Eine ausgedehnte Dachterrassenanlage würde Reisenden einen schönen Blick auf die Stadt Wien und die Alpenlandschaft bieten, der mehr als Worte zum Verweilen locken müßte. S.

**Eishöhle im Toten Gebirge.** Auf der ausgedehnten Karsthochfläche des Toten Gebirges wurde beim Schwarzmooskopf eine große Eishöhle entdeckt. Höhlenforscher aus Altaussee konnten einen gewaltigen Eisdome, von dessen Decke bis 8 m lange meterstarke Eiszapfen herabhängen, und verschiedene Gänge vermessen; das Bodeneis ist stellenweise mehrere Meter mächtig und führt an tiefen Abgründen vorbei. Nach weiterer Erforschung ist geplant, diese mächtige Höhle für den Besuch zu erschließen.

**Grenzziehungen im Gau Schwaben.** An der Nordgrenze Vorarlbergs und Tirols sind kürzlich zwei Grenzberichtigungen durchgeführt worden, die eine rein verwaltungstechnische Grenzziehung beseitigt haben. Durch dieselben sind das Kleine Walsertal und die bisherige Tiroler Enklave Jungholz dem Allgäu, Gau Schwaben, eingegliedert worden: Das Kleine Walsertal im Osten Vorarlbergs, gegen dieses von hohen Gebirgskämmen, über die nur Saumpfade führen, abgeschlossen, von der Breitach (Zufluß der Iller) durchflossen, umfaßt auf etwa 97 km<sup>2</sup> Fläche vier Ortschaften: Riezlern, Hirscheegg, Mittelberg und den Weiler Bad, welche mit ihren weitverstreuten, typisch alemannischen Anlagen die politische Gemeinde Mittelberg (so hieß die älteste Siedelung) bilden. Die Vorfahren der etwa 2000 Talbewohner sind zu Ende des 13. Jahrhunderts aus dem Schweizer Kanton Wallis hierher eingewandert und haben das Tal urbar gemacht. Das

„Walserrecht der freien Leute“ blieb ihnen; auch als sie 1451 unter österreichische Herrschaft kamen, blieb ihnen ein Teil ihrer Rechte erhalten, die erst 1806 anlässlich ihrer Vereinigung mit Bayern vollständig verloren gingen. Im Wiener Frieden wieder an Österreich zurückgegeben, verblieb es seither (1809) in dessen Staatsverband. Die geographische Abgeschlossenheit gegen Österreich hat 1891 zu einem Staatsvertrag mit Deutschland geführt, wodurch das Tal in das deutsche Zollgebiet miteingeschlossen wurde.

Jungholz, ein Tiroler Gebirgsdorf, in rund 1150 m Höhe, mit etwa 200 Einwohnern, als Wintersportort gerne aufgesucht, ist von der Bahnstation Wertach im bayerischen Allgäu an der Bahnlinie Kempten—Reutte—Garmisch aus zu erreichen. Als Enklave im bayerischen Gebiet, hing das Gemeindegebiet nur mit seinem südlichsten Gipfel, an der Spitze des Sorgschrofens, mit Tirol zusammen. Nur von Bayern aus durch das Wertachtal zugänglich, wurde es so wie das Kleine Walsertal seinerzeit in den deutschen Zollverband aufgenommen.

### **Die soziale Stellung des deutschen Bauerntums in Südosteuropa in Gefahr.**

Die genauere Durchforschung des dem Deutschen Reiche durch den Anschluß Österreichs näher gerückten Südosteuropas und seiner vielfältigen völkischen und sozialen Probleme zeigt, daß der gesellschaftliche Aufbau der einzelnen Volkskörper vielfach von den mitteleuropäischen Verhältnissen abweicht. Besonders fällt das starke Vorherrschen der Landwirtschaft treibenden Bevölkerungsgruppe auf, die oftmals bis zu 80 v. Hundert der Gesamtbevölkerung trägt. Das Bauerntum Südosteuropas ist aber wesentlich von dem mitteleuropäischen deutschen Bauerntum unterschieden. Vor allem fällt der starke Anteil an Klein- und Zwergbesitz auf, dem dann stellenweise auch heute noch ein ausgedehnter, in den Händen des Feudaladels sich befindlicher Großgrundbesitz ohne einer mittelbäuerlichen Übergangsschicht gegenübersteht.

Die deutschen Volksinseln in diesem Raum haben sich zum allergrößten Teil bisher aus dieser Umwelt durch ihren gesunden bäuerlichen Mittelbesitz vorteilhaft herausgehoben. Viele Gebiete halten auch heute noch, im Gegensatz zu ihrer fremden Umwelt, diesen für den Fortbestand der Volksinsel bedeutsamen Zustand aufrecht (Schwäbische Türkei, Südbessarabien), in anderen Teilen ist aber gerade in den letzten zwei Jahrzehnten durch die immer mehr um sich greifende Sitte der Erbteilung eine immer stärkere Angleichung großer Teile des deutschen Volksgebietes an die östliche Agrarstruktur erfolgt. Besonders in einem der größten deutschen Siedlungsgebiete Südosteuropas, in der südslawischen Batschka und dem Banat, das ein Kerngebiet des deutschen Neustammes des Donauschwabentums darstellt, ist diese Erscheinung heute schon sehr weit vorgeschritten, wie die im Jahrbuch der Zentral- und Wohlfahrtsgenossenschaft Neusatz veröffentlichten Zahlen anzeigen.

Das deutsche Bauerntum der Batschka und des Banats gliedert sich demnach im Jahre 1934 folgendermaßen: **Zwergbesitzer** (1—5 Joch): 39 v. Hundert; **Kleinbauern** (5—20 Joch): 38 v. Hundert; **Mittelbauern** (20—50 Joch): 15 v. Hundert; **Großbauern**: (50 und mehr Joch): 7 v. Hundert.

Das Vorherrschen des Zwergbesitzes, aber auch der hohe Prozentsatz an Kleinbauern, von denen ein großer Teil keine ausreichende Ackernahrung besitzt, zeigt uns, in welchem Ausmaß sich gerade in diesem größten deutschen Siedlungsgebiet die frühere soziale Vorzugsstellung des deutschen Bauerntums schon vermindert hat. Sind doch heute rund 60 v. Hundert der deutschen Bauern der Batschka und des Banats auf einen zusätzlichen Nebenerwerb neben ihrer

bäuerlichen Wirtschaft angewiesen. Deutsche Bauern finden wir daher in immer größerer Anzahl als Bauarbeiter, als Arbeiter in den Hanffabriken, als Schnitter und Ziegeleiarbeiter und in anderen Betrieben tätig. Eine Übersicht über die Berufsgliederung der Deutschen in der Batschka und dem Banat zeigt auch, daß der Arbeiter- und Handwerkerstand heute bereits mit 48 v. Hundert (30 v. H. Arbeiter, 18 v. H. Handwerker) größer ist als die Gruppe von Menschen, die sich ausschließlich mit der Landwirtschaft beschäftigen (45 v. H.). Eine Änderung dieser Berufsgliederung ist wohl in der nächsten Zeit nicht zu erwarten. Durch die Agrarreform hat die früher bei den Deutschen beliebte Vergrößerung ihres bäuerlichen Besitzes durch Pachtungen von Feldern des Großgrundbesitzes, die später oft auch gekauft wurden, fast zur Gänze aufgehört. Auch ist den ärmeren deutschen Bauern die Mitarbeit auf den Höfen des Großgrundbesitzes genommen, so daß notwendigerweise eine immer stärkere Entfernung einer großen Bevölkerungsschicht vom bäuerlichen Lebenskreis eintreten mußte.

Dieses Einrücken großer Teile der deutschen Bevölkerung in den nicht so bodengebundenen Arbeiterstand bedeutet aber zugleich eine sehr starke Gefährdung dieser Menschengruppe in ihrer völkischen Haltung und schwächt die Stellung der deutschen Volksgruppe.

E. L e n d l.

**Republik Hatay.** Der Sandschak Alexandrette (vgl. „Mitteilungen“, Bd. 80, 1937, S. 97) hat sich unter stillschweigender Billigung Frankreichs in die Republik Hatay umgewandelt und enge an die Türkei angeschlossen. Die Minister der jungen Republik sind Türken, der Präsident auch Abgeordneter der Nationalversammlung in Ankara. Die türkische Flagge, die Nationalhymne der Türkei wurden angenommen; völkerrechtlich gehört die neue Republik zu Syrien.

**Die Vollendung der transiranischen Bahn.** Am 26. August 1938 wurde die transiranische Eisenbahn nach elfjähriger Bauzeit eröffnet. Die Bahn hat eine Länge von über 1400 km und führt von Bendar Schah am Südostende des Kaspischen Meeres nach Überwindung der schwierigsten Strecke im Elbursgebirge — 150 Tunnel auf 60 km Strecke — nach Teheran und von dort über Kum, Sultanabad, Burudjird, Gorrenabad, Kirab, Disful und Dorak nach Bendar Schapur am Nordende des Persischen Golfes.

**Der Anteil der Deutschen an der Erforschung des niederländischen Kolonialgebietes.** In einer kürzlich erschienenen umfangreichen Studie von A. S c h w ä g e r l über das Deutschtum im niederländischen Kolonialbereich<sup>1</sup> entwickelt der Verfasser ein bis ins Detail gehendes Bild über die Bedeutung deutscher Menschen an der Erschließung und Beherrschung der niederländischen Überseegebiete. Die Arbeit ist zugleich eine kolonialgeschichtlich interessante Darstellung der weißen Siedlung in Tropengebieten, denn gerade an den einzelnen deutschen Gruppen-siedlungsversuchen, etwa im tropischen Urwald Surinams, konnte er die Ausichtslosigkeit derartiger auf kleinbäuerliche Basis gestellte Unternehmungen deutlich vor Augen führen.

In einem besonderen Kapitel wird uns die Bedeutung der Deutschen für die wissenschaftliche Erforschung der riesigen Gebiete in Niederländisch-Indien und in Surinam geschildert. Die geographische Forschung steht hier begreiflicherweise an erster Stelle. Wohl können in den ersten Jahrhunderten niederländischer Ko-

<sup>1</sup> A. S c h w ä g e r l, Das Auslandsdeutschtum im niederländischen Kolonialbereich. Weimar 1937.

lonialpolitik nur die im Interesse der Ostindischen Kompanie wirkenden Forschungen auf den Plan treten; erst später finden wir selbständige Forscher neben denen vom Staat ausgesandten tätig. Daher sind auch die meisten Deutschen in irgendeiner Beziehung zur Kompanie, die in ihrem Monopol auch die Aufsicht über die wissenschaftliche Betätigung einschloß. Es sind in der ersten Zeit Soldaten und Kaufleute, die sich um die Pflege der Wissenschaft verdient machen und trotz ihres anstrengenden Dienstes in den Tropen sich diesen Fragen widmeten. Die Reiseberichte dieser Leute enthalten eine Fülle geographischen und ethnographischen Materials; später erst folgen genauere Forschungsberichte, und in den letzten Jahrzehnten erst arbeiten deutsche wissenschaftliche Expeditionen.

Unter den deutschen Kolonialbeamten in niederländischen Diensten begegnen uns schon im 17. Jahrhundert zwei bedeutende Persönlichkeiten: ein gewisser Wurffbain und der Rheinländer Georg Eberhard Rumphius. Wurffbain ist uns bekannt, weil er mit annähernder Genauigkeit in Indien die beiden Monsunzeiten festlegte und bekannte wirtschaftsgeographische Untersuchungen über die Bandainseln anstellte und darüber hinaus noch eine Fülle anderer, auf mehreren Reisen gewonnenen Angaben uns übermittelte. Grundlegendes und wissenschaftlich hochwertiges Material überlieferte uns der wahrscheinlich aus Hanau bei Koblenz stammende Georg E. Rumphius, der von seinem Landesherrn, dem Grafen Solms-Greifenstein, für die Westindische Kompanie geworben worden war und nach verschiedenen Irrwegen als Freiwilliger unter Admiral Arnold de Flamingh van Oudshoorn nach den Molukken kam. Hier wird er später Faktoreileiter in Ambon und verfaßt nach ausgiebigem Studium eine grundlegende Arbeit über die Pflanzengeographie des ganzen Archipels, gibt auch eine Spezialstudie über Ambon und seine Bewohner heraus, interessiert sich darüber hinaus aber auch für politische Fragen; so weist er z. B. auf die Bedeutung dieser Insel in militärischer Hinsicht hin.

Neben Georg Müller, einem ursprünglich im österreichischen Heere dienenden Mainzer, der dann später unter Napoleon kämpfte und von 1816 bis 1826 im Dienste der niederländisch-indischen Armee und als Verwaltungsbeamter in Borneo wirkte und dem wir einen wertvollen Beitrag zur Geographie von Westborneo verdanken, sind in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch C. A. L. M. Schwaner und Franz Wilhelm Junghuhn zu nennen. Schwaner bereiste im Auftrage der niederländisch-indischen Regierung durch fünf Jahre Ostborneo und erforschte die großen Flußgebiete des Kapuas, des Morung, überschritt als erster das später nach ihm benannte Schwanergebirge zwischen den Stromgebieten des Kapuas und dem des Großen Dajak und Mendawe. Junghuhn, der um dieselbe Zeit, der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als Arzt in den niederländisch-indischen Gesundheitsdienst trat, gab als Ergebnis seiner geologisch-geographischen und botanischen Arbeiten 1850 das Werk „Java“ heraus. Er lebte auch längere Zeit in den Bataklanden auf Sumatra, war dann Inspektor der Kinakulturen auf Java und empfing auf Lembang im Jahre 1861 Ferdinand Freiherrn von Richthofen.

Bedeutend ist auch der Anteil der deutschen Missionäre an der wissenschaftlichen Erforschung, besonders Sumatras. Hier sind die Namen Johannsen, Heine und Mori, die 1873 bis ans südliche Ufer des Tobasees vordringen, zu nennen. Die Durchquerung des Sees gelang allerdings erst 1888 den deutschen Forschern Freiherrn von Brenner und von Mecheln. Mittel-Sumatra und Süd-Sumatra wird von der Müller-Hörner-Korthals-Expedition erforscht.

Im Auftrage des Vereins für Geographie und Statistik in Frankfurt untersuchte Dr. Johannes Elbert 1909 bis 1911 Lombok, Südost-Celebes und die Inseln Bodor, Muna, Sumbawa, Flores und Wetar. Als wissenschaftliche Forschungsaufgabe war diese Expedition vor die Frage gestellt, nachzuprüfen, ob die von dem Engländer Wallace angenommene geologisch-geographische Grenzlinie zwischen Asien und Australien, die über Lombok, die Makassarstraße, Nordost-Celebes und Mindanao vermutet wurde, auf Richtigkeit beruhe. Elbert konnte diese Annahme widerlegen. W. Volz bereiste 1897 bis 1906 zu geologischen Forschungen wiederholt den Malaiischen Archipel, besonders Sumatra.

Über Niederländisch-Neuguinea berichtete 1873 Dr. A. B. Meyer, der längs der Küste von der Geelvinkbai bis zum Maeluërgolf reiste. In Surinam wurde von dem Herrnhuter Karl Quandt das Stromnetz des Corentyn und von Sir Robert Schomburgk das des östlichen Guayana erforscht. Schomburgk war am 5. Juni 1804 in Freyburg a. d. Unstrut geboren und vom Naumburger Kaufmannslehrling zum englischen Baron aufgestiegen. Das Gebiet am Maroni erforschte der für die Kolonialgeschichte Surinams bedeutsame Deutsche Kappler.

Neben diesen Geographen treffen wir noch eine Reihe von Geologen in Niederländisch-Indien tätig. Auch kartographische Versuche sind vielfach erstmalig von Deutschen in den niederländischen Kolonialgebieten angestellt worden. So hat z. B. die erste größere Karte von Borneo Hermann von de Well, der aus einer Gießener Adeligenfamilie stammte, aber als einfacher Sergeant in der niederländisch-indischen Armee diente, entworfen.

So wie auch heute noch neben den Niederländern Deutsche den größten Anteil an der weißen Bevölkerung Niederländisch-Indiens stellen, so ist auch ihre Stellung in der Forschungsgeschichte gleich nach den Niederländern anzusetzen.

E. L e n d l.

**Forschungsfahrt nach Siam und China.** Boleslav Egon Freiherr von Eickstedt konnte, gestützt auf Beobachtungen während längerer Reisen in den Urwäldern Siams und in Kambodscha, die Kenntnis der Rassengeschichte und der Typenverteilung in Hinterindien wesentlich bereichern. Die Kundfahrt durchzog die Urwälder des siamesischen Westlaos von Prae über Nan und Hang Sa. In Sampan-Flußbooten (Dreiplanken Kahn) fuhr Freiherr von Eickstedt Mekong abwärts bis Luang-Prabang, dem Hauptort des gleichnamigen Staates im französischen Laos. Von Chieng Dao wurde ein typologischer Querschnitt durch das nördliche Hinterindien über Xieng-Khonang bis Hanoi gelegt. Nach Beendigung der Arbeiten in Hinterindien begab sich Boleslav Freiherr von Eickstedt in das Innere Chinas.

**Die Rohstoffversorgung Japans in den Jahren 1932—1936.** In den fünf Jahren von 1932 bis 1936, also nach den Krisenjahren, der Yen-Entwertung und dem Mandschurischen Zwischenfall und zugleich mit der großen Zunahme der Kriegsrüstungen, des Investitionskapitals und des Exports ist die Industrieproduktion Stamm-Japans nach ihrem Werte um 116,3% (bzw. um 51,5%, wenn man die durchschnittliche Hebung der Preise während dieser Zeit berücksichtigt) und nach ihrem Anteil an der Gesamtproduktion von 64,2 auf 69,1% gestiegen. Trotz dieser gewaltigen Leistung muß der Lärm über die Überschwemmung des Weltmarktes mit japanischen Waren übertrieben erscheinen, wenn man bedenkt, wie allgemein der Wirtschaftsaufschwung und die Aufrüstungen in dieser Periode gewesen sind und daß selbst 1936 die japanische Industrie-

erzeugung erst ein Neunzehntel der amerikanischen und ein Siebtel der britischen ausgemacht hat. Zudem erstreckt sich die Entwicklung der japanischen Industrie vor allem auf solche Zweige, die bislang unlegbar zurückgeblieben waren, nämlich auf die Metall-, Maschinen- und chemische Industrie, deren Produktion im Werte um 314, 255 und 163% stieg und damit die der schon früher entwickelten Gruppen, vor allem auch der Textilindustrie, weit hinter sich ließ. Damit sind in der japanischen Wirtschaft nicht nur die Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei weiterhin von der Industrie zurückgedrängt worden, sondern es hat sich auch innerhalb dieser selbst eine zunehmende Umstellung auf die chemische und besonders die Schwerindustrie vollzogen, die 1936 15,2, bzw. 30,9% (diese gegen 17,6% in 1931) der gesamten industriellen Produktion betragen haben.

Es ergibt sich nun die Frage, inwieweit es Japan gelungen ist, durch die Steigerung der Industrialisierung, durch Aufrüstung und durch eine entsprechende Außenpolitik sein Ziel zu erreichen, nämlich in der Rohstoffdeckung vom Ausland unabhängig zu werden und diese — besonders im Kriegsfall — aus eigenem bestreiten zu können. Da zeigt sich zunächst, daß Japan — trotz häufiger gegenteiliger Behauptungen — im Punkte der Nahrungsmittelversorgung so gut wie autark ist und bleiben wird, obwohl die Bevölkerung ständig wächst (im gleichen Jahr fünf um 7,6%). Die Lebensmitteleinfuhr hat zwar von 526 Millionen Yen in 1931 auf 838 Millionen Yen in 1936 zugenommen, aber davon wurde der größte Teil aus den eigenen Kolonien und aus dem suzeränen Manchutikuo importiert und nur 14,6% der Einfuhr (d. h. nur 2,5% des ganzen Verbrauches!) stammen aus dem Ausland und werden durch die Ausfuhr japanischer Lebensmittel (Fischkonserven usw.) mehr als aufgewogen. Außerdem hat die Entwicklung der zukünftigen Kornkammer Manchukuo erst begonnen, ist der Lebensmittelbezug aus den Kolonien Korea und Formosa beträchtlich steigerungsfähig und ließen sich sogar die landwirtschaftlichen Ertragnisse des Mutterlandes selbst — in Hokkaidō — noch heben.

Weit schwieriger dagegen ist das Problem der Versorgung der aufsteigenden japanischen Industrie mit den nötigen Rohstoffen und Halbfabrikaten. Aber selbst da konnte Japan (trotz seines relativen Rohstoffmangels) noch 1936 zwei Drittel (66,8%) des Bedarfes seiner Industrie aus seinem Reich und Manchukuo decken, also um nur 4,1% weniger als in 1931, obwohl sich seither die Produktion (in Yen ausgedrückt) mehr als verdoppelt hat. Immerhin bedeutet dies in absoluten Zahlen eine Steigerung der diesbezüglichen Einfuhr aus dem Auslande von 771 Millionen Yen in 1931 auf 2037 Millionen Yen in 1936 und somit ein ebenso ernstes politisches wie finanzielles Problem. Wir wollen uns hier nur mit der politischen Seite dieses Problems befassen, die Japan in den letzten Jahren dazu getrieben hat, die Rohstoffdeckung in seinem Interessen- und Einflußgebiet in Ost- und Südostasien zu sichern. Der Austritt aus dem Völkerbund, die Schaffung Manchukuos, die „wirtschaftliche Zusammenarbeit“ mit Manchukuo und China, die „Expansion nach dem Süden“, vor allem gegen die Philippinen, Niederländisch-Indien und Siam hin, und die Forderung nach einer Neuaufteilung der Rohstoffgebiete der Erde gegenüber den „Besitzerstaaten“, besonders den Vereinigten Staaten, dem Britischen Reich und den Niederlanden, sie waren alle hauptsächlich durch jenes eine Motiv bestimmt. Diese Aktionen, unterstrichen durch seine Aufrüstung und steigernde Industrialisierung, haben aber Japan, wenigstens vorläufig, recht enttäuscht und es zugleich seinen Rohstoffmangel und seine diesbezügliche Abhängigkeit noch mehr spüren lassen. So hat Manchukuo 1936 erst

2% des Bedarfes der japanischen Industrie decken können. Zwar hat dies bei den wenigen Jahren, die seit der Gründung dieses ungeheuren Staates vergangen sind, wohl nur wenig zu sagen, aber jedenfalls sind die japanischen Finanzkreise noch recht zurückhaltend, ähnliche riesige Investitionen auch in China zu wagen, zumal die zunehmende Förderung von Kohle und gewisser chemischer Materialien in der Mandchurei für Japan zunächst mehr eine Konkurrenz als eine Unterstützung bedeutet hat. Der größte Teil des ausländischen Rohmaterials (1936 82·8% oder 27·8% der ganzen japanischen Rohstoffversorgung) muß Japan weiterhin von Ländern decken, die außerhalb seines Einflußkreises liegen, ja vielfach sogar von seinen größten Konkurrenten, den U. S. A. und dem Britischen Reich, kontrolliert werden. — Im einzelnen ist die Abhängigkeit der Industriezweige Japans von den fremden Rohstoffquellen sehr verschieden. Die einheimische Kohle (46 Millionen t in 1937) und die Elektrizität aus den noch lange nicht voll ausgenützten Wasserkraften liefern fast die ganze nötige Betriebskraft. Die Hälfte der Ausgaben für den Rohstoffimport entfiel 1936 auf die Materialien für die Textilindustrie, die fast zur Gänze eingeführt werden mußten, besonders auf Baumwolle (912.000 t, hauptsächlich aus Britisch-Indien und den U. S. A.), Zellstoff für Kunstseide (172.000 t, etwa 270.000 t in 1937, wovon nur 30.000 t aus dem Inland stammen) und Wolle (98.000 t, aus Australien, Südamerika und Südafrika). An zweiter Stelle folgten mit 375 Millionen Yen die Ausgaben für Erze und Metalle, wovon 262 Millionen Yen allein für die Belieferung der Eisen- und Stahlindustrie ausbezahlt wurden, was Japan für die Versorgung im Kriegsfall am meisten beunruhigt. Selbst Kupfer, das einzige Metall, das das Land selbst in größerem Ausmaß produziert (77.000 t in 1936), mußte zu 40·9% importiert werden. Die einheimische Aluminiumerzeugung, die 1937 auf fast 12.000 t emporgeschwungen war, deckte schon damals mehr als die Hälfte des Bedarfes. Die übrigen Metalle mußten der Hauptsache nach vom Ausland bezogen werden (273.000 t), besonders Blei (98.000 t = 92%), Zink (82.000 t = 71%), Zinn, Antimon, Nickel u. a. An dritter Stelle in der Liste importierter Rohstoffe stehen Mineralöle, von denen 1936 92·6% oder für 183 Millionen Yen (meist aus den U. S. A.) eingeführt wurden, zum Teil allerdings auch zur Schaffung der gesetzlich vorgeschriebenen sechsmonatlichen Reserven. Ferner mußten Rohgummi ausschließlich (64.000 t für 73 Millionen Yen) und Häute wie Felle ganz vom Ausland gedeckt werden. Dagegen können seit altersher ausgeübte Industrien, wie die keramische Industrie, die Holzverarbeitung und die Papiererzeugung, ihr Material ganz oder größtenteils aus dem Inlande beziehen, was sogar für die neugeschaffene chemische Industrie gilt.

Aus alledem ergibt sich, daß Japan im Kriegsfall zwar seine Nahrungsversorgung vollkommen gesichert hätte, aber nicht die Rohstoffdeckung für seine Industrie, was übrigens selbst große Besitzerstaaten, wie das Britische Reich, bei der Ausdehnung ihres Besitzes nicht immer garantiert haben. Zum Unterschied von den zwei anderen bekannten zurückgesetzten Staaten, von Deutschland und Italien, hat Japan aber in keiner Weise für die Ernährung seiner Bevölkerung zu bangen, noch hat es sich zu sorgen, einen Zweig seiner Industrie durch Rohstoffmangel in seiner Entwicklung wirklich gefährdet zu sehen. Die Zukunft wird noch zeigen, wie weit Japan durch die fernere wirtschaftliche Entwicklung Manchukuos und Chinas unter seiner Führung den Rohstoffbedarf seiner Industrie decken können wird. (Vgl. The Japan Advertiser, Annual Review, 1936-1937, Tôkyô, S. 4/8.)

Leopold G. Scheidl.

**Nickellager auf Jeso.** Kürzlich wurden in der Provinz Sitaka im Süden der Insel Jeso Nickellager entdeckt, deren Mächtigkeit mit 15,000.000 t bei einem Nickelgehalt von 1% bis 2% geschätzt wird. Es soll sich um nickelhaltiges Schwefeleisen handeln. (Quelle: „Asia Press.“) E. D.

**Flugverkehr in Japan.** 1930 zählte man 122 Flugzeuge und 300 Piloten, 1935 630 Piloten und 235 Maschinen, von denen ein Drittel dem öffentlichen Verkehr diente. 1930/31 betrug die Anzahl der Flüge 30.000, der Flugstunden 15.500 und der Flugkilometer 2,346.000; 1935/36 waren die entsprechenden Zahlen 68.000, 28.600 und 4,202.000.

Das weitaus größte Flugunternehmen, das fast den ganzen regelmäßigen Flugdienst besorgt, die Japanische Luftverkehrs-G. m. b. H. („Nippon Koku Yuso Kabushiki Kaisha“), die 1928 mit einem Anfangskapital von 10 Millionen Yen und einer Regierungssubvention von 20 Millionen Yen gegründet worden ist, hat am 1. April 1929 den Flugpostdienst und am 15. Juli desselben Jahres den Passagierverkehr aufgenommen. In dem Jahre vom 31. März 1934 bis 1. April 1935 flog die Gesellschaft 1,684.000 km, 12.187 Fahrgäste, 57.000 kg Fracht und 198.000 kg Post. Ende August 1937 besorgte die Gesellschaft den Flugverkehr auf einer Strecke von 7040 km und außerdem den Expreßdienst über insgesamt 3357 km, der auch die sonst nicht befahrenen Linien Shingishu—Mukden—Hsinking (485 km) und Keijo—Tientsin (1013 km) einbezieht. Das gesamte Flugnetz der Gesellschaft hatte daher eine Länge von 8538 km, wovon 7534 km über japanisches Gebiet gingen. Der Japanischen Luftverkehrsgesellschaft gegenüber treten die übrigen Flugunternehmen vollkommen zurück, wie auch folgende Tabelle zeigt. Die beiden erstgenannten Linien werden 21mal, die dritte 14mal in der Woche befliegen, die meisten der anderen einmal im Tag, ein Teil derselben zwei- bis dreimal in der Woche:

Unternehmen und Strecke	km	Unternehmen und Strecke	km
1. Japanische Luftverkehrsgesellschaft:		Osaka—Kochi (305 km):	
Tokio—Dairen (2133 km):		Osaka—Tokushima . . . . .	123
Tokio—Nagoya . . . . .	297	Tokushima—Kochi . . . . .	182
Nagoya—Osaka . . . . .	139	Osaka—Matsue (390 km):	
Osaka—Fukuoka . . . . .	500	Osaka—Tottori . . . . .	280
Fukuoka—Keijo . . . . .	564	Tottori—Matsue . . . . .	110
Keijo—Heijo . . . . .	200	Fukuoka—Taihoku (1610 km):	
Heijo—Shingishu . . . . .	160	F.—Nawa (Ryukyu—I.) . . . . .	910
Shingishu—Dairen . . . . .	273	N.—Taihoku (Formosa) . . . . .	700
Tokio—Niigata . . . . .	380	Taiwan (Formosa):	
Tokio—Osaka (723 km):		Taihoku—Taichu . . . . .	135
Tokio—Toyama . . . . .	413	Taichu—Tainan . . . . .	135
Toyama—Osaka . . . . .	310	Tainan—Takao . . . . .	45
Tokio—Sapporo (940 km):		Tainan—Mako (Pescadoreen) . . . . .	95
Tokio—Sendai . . . . .	330	Taihoku—Karenko . . . . .	150
Sendai—Aomori . . . . .	330	Tokio—Fukuoka—Keijo—Mukden—Hsinking (Manchukuo) <sup>1</sup>	2344
Aomori—Sapporo . . . . .	280	Keijo—Dairen—Tientsin (China) <sup>1</sup>	1013

<sup>1</sup> Expreßlinie.

Unternehmen und Strecke	km	Unternehmen und Strecke	km
2. Japanisches Luftverkehrs- Forschungsinstitut:		4. Asahi-Fluggesellschaft:	
Osaka—Shirahama . . . . .	130	Tokio—Niigata <sup>4</sup> . . . . .	380
Osaka—Matsuyama (290 km)— Beppu <sup>2</sup> . . . . .	420	5. Tokio-Luftverkehrsgesellschaft:	
		Tokio—Shimoda—(Shimizu?) <sup>5</sup>	150 (215)
3. Japanische Marine Luftverkehrs- Gesellschaft:		6. Ando-Flugzeug-Forschungs- institut:	
Osaka—Kinosaki <sup>3</sup> —Tottori— Matsue—Saigo (Oki-Inseln) .	492	Nagoya—Futami (Kii-Halbins.) <sup>5</sup>	67

Ende August 1937 betrug also die Länge der vom japanischen Flugdienst befahrenen Strecken über 10.000 km, wovon mehr als 9200 km das ganze Jahr über geflogen wurden und davon wieder rund 8200 km über japanisches Gebiet selbst gingen. Die längste geschlossene Strecke innerhalb des Reiches führte von Sapporo (Hokkaido) über Tokio, die Ryukyu-Inseln und Formosa nach Mako auf den Pescadore (etwa 3850 km). Den Anschluß an das mandchurische und chinesische Flugnetz findet das japanische in Shingishu und Dairen. Eine Linie von Fukuoka nach Shanghai ist seit Jahren ebenso geplant wie eine von Keijo (Korea) über Genzan, Kanko und Seishin nach Ost-Manchukuo. Einer ferneren Zukunft überlassen bleibt die Einrichtung der Verbindungen von Hokkaido nach Japanisch-Sachalin und gelegentlich bis Kamtschatka, von Formosa nach den Philippinen und vielleicht nach Borneo und Singapur und schließlich von Japan nach seinem Südseemandat (und zwar den Palau-Inseln) und eventuell bis Australien.

L. G. Scheidl.

**Deutsche Klima-Kundfahrt in Afrika.** Auf der Tagung des 15. Internationalen Geographen-Kongresses in Amsterdam vom 18. bis 28. Juli 1938 beschäftigte sich eine besondere Abteilung mit den wichtigsten Problemen der Kolonialgeographie, an deren Spitze die Erörterung der Frage nach den Möglichkeiten der Kolonisation von Weißen in den Tropen stand, ein Thema, dem in der gegenwärtigen Zeit sowohl von wirtschaftsgeographischen als besonders von siedlungsgeographischen Gesichtspunkten hohe Bedeutung zukommt. Hierbei ergab sich, daß die Ansichten der hierfür in Betracht kommenden Fachleute über die Möglichkeiten weißer Kolonisation in den Tropen außerordentlich verschieden sind, ja sich zum Teil widersprechen. Im wesentlichen aber glaubt man annehmen zu können, daß sich der weiße Siedler in den Tropen zu akklimatisieren vermag — arbeiten und gesund bleiben —, wenn es ihm gelingt, sich konsequent auf tropische Lebensformen umzustellen. Die tropischen und subtropischen Klimate in Afrika und ihre Einwirkung auf Menschen, Tiere und Pflanzen zu studieren, ist Ziel einer großen deutschen Erkundungsfahrt durch Mittelfrika von Daressalam am Indischen Ozean nach der westafrikanischen Küste, welche im November nach mehrmonatiger Arbeit heimkehren soll. Die durch den Meteorologen Linke vom Institut für Meteorologie und Geophysik an der Universität Frankfurt am Main zusammen mit dem Reichsministerium für Wissenschaft, Erziehung und Volks-

<sup>2</sup> Matsuyama—Beppu nur einmal in der Woche.

<sup>3</sup> Osaka—Kinosaki (215 km) nur im Sommer.

<sup>4</sup> Nur im Sommer (98 Flüge) und nur für Fracht und Post.

<sup>5</sup> Nur im Sommer.

bildung vorbereitete und unterstützte Forschungsfahrt hat zu Teilnehmern den Geographen Werner Gley aus Frankfurt a. M., gleichzeitig Leiter der Unternehmung, den Bioklimatologen Büttner aus Kiel, den Meteorologen Suckstorff aus Göttingen, den Geophysiker Lettau aus Leipzig und den Botaniker Orth aus Heidelberg. Von Daressalam aus begeben sich die Forscher an den Tanganjikasee, an den Kiwusee und weiter zum Kongo, dem entlang sich wertvolle Arbeitsfelder auftun, und durch Katanga nach Portugiesisch-Westafrika, von wo aus mittels der Benguelabahn die westafrikanische Küste erreicht werden soll. Der von ihnen beschrittene Weg führt durch die mannigfaltigsten Klimazonen, durch Urwald, Steppen, fruchtbare Gebiete und Wüsten, bietet somit ein weites, überaus mannigfaltiges Arbeits- und Beobachtungsfeld.

**Stefaniesee.** Italienische Flieger, die das südliche Grenzgebiet von Italienisch-Ostafrika erkundeten, haben Ende September aus Addis Abeba berichtet, daß der Stefaniesee verschwunden sei. Sie fanden auch keine Spuren von den zahlreichen Negerdörfern, die den See früher umrahmt hatten. Alles, was sie beobachten konnten, war ein von dürrem Gebüsch umgebener Sumpf. Der Stefaniesee wurde 1888 von L. v. Höhn el und S. Graf Teleki entdeckt; L. v. Höhn el hat die Fläche mit 930 km<sup>2</sup> angegeben und schon vor 50 Jahren aufmerksam gemacht, daß mehrfache Anzeichen auf ein rasches Austrocknen hinweisen. Vgl. „Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Wien“, 1889, S. 562. Ferner L. v. Höhn el, Zum Rudolf- und Stefaniesee, Wien 1892.

**Neue Niagara-Brücke.** Als Ersatz für die durch Eisdruck am 27. Jänner 1938 zerstörte Brücke über den Niagarafall wird eine neue mit einem Kostenaufwand von \$ 4,000.000.— erbaut. Dieser Betrag wird gemeinsam von der kanadischen Provinz Ontario und dem Staate New York aufgebracht werden. (Quelle: „Times“.)

E. D.

**Wasserfall in der Serra Pacaraima.** Der amerikanische Flieger Jack A n g e l berichtet von einem bisher auf keiner Karte verzeichneten Wasserfall, etwa 400 km von Ciudad Bolivar. Der Caroni stürzt angeblich in so gewaltigen Kaskaden zu Tal, daß hier der gewaltigste Wasserfall der Erde entdeckt wurde, gegen den Niagara-, Yosemite-, Iguassu-, Sambesifälle klein sein sollen. „The Daily Telegraph and Morningpost“ vom 28. Jänner d. J. brachte auch die Abbildung eines Falles. In Ciudad Bolivar wurde eine Kundfahrt zur Nachprüfung der Entdeckung J. A n g e l s ausgerüstet, von der aber noch keine Nachrichten zu erlangen waren.

**Vulkanbeobachtungsanstalt auf Neuguinea.** In Rabaul soll Ende 1938 eine vulkanologische Beobachtungsstelle ihre Tätigkeit mit einer Reihe äußerst empfindlicher Einrichtungen aufnehmen, die einen drohenden Ausbruch mindestens 24 Stunden vorher anzeigen und so eine Warnung an die Bevölkerung ermöglichen. 1937 hat in Rabaul ein Vulkanausbruch und Erdbeben große Verheerungen angerichtet, bei denen 3000 Menschen ihr Leben verloren haben.

**Port Darwin,** der Hafen an der Nordküste Australiens, soll zum stärksten britischen Flotten- und Luftfahrtstützpunkt nächst Singapur ausgebaut werden. Bis jetzt ist Port Darwin ein Städtchen mit 1600 Einwohnern, von denen viele aus China stammen.

**Französische Forscherfahrt in die Arktis.** Am 16. September d. J. waren es zwei Jahre, daß das Forschungsschiff des bekannten französischen Arktisforschers Jean Charcot, der sich besonders um die Erforschung der meteorologischen und radioaktiven Erscheinungen im Polargebiet große Verdienste erworben hat, der französische Dreimaster „Pourquoi pas“, in einem der berüchtigten Stürme im Nördlichen Eismeer mit der ganzen Besatzung (31 Mann, nur ein Überlebender) unterging. Nach zweijähriger Pause ist eine neue französische Polar-expedition von Kopenhagen in See gestochen, deren Führung Dr. Hubert Gar-ri-gue, der bisherige Leiter der wissenschaftlichen Beobachtungsstation auf dem Pic du Midi (2877 m) in den mittleren Pyrenäen, übernommen hat, begleitet von seinem dänischen Freunde Morten Parsied, verdienstvollem Förderer des Zu-standekommens und der zweckdienlichen Ausrüstung des Unternehmens. Das Expeditionsschiff „Hasiagede“, ein schwedischer Eisbrecher, ist für die besonderen Zwecke dieser für mindestens sieben Monate anberaumten Eismeerfahrt sorgfältig ausgerüstet und wegen eventuell möglicher unvorhergesehener Zwischenfälle mit Proviant für reichlich ein Jahr ausgestattet worden. Die Diskoinsel an der gleichnamigen Bucht der dem kanadischen Baffinsland zugewendeten Seite Grön-lands ist als Hauptbasis der Erkundungsfahrt ausersehen. Die Insel bezeichnet die Grenze zwischen der Baffinsbay und der Davisstraße. Von diesem Haupt-stützpunkt aus sollen auf Schneeschuhen Forschungsfahrten zur Erkundung der weiten Eisfelder unternommen werden, um die letzten Geheimnisse der ewigen Polarnacht zu entschleiern.

**Zusammensetzung der Webstoff- und -wareneinfuhr der südosteuropäischen Staaten in Prozenten des Wertes.**

	Rohstoffe		Garne		Fertigwaren	
	1927	1937	1927	1937	1927	1937
Ungarn . . . . .	13	58	25	26	62	16
Jugoslawien . . . . .	8	30	15	45	77	25
Rumänien . . . . .	6	17	36	70	58	13
Bulgarien . . . . .	10	41	40	36	50	23
Griechenland . . . . .	9	23	17	29	74	48

Nach Curt Kühn, Wuppertal-Elberfeld, „Frankfurter Zeitung“, 16. Sept. 1938, Nr. 472—473, S. 5.

**Die Welthandelsflotte in 1000 Brutto-Registertonnen.** Die Welthandelsflotte weist nach Lloyd's Register of shipping am 30. Juni 1938 67'9 Millionen Brutto-Registertonnen auf. Lloyd's Register trachten alle Seefahrzeuge der Handelsflotte von 100 Brutto-Registertonnen zu erfassen. Eine Registertonne ist ein Raumaß von 2'8316 m<sup>3</sup>.

	1938	1935	1929	1914
Deutsches Reich . . . . .	4.232	3.704	4.093	5.459
England . . . . .	17.781	17.400	20.166	19.257
Britische Besitzungen . . . . .	2.938	3.111	2.950	1.788
Vereinigte Staaten von Amerika . . . . .	8.936	10.269	11.940	3.015
Norwegen . . . . .	4.613	3.968	3.224	2.505
Italien . . . . .	3.258	2.884	3.285	1.668
Frankreich . . . . .	2.881	3.025	3.379	2.319
Niederlande . . . . .	2.852	2.558	2.939	1.496
Griechenland . . . . .	1.889	1.711	1.267	837
Japan . . . . .	5.006	4.086	4.187	1.708

# 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: 1938

Band/Volume: [81](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleine Mitteilungen. 353-365](#)