

einen Ehrenplatz einnehmen, vom menschlichen Standpunkt aus ebenso wie als erster praktischer Beweis, was motorisierte Transportmittel unter ungünstigsten Umständen im Polargebiet leisten können. Am 20. Juli Start eines Citroën-Traktors; Insassen: Dr. Poulter als Gruppenleiter, Bernard W. Skinner als Chauffeur, Amory H. Waite als Funker, ferner Bernard Fleming und Carl O. Petersen, die in der vorgeschobenen Wetterstation bleiben sollten. Am zweiten Tag erreichte die Gruppe das 50-Meilen-Depot bei einer Temperatur von -59° . Trotz mehrfacher Versuche erwies sich die Weiterfahrt als unmöglich, da selbst mit dem eigens mitgenommenen Scheinwerfer der mit Flaggen markierte Pfad durch das Spaltengebiet auf $79^{\circ} 30' \text{ n. Br.}$ nicht aufzufinden war. Auf dem Rückweg geriet der Traktor in einen Blizzard, der selbst in der windgeschützten Senke, wo Little America lag, 160 km/Std. erreichte. Der Motor versagte, weil Triebsschnee in den Vergaser gekommen war. Nach 24 Stunden konnte die Fahrt wieder aufgenommen werden, wozu man die Schlitten erst aus einer 1'20 m dicken Schneewehe ausgraben mußte. Am 23. erreichte die Gruppe wieder das Winterquartier. Am 4. August neuer Start; Besatzung: Poulter, Waite, E. J. Demas als Chauffeur. 37 km von Little America entfernt, wurden sie durch Schaden am Getriebe und an der Kühlung zum Umkehren gezwungen; mit Mühe und Not kam der Traktor am 7. im zweiten Gang zur Winterstation zurück. Dritter Start am 8. mit einem anderen Traktor, der erst hatte instand gesetzt werden müssen. Diesmal fand die Besatzung (die gleiche wie beim zweiten Versuch) den Weg durch das Spaltengebiet. Von 8 Uhr früh am 9. fuhren sie ununterbrochen mit einer alle paar Minuten aussetzenden Zündung, sie aßen im Fahren, bis sie am 10. kurz vor Mitternacht Byrds Wetterstation erreichten.

(Fortsetzung folgt.)

Kleine Mitteilungen.

Deutsche Garhwal-Himalaja-Kundfahrt Rudolf Schwarzgruber. (Vgl. „Mitteilungen“ 1938, S. 104.) Die ersten Berichte meldeten die kurz nach der Einrichtung des Hauptlagers am 8. September erfolgte Besteigung des Nordgipfels des 6512 m hohen Bhagirathi durch die beiden Alpinisten Ellmauthaler und Meßner, während es beim Shivaling sowie beim 7135 m hohen Badrinath (Spannrafft und Meßner) bei Erkundungsvorstößen verblieb. Weitere Meldungen von Professor Schwarzgruber, dem Leiter der Kundfahrt, berichten von mehreren Vorstößen zum Zwecke der Erforschung der Anstiegsmöglichkeiten auf den Chaukhamba und den Satopanth, deren Gipfel über 7000 m emporsteigen. Leo Spann-

hatte, sich nach Byrds Winterquartier zu begeben, und daß die Besatzung von Little America erst allmählich und trotz Byrds stets wiederholter Versicherungen, bei ihm sei alles in Ordnung, aus verschiedenen Anzeichen den Verdacht schöpfte, daß dem doch nicht so sei, worauf dann Dr. Poulter die Reise trotz widrigster Umstände durchführte. Jedenfalls konnte Byrd trotz seiner Gasvergiftung und trotz Temperaturen, die bis -62.2° sanken, die meteorologischen Beobachtungen lückenlos durchhalten; auch hatte er sich inzwischen soweit erholt, daß er als Orientierung für den erwarteten Traktor ein Licht am Anemometermast ausstecken und dem endlich eintreffenden Traktor mit den Worten „Kommt runter, Jungs, ich habe einen Topf warme Suppe für euch!“ entgegengehen konnte. Er blieb aber noch zwei Monate an der Wetterstation, bis er nach seiner und des Arztes Meinung imstande war, den Rücktransport nach Little America auszuhalten.

raft und Toni Meßner (beide Münchener) gelang der Aufstieg an der Südwestseite des Chaukhamba bis zu einer Höhe von 6000 m, ferner die Erstbesteigung des überaus schwierigen Mandani Parbat (6198 m) und des Schneeberges (6721 m), Gipfel, die ihnen dank des vorherrschenden Schönwetters prachtvollen Einblick in bisher noch von niemandem gesehene Teile des Himalajastockes gewährten. Der mißglückte Ersteigngsversuch des Chaukhamba von der Südwestseite her wurde der Anlaß eines neuerlichen Versuches der beiden Bergsteiger in Begleitung von zwei Sherpas an der Nordseite, und zwar über den 5946 m hohen Birniepaß, von wo der Abstieg zum Arvatal erfolgte, wobei der den Indern geheiligte Ort Badrinath erreicht wurde. Der Versuch endete aber in 5800 m Höhe, als die bisher ausgezeichneten Träger infolge Abbruches einer Eislawine über die Anstiegsspur sich weigerten, weiter mitzugehen. Ein weiterer Anstiegsversuch von der Ostseite des Berges her zeigte, daß eine Ersteigung des Berges nur von der Badrinathseite möglich, aber überaus gefährlich sein werde. Die Gruppe Ellmauthaler-Frauenberger führte von zwei verschiedenen Seiten Vorstöße zur Bezwingung des Satopanth aus, die sie viermal nötigten, in über 6000 m Höhe ihr Nachtlager aufzuschlagen. Der einzig gangbare Durchstieg auf der Nordseite blieb durch mächtige Pulverschneelagen unpassierbar. Schwarzgruber, Ellmauthaler, Frauenberger und Jonas unternahmen vom Hauptlager aus die sieghafte Ersteigung des 6395 m hohen Tschaturangi-Mittelgipfels (im Norden des Satopanthstockes). Am 22. Oktober erfolgte dann der Abbruch des Hauptlagers; der vielfach sehr schwierige Rückzug ging planmäßig vor sich und erreichte in fünf Tagen den Ausgangspunkt Mussuri.

Deutsche Kundfahrt in das Hindukuschgebirge und in das Hochgebirge von Iran. Die Ausreise des Alpinisten Wolfgang Gortner von München erfolgte Anfang Juni 1938, führte über Polen, die Ukraine, Kaukasien, das Kaspische Meer (von Baku bis Pahlevi) nach Teheran, wo sich ihm der in Teheran lebende deutsche Alpinist Ing. Erich Ruscher (Dresden) anschloß. Ein dreimotoriger „D-Anoy“ der deutschen Lufthansa, gesteuert von Graf Castell, brachte sie über die persische Salzwüste Descht i Kewir und die Bergzüge Afghanistans nach Kabul, von wo aus die Bergsteiger mit behördlicher Genehmigung und unter dem Schutze eines sie begleitenden Regierungsbeamten ihre Kundfahrt in den westlichen und den südlichen Hindukusch antraten. Ihr Weg führte über Tscharikar, durch das Ghorbandtal nach Tschardi-Charban, über den Schibarpaß (2850 m), die Wasserscheide zwischen den Einzugsgebieten von Oxus und Indus, durch die Schluchten des Schumbol zum Tangi- oder Shashpulfluß, über Bamian und Band-Amir, über sandige Bergrücken zum Hauptmassiv des über 5000 m hohen Koh-i-Baba-Stockes. Erstersteigung des 5100 m hohen Amu Kalan, des höchsten Gipfels der Nordkette. Über dessen Ostgrat wurden drei weitere Gipfel (3800, 4520 und 4700 m) erstmalig begangen. Nach mühevолlem Abstieg zum Pändschirfluß (vom Anjumanpaß) ging es die Hauptkette des Hindukusch entlang bis Cheblserat, dann durch das fruchtbare Tal des Paghman der im Süden gelegenen Paghmangruppe entgegen. Erste Gesamtüberschreitung derselben, wobei acht Gipfel über 4000 m und ein Gipfel mit über 5100 m erreicht wurden. Anfang August Rückkehr nach Kabul und Rückflug nach Teheran.

Von hier neuerlicher Aufbruch Gorters mit drei in Teheran ansässigen Deutschen — Helmut Wagner (München), Kurt Danziger und Karl Günster (Köln) — mit Reit- und Tragtieren zu erstmaliger Ersteigung des Demavend über die Nordflanke. Weg über die Karawanserei Haschim (2500 m) nach Pelur,

Überschreitung des Lahrflusses Reneh, Ahgerme (2100 m) mit heißen Schwefelquellen, die Ostflanke des Bergstockes entlang zur Ortschaft Melhar (2300 m), Errichtung von fünf Hochlagern in 2600, 3400, 3900, 4200 und 5200 m Höhe. Am fünften Aufstiegstag mittags wurde der Gipfel erreicht. Abfahrt über die Südflanke und Rückkehr nach Teheran.

Turistische und wissenschaftliche Kundfahrt in das Ala-Dag-Gebirge im Taurus. Nach zweimonatiger Dauer ist die vom Zweig Klagenfurt des Deutschen Alpenvereins ausgesandte Kundfahrt in das Ala-Dag-Gebirge im Taurus am 9. Oktober wieder in die Heimat zurückgekehrt. Ihre Ziele, die touristische und wissenschaftliche Erschließung des bisher nahezu unbekannten Gebirges, sind dank des großen Entgegenkommens sowohl der deutschen als besonders auch der türkischen Behörden vollauf erreicht worden. Die Leitung lag in den Händen von Hans Spreitzer (Hannover), einem gebürtigen Kärntner, der zugleich die geographischen Arbeiten der Kundfahrt durchzuführen hatte. Als Geologe begleitete ihn Karl Metz (Leoben), als Pflanzensoziologe Heinz Ellenberg (Hannover-Göttingen). Führer der bergsteigerischen Sonderunternehmungen war Hermann Heide (Klagenfurt), dessen umsichtiges Wirken viel zu dem schönen Gesamterfolg des Unternehmens beigetragen hat. Für die erste Hälfte der Kundfahrt schlossen sich zwei türkische Geographen, Ferruh Sanir und Hairi Günden, beide ausgezeichnete Kameraden, an, deren erster zugleich als Dolmetsch wertvolle Hilfe leistete.

Die norwegische Arktis-Expedition der Brüder Hallvar und Finn Devold meldet die am 24. Juli 1938 erfolgte Erneuerung der vor fünf Jahren (1933) von Finn Devold im Einverständnis mit den dänischen Behörden durchgeführte Besetzung eines Küstenstreifens von Südostgrönland als Standplatz eines Winterlagers und von Vorratsstationen norwegischer Walfischfänger. Laut einer besonderen Vereinbarung zwischen Norwegen und Dänemark muß die Besitzergreifung dieses Gebietes alle fünf Jahre vor dem 28. Juli erneuert werden.

Höhenflug 17.074 m. Oberstleutnant Mario Pezzì, Kommandant der Abteilung für Höhenflug im Flughafen von Guidonia, erreichte im Herbst 1938 trotz nicht besonders günstiger Witterungsverhältnisse mit seiner Caproni-Maschine 17.074 m. Im Jahre 1937 hatte er bereits den internationalen Höhenrekord für Flugzeuge mit 15.655 m errungen, der ihm aber später von dem kürzlich tödlich verunglückten Engländer Adam, der auf 16.440 m gekommen war, genommen wurde. Mit diesem jüngsten Rekordflug, der etwa eine Stunde währte, errang Pezzì wieder eine neue Weltbestleistung.

Flug Berlin—Tokio in 46½ Stunden (42 Flugstunden). Am 28. November 1938, nachmittags um 16 Uhr, startete auf dem Flugplatz Berlin-Tempelhof das Focke-Wulf-Großflugzeug „Condor“ D-Acon zu einem Fluge nach Tokio. Nach den eingelangten Funkspruchmeldungen der Besatzung befand sich das Flugzeug um 21.45 Uhr (mitteleuropäischer Zeit) nordwestlich von Saloniki, um 0.30 Uhr über Cypern, um 1.30 Uhr über Damaskus, um 5.14 Uhr über Basra, wo die erste Zwischenlandung stattfand. Um 5.47 Uhr (immer mitteleuropäische Zeit) startete das Flugzeug nach Karachi, wo es um 12.37 Uhr die zweite Zwischenlandung vornahm. Nach zweistündigem Aufenthalt, um 14.39 Uhr, erfolgte der neuerliche Start in der Richtung Hanoi (Französisch Indo-China). Pünktlich um 2.10 Uhr war der Flughafen von Hanoi erreicht; der „Condor“ hatte seit seinem Start auf dem Flugplatz Tempelhof rund 9950 km zurückgelegt, wozu er, einschließlich der Zwischen-

landungen in Basra und Karachi, 34 Stunden 17 Minuten benötigt hatte. Um 3.42 Uhr, nach Einnahme neuen Brennstoffes, startete dann die Maschine zur letzten Etappe nach dem von Hanoi rund 3700 km entfernten Tokio. Um 8.30 Uhr befand sie sich in 4000 m Höhe über der Nordspitze von Formosa, um 11.30 Uhr etwa 50 km südlich des südlichsten Teiles der japanischen Inseln, über der Insel Kiuschiu, und traf am 30. November um 14.30 Uhr mitteleuropäischer (= 22.30 Uhr japanischer Ortszeit) auf dem Tokioter Flughafen Taschikowa (in etwa 30 km Entfernung von der Hauptstadt Japans) ein. Die Flugstrecke von rund 14.000 km war somit in $46\frac{1}{2}$ Stunden zurückgelegt worden; die mittlere Durchschnittsgeschwindigkeit belief sich daher bei einer reinen Flugzeit von rund 42 Stunden auf 390 Stundenkilometer. Die neue Verkehrsleistung des „Condor“ ist nicht minder bewunderungswürdig als die Ozeanüberquerung im Sommer 1938; vgl. „Mitteilungen“, Bd. 1938, S. 309.

F. Steinhausers und G. Perls Studien über Perioden und Andauer heiteren, wolkigen und trüben Wetters in den Ostalpen. Ein Beitrag zur Kenntnis der Feinstruktur des Klimas. „Met. Zeitschr.“ 1938, S. 328.

Für die Kenntnis der Klimaverhältnisse eines Ortes ist neben den üblichen Methoden u. a. die Wahrscheinlichkeit eines zu erwartenden meteorologischen Ereignisses und dessen zeitliche Andauer nicht unwesentlich. Vom Standpunkt eines Wanderers ist es nicht gleichgültig, ob eine bestimmte Wetterlage längere Zeit anhält oder häufig wechselt. Im allgemeinen wird z. B. ein Bergsteiger eine möglichst große Anzahl von schönen Tagen wollen, ein Kurgast, der unter Hitze leidet, schon weit weniger und ein Landwirt, dem eine stabile Wetterlage eine katastrophale Mißernte bringen kann, wird sie verwünschen.

F. Steinhauser und G. Perl haben in einem Beitrag zur Kenntnis der Feinstruktur des Klimas¹ für Wien 202 m, Klagenfurt 446 m, Zell am See 762 m, Obir 2040 m und Sonnblick 3106 m die Zahl und die Andauer trüber, wolkiger und heiterer Tage berechnet. (Heitere Tage sind Tage mit einem Tagesmittel der Bewölkung < 2 , wolkige Tage mit 2 bis 8 und trübe Tage mit > 8 der zehnteiligen Skala. Bewölkung null ist vollständig heiterer und zehn vollständig bedeckter Himmel.) Die Tagesmittel der Bewölkung wurden der Periode 1887 bis 1936 entnommen.

„Wenn die Aufeinanderfolgen von Tagen mit gleichartigem Wetter als Perioden bezeichnet werden, so gibt es durchschnittlich im Jahr in Wien 29 heitere, 61 trübe und 78 wolkige Perioden, in Zell a. S. 32 heitere, 58 trübe und 79 wolkige, auf dem Sonnblick 26 heitere, 63 trübe und 76 wolkige, in Klagenfurt 31 heitere, 55 trübe und 76 wolkige und auf dem Obir 30 heitere, 52 trübe und 74 wolkige Perioden.“

Im Sommer gibt es in Wien mehr als doppelt so viel heitere Perioden als im Winter, in Zell a. S. ist hingegen die Verteilung der heiteren Tage viel ausgeglichener. Auf dem Sonnblick ist das Häufigkeitsmaximum der heiteren Tage im Winter. (Die Anzahl ist im Winter doppelt so groß wie im Sommer.) Auf dem Obir fällt das Maximum der heiteren Tage auf den Frühling.

Die Zahl der trüben Perioden zeigt geringere Unterschiede zwischen Gebirge und Vorland. In Klagenfurt ist das Maximum im Herbst, in Wien im Winter, auf dem Obir und auf dem Sonnblick im Frühling.

Die mittlere Andauer heiterer Perioden zeigt eine Doppelwelle, ein Maximum im Februar-März und ein anderes im September-Oktober. In Wien und

¹ „Meteorologische Zeitschrift“ 1938, S. 328.

Klagenfurt ist im November-Dezember das Hauptminimum, auf dem Obir und auf dem Sonnblick im Mai-Juni, in Zell a. S. im Spätfrühling und Frühsommer. Im Herbst und zu Winterbeginn liegen eben Nebel und niedere Wolkendecken über der Niederung, während die Berge herausragen, im Spätfrühling, in der Zeit der stärksten Konvektion, stecken hingegen wieder die Gipfel in den Wolken des aufsteigenden Luftstromes.

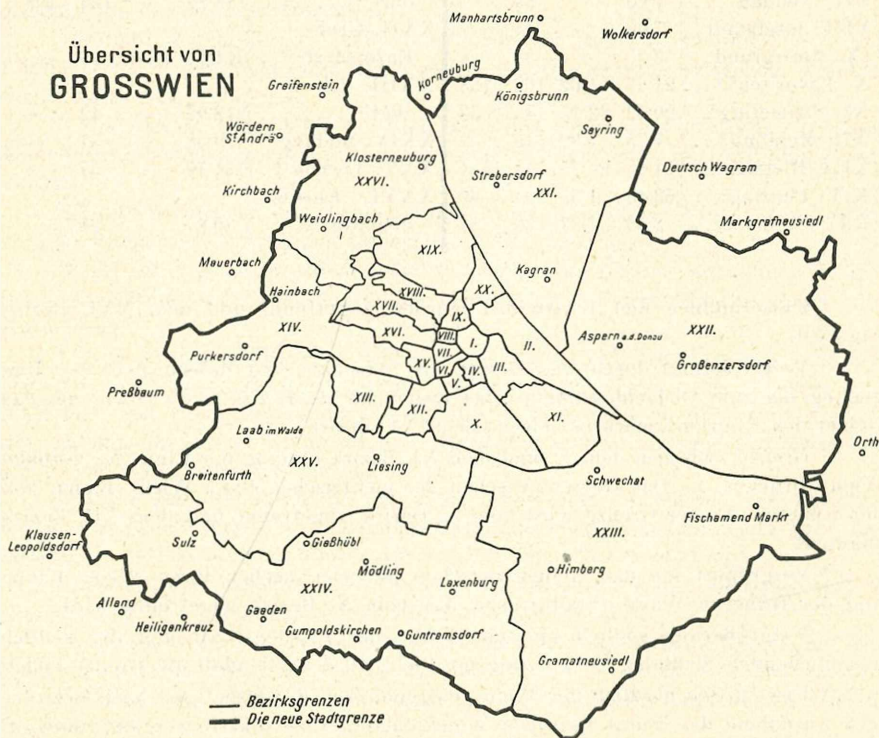
Der jahreszeitliche Gang der mittleren Andauer trüber Perioden ist viel ausgeglichener. Wien und Klagenfurt haben das Maximum im Dezember, das Minimum im August, Zell a. S. besitzt das Minimum im Februar und das Maximum im Dezember-Januar. Auf dem Obir ist ein Maximum im Spätfrühling und ein zweites im Herbst (Übergreifen der Regenzeit des Mittelmeerklimas). Auf dem Sonnblick erscheint die mittlere Andauer trüber Perioden im Winter am geringsten und von April bis Juli am größten (thermischer Auftrieb der Luft und monsunartige Rückfälle des europäischen Schönwetters).

Die wolkigen Perioden erreichen überall im Sommer ihre größte mittlere Andauer.

Über die Häufigkeitsverteilung der heiteren, wolkigen und trüben Perioden bringt die Arbeit ausführliche Tabellen. Eine Reihe von Abbildungen veranschaulichen die Wahrscheinlichkeit in den einzelnen Monaten, ob eine heitere, wolkige oder trübe Periode 1, 2, 3, 4, 5 oder 7 Tage andauert. H. Tollner.

Großstädte der Ostmark.

Groß-Wien. Auf Grund eines vom Führer und Reichskanzler unterzeichneten Gesetzes wurde Wien um 97 Ortschaften mit rund einer Viertelmillion Einwohner



vergrößert. Wien ist nun mit 1218 km² Fläche die größte Stadt des Reiches. Berlins Flächenausmaß wird mit 884 km² (vgl. „Mitteilungen“ 1937, S. 366), das von Hamburg mit 746 km² angegeben; Köln und München haben eine Fläche von 251, bzw. 188 km². An Flächenausmaß größer als Wien sind auf der Erde in aufsteigender Reihe nur Chicago, Sidney, New York, Rom und Los Angeles. Die Bevölkerungszahl von Groß-Wien kann mit 2,087.000 angegeben werden.

Groß-Wien wird nun in 26 Bezirke eingeteilt; 10 der bisherigen 21 Bezirke sind ohne Veränderungen in die neue Verwaltung übernommen worden; im alten Stadtgebiet wurde der XIV. Bezirk Rudolfsheim, wie unten in Anmerkung 7 ausgeführt wird, mit dem XV. vereinigt.

Die neue Bezirkseinteilung von Groß-Wien.

Name der Bezirke	Fläche in km ²		Bevölkerung in 1000		Name der Bezirke	Fläche in km ²		Bevölkerung in 1000	
	15./10. 1938	bisher	15./10. 1938	bisher		15./10. 1938	bisher	15./10. 1938	bisher
Groß-Wien.....	1218	278	2087	1840					
I. Innere Stadt..	2·88	—	40	—	XVI. Ottakring .	8·54	—	150	—
II. Leopoldstadt ¹	19·33	23·25	136	150	XVII. Hernals ..	10	8·40	84	—
III. Landstraße ² .	7·57	6·17	146	142	XVIII. Währing ⁸	6·27	—	80	82
IV. Wieden.....	1·83	—	53	—	XIX. Döbling ⁹ ..	23·68	21·56	61	59
V. Margareten ..	2·01	—	88	—	XX. Brigittenau.	5·78	4·77	98	—
VI. Mariahilf ...	1·46	—	50	—	XXI. Florids-				
VII. Neubau....	1·60	—	59	—	dorf ¹⁰	143·29	—	124	108
VIII. Josefstadt.	1·09	—	44	—	XXII. Groß-				
IX. Alsergrund..	2·95	—	83	—	Enzersdorf ¹¹ ..	214·50	102·13	24	—
X. Favoriten ² 4 ..	21·67	21·62	162	158	XXIII. Schwe-				
XI. Simmering ³ .	20·62	22·15	43	52	chat ¹²	218·92	—	42	—
XII. Meidling ⁴ ..	7·75	7·82	110	—	XXIV. Mödling ¹³	199·38	—	51	—
XIII. Hietzing ⁵ ..	14·89	24·25	43	141	XXV. Liesing ¹⁴ .	134·79	—	57	—
XIV. Penzing ⁶ ..	63·43	1·68	104	69	XXVI. Kloster-				
XV. Fünfhaus ⁷ ..	3·73	1·87	130	54	neuburg ¹⁵	80 87	—	24	—

¹ Kaisermühlen und Bretteldorf wurden abgetrennt und dem XXI. Bezirk zugeteilt.

² Vergrößerung durch das Gebiet des Arsenal und dessen östlicher Umgebung bis zum Obdachlosenheim (das bisher im X. Bezirk war) sowie um das Gebiet des Kontumazmarktes (bisher beim XI. Bezirk).

³ Grenze zwischen dem X. und dem XI. Bezirk entlang der Linie der Ostbahn Wien—Bruck a. L. Das Gebiet zwischen der elektrischen Bahn Wien—Baden und der früheren Wiener Grenze wird vom X. Bezirk abgetrennt und dem XII. Bezirk zugeteilt.

⁴ Vergrößert um das Gebiet zwischen der elektrischen Bahn Wien—Baden und der früheren Wiener Stadtgrenze, das vom X. Bezirk abgetrennt wird.

⁵ Vergrößerung südlich um das Gebiet der Friedensstadt und der südlich anschließenden Siedlung, Verkürzung nördlich, wo der Wienfluß die Grenze bildet.

⁶ Umfaßt den nördlich der Wien gelegenen Teil des bisherigen XIII. Bezirkes (mit Ausnahme des Teiles zwischen Winkelmannstraße und Hollergasse) und er-

Groß-Graz. Nach Eingemeindung der Gemeinden Andritz, Eggenberg, Engelsdorf, Gösting, Liebenau, Murfeld, St. Peter bei Graz, Straßgang, Waltendorf und Wetzelsdorf sowie von Gebietsteilen der Gemeinden Feldkirchen, Hart bei St. Peter, Kainbach, Mariatrost, Messendorf, St. Veit ob Graz und Weinitzen (einzelne Gemeinden hören dadurch zu bestehen auf) hat das Gemeindegebiet von Groß-Graz einen Umfang von 62 km (gegen bisher 28 km), ein Flächenausmaß von 125 km² (gegen bisher 21·5 km²), eine Einwohnerzahl von etwa 200.000 (gegen etwa 155.000). Groß-Graz wird nun in 8 statt bisher 6 Bezirke gegliedert, und zwar: I. Graz-Mitte, II. Graz-Nord, III. Graz-Nordost, IV. Graz-Ost, V. Graz-Südost, VI. Graz-Südwest, VII. Graz-West, VIII. Graz-Nordwest.

Groß-Klagenfurt. Umfaßt durch Eingliederung der Gemeinden St. Ruprecht, St. Peter, Annabichl und St. Martin sowie Teilen verschiedener anderer Gemeinden in das Gebiet der Stadtgemeinde Klagenfurt eine Fläche von 58 km² gegen bisher 6·2 km² und eine Einwohnerzahl von ungefähr 56.000 gegen bisher 30.000. In das Stadtgebiet einbezogen sind vor allem die Wörtherseeegründe, der Klagenfurter Seestrand, die Schrottenburg, der Höhenzug vom Kreuzbergl bis zum Falkenberg, das Gebiet von Waltendorf, Feschnig und die Schleppe-Brauerei, Annabichl und ein großer Teil des Maria-Saal-Berges, ein großer Teil der Ebene mit dem Flugfeld, das östliche Vorgelände der Stadt mit der Gemeinde St. Peter und die Ebene südlich der Stadt bis zur Glanfurt.

Groß-Salzburg, entstanden durch die jüngste große Eingemeindung der Gemeinden Aigen, Morzg und des im Besitz der Stadtgemeinde befindlichen Gebietes

hält die mit Wien vereinigten Gemeinden Purkersdorf und Hadersdorf-Weidlingau, jedoch ohne den Lainzer Tiergarten.

⁷ Enthält den bisherigen XIV. Gemeindebezirk Rudolfsheim und XV. Bezirk Fünfhaus sowie den Gebietsteil des bisherigen XIII. Bezirkes zwischen Winckelmannstraße und Hollergasse.

⁸ Von diesem werden die nördlich der Linie Peter Jordan-Straße—Sommerhaidenweg gelegenen Gebiete abgetrennt und mit dem XIX. Bezirk Döbling vereinigt.

⁹ Vergrößerung um das obengenannte Gebiet nördlich der Linie Peter Jordan-Straße—Sommerhaidenweg des bisherigen XVIII. Bezirkes.

¹⁰ Umfaßt den nordwestlichen Teil des bisherigen XXI. Bezirkes und die einbezogenen Teile des bisherigen politischen Bezirkes Floridsdorf-Umgebung und Korneuburg.

¹¹ Umfaßt den südöstlichen Teil des bisherigen XXI. Bezirkes und Teile des bisherigen politischen Bezirkes Floridsdorf-Umgebung. Die Grenze zwischen dem XXI. und dem XXII. Bezirk bildet vom linken Donauufer an die Brünner Linie der Ostbahn bis zur Kreuzung mit der Nordbahn, von da an nach Nordosten bis zur neuen Stadtgrenze die Nordbahnlinie.

¹² Wird gebildet durch die mit Wien vereinigten Gemeinden des Gerichtsbezirkes Schwechat und die Gemeinden Gramatneusiedl, Moosbrunn und Velm des bisherigen Gerichtsbezirkes Ebreichsdorf (politischer Bezirk Mödling).

¹³ Umfaßt die Gemeinden des Gerichtsbezirkes Mödling und die Ortsgemeinde Münchendorf des bisherigen Gerichtsbezirkes Ebreichsdorf.

¹⁴ Umfaßt von dem bisherigen politischen Bezirk Hietzing-Umgebung den Gerichtsbezirk Liesing, ferner Teile des bisherigen Gerichtsbezirkes Purkersdorf.

¹⁵ Umfaßt die Gemeinden des Gerichtsbezirkes Klosterneuburg des politischen Bezirkes Tulln.

von Hellbrunn (Schloß und Park), die am 1. Januar 1939 in Kraft tritt, hat eine Fläche von 67·20 km² gegenüber bisher 25 km² seit der Eingemeindung vom 1. Juli 1935, bzw. 8·78 km² vor derselben. Die Einwohnerzahl von Groß-Salzburg beläuft sich auf etwa 70.000 bis 80.000 gegenüber bisher 63.200. Einbezogen wurden auch der Salzburger Flughafen, das Leopoldskroner Moos bis unmittelbar an die Reichsautobahn im Süden, das gesamte Gebiet im Osten der Stadt einschließlich der Gaisbergspitze und im Norden das stadtseitige Gebiet des Plainberges mit Maria Plain.

Groß-Linz entstand durch Einbeziehung der Nachbargemeinden St. Magdalena, welche die natürliche Fortsetzung des Urfahrer Siedlungsgebietes darstellt, und Ebelsberg als Fortsetzung des natürlichen Wachstums der Stadt nach Südosten, das schon in der Eingemeindung von St. Peter und Klein-München zum Ausdruck gekommen ist. Durch diese Eingemeindungen erfährt das Linzer Stadtgebiet flächenmäßig einen Zuwachs um 37·50 km² auf rund 93 km² und einen Bevölkerungszuwachs um 6550 Einwohner auf 115.350 Einwohner. Mit der Einbeziehung von Ebelsberg greift das Stadtgebiet über die Traun hinaus, so daß das Stadtgebiet nunmehr beide Ufer der Traun vor ihrer Einmündung in die Donau einschließt. Die Straßenbahn nach Klein-München und ihre Fortsetzung nach Ebelsberg bindet diesen bisherigen Markt und sein Hinterland enge an das alte Stadtgebiet.

Groß-Innsbruck, geschaffen durch Eingemeindung der Vororte Hötting, Mühlau und Amras, erhielt damit einen Flächenzuwachs um 59·92 auf 73·53 km²; die Bevölkerung erhielt einen Zuwachs von nahezu 18.000, wodurch Innsbrucks Einwohnerzahl rund 76.100 erreicht.

Die geographische Verbreitung der Flügelaltarschreine. Der Kunstwissenschaft drängte sich, sobald sie nur zur Kenntnis und Bearbeitung von Kunstwerken fremder Völker und anderer geographischer Verhältnisse gelangte, auch der vergleichend-geographische Gesichtspunkt der Betrachtung auf. Insbesondere Strzygowski und seine Schule suchten im Studium der Kunstwerke des vorderen und weiteren Orients die Abhängigkeit der künstlerischen Ausdrucksformen von der Landschaft zu erfassen; eine systematische Kunstgeographie fehlt noch. Sie müßte, ehe sie an die Synthese im großen ginge, zuerst Einzeluntersuchungen durchführen, solche, in denen kleine Räume allseitig aufgearbeitet sind, und solche, in denen Einzelgegenstände über große Räume verfolgt werden. Ein wesentlicher Fortschritt, auch in methodischer Hinsicht, scheint durch eine vor kurzem erschienene Abhandlung über die Verbreitung der Flügelaltarschreine erzielt zu sein¹.

Es handelt sich dabei nicht um die Flügelaltäre, die eine gemalte Mitteltafel enthalten, sondern nur um solche, die eine ausgebildete Schreinform mit plastischem Inhalte haben. Solche Flügelaltarschreine mit Holzschnitzfiguren kommen nur in rein deutschen Gebieten und in solchen Ländern vor, wo eine germanisch-nordische Grundlage vorhanden ist oder einmal vorhanden war. Darüber hinaus findet man Flügelaltarschreine nur mehr als eingeführte oder als Sammlungs-

¹ Dr. Eberhard Hempel, Der Flügelaltarschrein, ein Stück deutscher, vlämischer und nordischer Kunst. In: Jomsburg, Völker und Staaten im Osten und Norden Europas. II. Jg., 2. H., S. 139—151, 269—288, mit Karte. In diesem Zusammenhang sei noch hingewiesen auf Hans Erich Kubach, Die deutsche Westgrenze und die Baukunst des Mittelalters (Deutsches Archiv für Landes- und Volksforschung, II. Jg. 1938, S. 326—351), mit 7 Karten.

stücke. Die Schreinform entstand wahrscheinlich im Gebiet des unteren Rheins, der Maas und der Isle de France und läßt sich bis ins erste Drittel des 12. Jahrhunderts verfolgen. In den nordfranzösischen Kathedralen waren sie schon im 12. Jahrhundert zu einem ganz üblichen Stück der Ausstattung geworden und wurden bis ins 13. Jahrhundert weiter ausgebildet. Später aber nahm Frankreich an der monumentalen Entwicklung der Altarform keinen Anteil mehr, es griff vielmehr eine von Byzanz ausgehende Anregung auf und formte kleine, in Elfenbein geschnittene Triptychen, die im 14. Jahrhundert zu einer französischen Eigenkunstform wurden; Flügelaltarschreine ließ es sich aus Flandern kommen. Vom norddeutsch-flämischen Gebiet aus wanderte der Flügelaltarschrein nach Osten und Südosten und wurde bei den deutschen Stämmen je in besonderer Art ausgestaltet. Sein Verbreitungskreis fällt so auffällig mit dem germanisch-deutschen Kulturkreis zusammen, daß es fast überflüssig ist, seine Grenzen zu beschreiben. Die von zwei Mitarbeiterinnen Hempels (Irmg. Michel und R. Mathaes) hergestellte Karte zeigt das in ganz ausgezeichnete Klarheit. Nach Osten strahlen sie in den drei östlichen Halbinseln des deutschen Volksgebietes aus, häufen sich noch einmal in der Zips und in den deutschen Bergstädten der Slowakei an, bilden dann eine Insel im sächsischen Volksgebiet Rumäniens. In der Tschechoslowakei und in Polen treten sie nur vereinzelt auf, wohl meist deutscher Herkunft; ein neuer Beweis dafür, wie sehr die östliche Nachbarschaft von deutscher Kultur durchdrungen wurde. Die Südgrenze fällt im großen und ganzen mit der deutschen Sprachgrenze in den Alpen zusammen und wird nur durch den Einfluß deutscher Holzschnitzkünstler ein wenig darüber hinaus geschoben. Ein stärkeres Kulturgefälle fehlt eben hier. Italien hat, wie es sich gegen die Gotik verschloß, so auch nur wenige Flügelaltäre aufgenommen (12, außerhalb der Alpen nur 8), von denen 2 flämischer und 4 englischer Herkunft sind. Schweden, Norwegen, Finnland und Dänemark sind reich an Flügelaltären, England war reich daran (Nachrichten von 72), die meisten sind aber heute verschollen (42) oder nur teilweise erhalten (mehr als 24). Diese Verbreitungsgrenzen zeigen auch, daß die holzreichen Länder mit ihrer Holzschnitzkunst die Heimat der Flügelaltarschreine sind. Die geistigen Zusammenhänge mit der nordisch-germanischen Geistesart sind von Hempel ausführlich dargelegt. Die Karte ist nach der Punktmethode gezeichnet und unterscheidet durch Abwandlung der Signaturen die ermittelten Flügelaltäre nach den Jahrhunderten, aus denen sie stammen. Die Voraussetzung für die Karte bildet ein Verzeichnis der Flügelaltarschreine, das nach Ländern und ursprünglichen Standorten in abecelicher Folge geordnet ist. Es gibt die Entstehungszeit, die Herkunft der Kunstwerke und ihren gegenwärtigen Standort an und enthält auch die verschollenen, zerstörten und bruchstückweise erhaltenen Altarschreine. Es ist natürlich damit zu rechnen, daß viele verlorene Altäre noch unbekannt geblieben sind, der Puritanismus vergangener Jahrhunderte hat viele beseitigt. Immerhin dürfte man annehmen, daß im heutigen Deutschland schätzungsweise zwei Drittel aller Altäre stehen (die Ostmark und Sudetendeutschland mitgerechnet). Nimmt man aber den Umfang Deutschlands am Ende des Mittelalters, was richtiger wäre, so müssen wenigstens drei Viertel aller Flügelaltarschreine als deutsches Erzeugnis gelten. Die Abhandlung Hempels, die auch in vielen Bildern Musterbeispiele bietet, kann als ein sehr gelungenes Vorbild kunstgeographischer Untersuchung empfohlen werden.

Robert Mayer.

Straßenbauplan von Oberstdorf zum Arlberg. Im westlichen Teil der deutschen Alpen fehlt es, wenn man vom Fernpaß und der nach Reutte—Füssen sowie

der zum oberen Inn führenden Straßenzüge absieht, an einer Reichsstraße in Nord-Süd-Richtung. Das obere bayrische Allgäu ist nahezu vollständig von Vorarlberg abgeschlossen. Nur eine Straße steigt das Kleine Walsertal hinan, bricht aber an dessen oberem Ende als breiter Fahrweg ab, gewährt also keinen fahrbaren Übergang nach Vorarlberg, was sowohl den Ausflugs- und Touristenverkehr als besonders die wirtschaftliche Verknüpfung des oberen Allgäu mit Vorarlberg erschwert. Es ist daher geplant, von Oberstdorf an den Arlberg eine Reichsstraße zu bauen, die den Bergzug in südlicher Richtung durchstößt, und damit eine Parallelstraße zur Flexenstraße zu schaffen.

Plan eines Gotthard-Durchstiches. Der Mangel an ganzjährig befahrbaren Alpenstraßen als Vermittler einer direkten und raschen Verbindung von Norddeutschland nach Italien rückt die Lösung der Frage einer Untertunnelung des St. Gotthard oder des Brenner immer mehr in den Vordergrund, deren erster der zentralste und daher wichtigste Alpenübergang ist. Diese Erkenntnis hat seinerzeit zum Ausbau des Saumpfades zur Straße und später zum Bau der Gotthardbahn und des Gotthardtunnels geführt. Auch Pläne für den Durchstoß eines Autotunnels durch den St. Gotthard liegen schon seit Jahren vor. Während diese aber eine eigene Linienführung vorsehen, bringt Architekt Paul H o s c h (Basel) ¹ eine neue Lösung einfachster Art, nämlich die Einbeziehung des bestehenden Bahntunnels als Frischluftkanal für die beständige Lüfterneuerung des in Parallelführung zum bestehenden Bahntunnel anzulegenden Verkehrstunnels, zum Einsparen der kostspieligen Anlage der sonst erforderlichen Entlüftungsschächte, wodurch auch die Bauzeit wesentlich verkürzt würde. Die Vorteile dieses Planes sind groß: Fortfall aller langwierigen Geländevermessungen und geologischen Untersuchungen, genaue Kenntnis des zu durchfahrenden Gebirges, vor allen Dingen der Druckstrecken, Vermeidung gefährlicher Überraschungen, genaue Kenntnis der Wasserverhältnisse, leichtere Frischluftzuführung unter Vermeidung kostspieliger Entlüftungsschächte, kurze Bauzeit, da nicht nur von den beiden Tunnelportalen, sondern von acht Querstollen aus der Vortrieb nach beiden Richtungen erfolgen kann, geringe Baukosten u. a. m. Diesem steht gegenüber, daß der Bahnverkehr während der kurzen Zeit von rund zwei Jahren nur eingleisig geführt werden kann. Da jedoch die Strecken Brunnen—Flüelen und Bironcio—Lugano einspurig sind, läßt sich dieser Nachteil überwinden. Nötigenfalls ist aber der Bahntunnel jederzeit und sofort zweigleisig verfügbar. Außerdem besteht die Möglichkeit einer teil- und zeitweisen Umleitung von Zügen über Simplon—Lötschberg.

Der Kraftwagentunnel ist parallel zum bestehenden Bahntunnel projektiert mit einer Höhendifferenz von beiläufig 17 m, damit der Aushub leicht in die auf dem bestehenden Geleise rollenden Wagen verladen werden kann. Er hat eine Fahrbreite von 6'4 m, die beiderseits von Kontrollwegen von je 0'65 m Breite gesäumt wird. Ausweichstellen von 40 m Länge und 9'4 m Breite sollen einen reibungslosen Verkehr gewährleisten, im Notfall selbst eine Fahrtrichtungsänderung. An einem Tunnelportal würde eine Zentrale alle Apparate bedienen. Durch 17 Querstollen würde aus dem bestehenden Bahntunnel die Frischluft mittels Ventilatoren abgesaugt und in den Verkehrsraum verteilt; die verbrauchte Luft sowie die Abgase dagegen durch Ventilatoren an den Portalen, so daß in

¹ Paul B o s c h, Der Gotthard-Autotunnel. Basel 1938. Drei-Eidgenossen-Verlag.

der kurzen Zeit von einer halben Stunde die gesamte Tunnelluft erneuert würde. Dem Projekt liegt eine Stundenleistung von 240 Wagen zugrunde.

Plan eines Alpendurchstiches im Wallis. In Italien beschäftigt man sich mit dem Plan eines Alpendurchstiches unter dem Col Ferrex westlich des Großen St. Bernhard. Der Straßentunnel für Kraftwagen würde 5 bis 6 km lang werden; es bestehen kaum größere technische Hindernisse; Lawinengefahr und Schnee- verwehungen auf der italienischen Zufahrtsstraße könnten weitgehend ausgeschaltet werden. Die Straße würde von Courmayeur durch das Tal Ferrex Gruetta erreichen, von wo ein gerader Tunnel mit leichtem Gefälle nach Chalets de Ferrex auf Schweizer Boden und von hier über Praz-de-Fort nach Martigny führen würde. Die Entfernung zwischen Turin und Basel würde von 596 km über den Simplon auf 480 km, die zwischen Genua und Basel auf 522 km verkürzt werden.

Die elektrifizierten Strecken der italienischen Staatsbahnen werden im November 1938 mit 4760 km (Gesamtlänge des Netzes der italienischen Staatsbahnen = 16.967 km) angegeben, gegen 2386 km im Jahre 1933/34, bzw. 3258 km im Jahre 1935/36 und 3928 km im Jahre 1936/37, so daß es sich bereits über ganz Italien ausdehnt: von Mailand über Bologna, Florenz, Rom, Neapel, Reggio di Calabria, d. s. über 1300 km, die in 10½ Stunden zurückgelegt werden (= im Mittel 105 Stundenkilometer), ferner der südliche Abschnitt der Strecke Rom—Genua bis Viareggio und die Fortsetzung Bologna—Ancona. Von 6000 km privaten Industriebahnen sind schon 1800 km elektrifiziert. Der Brennstoffverbrauch der Staatsbahnen ist von 174.000 t im Jahre 1934 auf 132.000 t gesunken, der Stromverbrauch im selben Zeitraum von 409.000 kWh auf über 750.000 kWh angewachsen. An Zugmaschinen sind neben derzeit 4307 (1933/34: 4887) Dampflokomotiven 1284 (1001) Elektromaschinen und -triebwagen und 464 (96) Schienenautomobile, teils mit Benzin- (133), teils mit Naphtha-Antrieb, im Verkehr, besonders auf Nebenstrecken und im Verkehr mit Zwischenstationen, weil sie wegen geringerer Betriebskosten und geringeren Gewichtes sowie der Möglichkeit der Verwendung von inländischem Brennstoff (vielfach Naphtha) wirtschaftlicher sind.

Griechische Völkerwanderung. Der größte Bevölkerungsaustausch, der sich in jüngster Zeit im Verlaufe von wenigen Monaten zwischen benachbarten Staatsgebieten vollzogen hat, ist wohl jener zwischen Griechenland und den Randlandschaften des Ägäischen Meeres 1922 nach Beendigung des griechisch-türkischen Krieges¹. Er brachte den Rückstrom von nach amtlichen Statistiken 1,271.849 Flüchtlingen (davon 1,104.216 aus der Türkei, 58.526 aus der Sowjetunion, 49.027 aus Bulgarien und 10.080 aus anderen Ländern nach Griechenland, das vor der Zuwanderung der Flüchtlinge nur rund 5,250.000 Einwohner zählte), welcher dem Lande schwere Lasten auferlegte. Daß das griechische Volk trotz eigener Not und Verarmung im Geist aufopfernder nationaler Solidarität seine von ihrer Scholle vertriebenen Volksgenossen bereitwillig aufgenommen und ihnen neue Existenzmöglichkeiten geschaffen hat, bleibt ein Ruhmesblatt in der neuzeitlichen Geschichte des griechischen Volkes, das ja die Lasten der ihm gewährten drei internationalen Flüchtlingsanleihen (rund 635 Millionen Mark), für das kleine Land eine

¹ Vgl. „Mitt. d. Geogr. Ges. Wien“, 69. Bd. (1926), S. 182, und 73. Bd. (1930), S. 133.

sehr große Summe, selbst tragen mußte. Mit den Griechen zusammen flüchteten auch etwa 50.000 Armenier und Tscherkessen aus der Türkei. Die angeführten Zahlen lassen ermesen, wie schwer es für Griechenland war, eine so riesige Menschenzahl unterzubringen und zu ernähren. Aber das große Werk ist, da die griechischen Flüchtlinge aus Kleinasien und Ostthrazien meist fleißige, erfahrene Landwirte waren, durch planmäßig gelenkte Einordnung in die Landwirtschaft gelungen. Die Regierung stellte zur Ansiedlung derselben 840.000 ha Ländereien zur Verfügung, teils Landgüter von Türken und Bulgaren, die auf Grund der Vereinbarungen über den Bevölkerungsaustausch Griechenland verlassen hatten, teils staatliche Ländereien und Güter sowie schließlich große Landgüter aus Privatbesitz (und zwar jeden Landbesitz von über 30 ha), die auf Grund gesetzlicher Maßnahmen zugunsten kleiner Landwirte aus den Reihen der Flüchtlinge enteignet wurden. Jede Flüchtlingsfamilie erhielt, je nach der Bodenfruchtbarkeit verschieden, ein Stück Land (mittlere Größe 3 ha), eine Wohnung, ein bis zwei Zugtiere, landwirtschaftliche Geräte, Saatgut sowie das nötige Geld für den Unterhalt der Familie bis zur ersten Ernte. Über das planmäßige Ansiedlungswerk des autonomen Ansiedlungsamtes geben nachfolgende Zahlen Zeugnis: angesiedelte Bauernfamilien 132.774, errichtete Siedlungen 2086, gebaute Bauernhäuser 66.084, abgetretene Bauernhäuser der Türken und Bulgaren 63.886, verteiltes Großvieh 51.940 Stück, verteiltes Kleinvieh 132.130 Stück.

Weiters wurden durch umfangreiche Meliorationsarbeiten (Entsumpfung weiter Landstriche, Bewässerungsarbeiten, Flußregulierungen u. a.) ausgedehnte Gebiete, besonders in Nordgriechenland, der Landwirtschaft gewonnen und die Ertragsfähigkeit älterer Gebiete gesteigert. Der Einsatz dieser vielen meist tüchtigen und vielfach auf gewisse Kulturen spezialisierten Bauern brachte nicht allein dem Getreidebau, sondern auch dem Tabakbau, der Obst- und Gemüsezucht, dem Baumwollanbau und schließlich der Seidenraupenzucht einen außerordentlichen Aufschwung. Die Tabakerzeugung Griechenlands ist so von 25.000 t im Jahre 1922 auf 57.000 t im Jahre 1927, bzw. auf 70.000 t im Jahre 1930 und 73.000 t im Jahre 1936 gestiegen; die Weizenproduktion von 1922 bis 1927 von 246.000 t auf 428.000 t; 1934 hatte mit 784.000 t Weizen eine Rekordernte; 1936 wurden 638.000 t Weizen eingebracht.

Dabei konnte auch die Qualität der Erzeugnisse durch bessere Kulturmethode n gesteigert werden, so daß die angesiedelten Flüchtlinge ein wertvoller Aktivposten der griechischen Volkswirtschaft geworden sind. Das Werk der agrarischen Ansiedlung der Flüchtlinge wird noch gegenwärtig fortgeführt, nachdem es im Juni 1937 durch ein neues Gesetz geregelt worden ist. Die Rückzahlungen der bäuerlichen Ansiedler an den Staat dienen ausschließlich der Fortführung des Siedlungswerkes.

Neue Ausgrabungen am Roten Meere. Der deutsche Forscher Fritz Frank fand am Nordende des Golfes von Akabah ein ausgedehntes Ruinenfeld auf einem Hügel, Tell el-Kheleifeh genannt. Eine nähere Untersuchung von März bis Mai 1938 durch eine Forschungsfahrt der „Amerikanischen Schule für orientalische Forschung“ aus Jerusalem ergab, daß hier die alte Hafenstadt König Salomons (etwa 10. Jh. vor Chr.), Esion-Geber, gefunden worden war. Nach den Funden zu schließen, war dieser Ort nicht nur ein wichtiger Hafenort als Ausgangspunkt für weite Seefahrten, sondern ein bedeutender Marktplatz und ein großer industrieller Mittelpunkt. Hier wurden Kupfererze zu Fertigwaren verarbeitet. Im Zusammenhang mit dieser Forschungsarbeit wurde eine Reihe von Kupfer- und

Eisenbergwerken und Schmelzwerken längs der Küste bis zum Nordende des Golfes von Akabah aufgefunden. Die nahezu ganz vom Sand bedeckte Siedlung wurde im ersten Arbeitsabschnitt zu einem Drittel ausgegraben. (Zeitschrift „Asia“, Oktober 1938.) H. M.

Johannesburg, ehemals Hauptstadt des Oranje-Freistaates, heute größte Stadt und wirtschaftlicher wie industrieller Mittelpunkt der Südafrikanischen Union, bedeckt eine Fläche von mehr als 200 km² und zählt mehr als 520.000 Einwohner. 1886, also im Jahre nach den ersten Goldfunden in diesem Gebiete, gegründet, hat sich die Siedlung mit der gesteigerten Goldausbeute stetig fortentwickelt. Das letzte Jahrzehnt aber brachte ihren raschen, glänzenden Aufstieg zur lebenssprühenden Großstadt mit unzähligen Hochhausbauten, einem Gewirr modernen Straßenverkehrs mit allen modernen Einrichtungen (automatischen Verkehrsampeln, zweistöckigen Straßenbahnwagen, Elektrobussen) und einer sehr großen Zahl von Kraftfahrzeugen (rund 40.000 Personenkraftwagen), so daß etwa auf jeden siebenten weißen Einwohner ein Kraftwagen entfällt. Ursprünglich war es nur das Gold, das die Landschaft und ihre Entwicklung beeinflußt hat. Die ersten Goldfunde, noch ohne Anwendung technischer Ausbeutungsmethoden, erbrachten 1885 etwa 10.000 Pfund Sterling; 1898 belief sich die Ausbeute auf 13 Millionen, 1907 auf 27, 1932 auf 46, 1937 auf 80 Millionen Pfund Sterling. Etwa drei Viertel dieser Summen blieben in Gehältern und Löhnen, für Dividenden und Investitionen im Lande. Die Abwertung des englischen Pfundes 1932, gleichbedeutend einer Hinaufsetzung des Goldpreises, bewirkte einen lebhaften Auftrieb in der Industrie. Die Währungsangleichung in der Südafrikanischen Union erfolgte erst ein Jahr später und wurde der Ausgangspunkt einer lebhaften Spekulation, besonders in Grundstückpreisen, deren Hinaufschneiden zur Raumsparung durch Anlage von Hochbauten, die heute das Bild der City beherrschen und das Antlitz derselben vollständig verändert haben, führte. Die kleinen zweistöckigen Häuser der Gründungszeit sind unrentabel geworden und bilden heute in der City nur mehr Baulücken zwischen den Hochhäusern. Der Vorort Claremont ist das Inderviertel. Das Wirtschaftsleben der Stadt nährt sich aus den goldhaltigen Quarzadern des Rif. Der Anstieg des Goldpreises des letzten Jahrzehnts hat erst die Ausbeutung von Erzen ermöglicht, die bisher als nicht rentabel gegolten hatten.

Zur Rassenfrage in den Vereinigten Staaten. Richard Hartshornes Untersuchung „Racial Maps of the United States“ („Geographical Review“ 1938, S. 276 bis 288) bietet auf Grund der Volkszählungsergebnisse von 1930 Einblick in dieses schwierige Problem.

Das negroide Element, dem unter allen „Farbigen“ in USA. derzeit die Hauptrolle zukommt, besitzt seine stärkste Verbreitung in den großen Städten des Nordens sowie im Südosten des Landes — hier als Folgeerscheinung der ehemaligen Sklaverei auf den Baumwollpflanzungen. Bemerkenswert ist die Erscheinung, daß die Neger im Südosten USA.s — im Gegensatz zu den nördlichen Staaten — auf dem flachen Land einen größeren Teil der Bevölkerung stellen als in den Städten. Der Anteil der negroiden Bevölkerung an der Gesamteinwohnerzahl übersteigt in einigen Distrikten der Staaten Alabama und Mississippi gegenwärtig schon 75 v. H.

Ein weiteres farbiges Element der Bevölkerung USA.s stellen die Mexikaner dar. Unter dieser Bezeichnung sind laut Statistik alle jene Einwohner erfaßt, die entweder selbst oder deren einer Elternteil in Mexiko geboren sind. Im Gegensatz zu den Negern, die sich der englischen Sprache bedienen, sprechen

die Mexikaner spanisch und unterscheiden sich auch kulturell stark von ihrer Umgebung. Sie spielen im Südwesten des Landes in der Zusammensetzung der Bevölkerung eine ähnliche Rolle wie die Neger im Südosten der Vereinigten Staaten. Das Verbreitungsgebiet der Mexikaner reicht von der mexikanischen Grenze, an der sie — wenn auch bei dünner Besiedlung — bis über 75 v. H. der Bevölkerung bilden, bis weit nach Norden (im Staate Wyoming stellen sie immerhin noch 1 bis 10 v. H. der Bevölkerung dar). Die relativ erst junge Einwanderung der Mexikaner ist auf den großen Bedarf an billigen Landarbeitern zurückzuführen.

Die Nachkommen der Ureinwohner USA.s, die nordamerikanischen Indianer, sind heute mit Ausnahme des östlichen Oklahoma in wenig günstige Rückzugsgebiete gedrängt. Gegenwärtig leben sie verstreut über den ganzen Westen, treten vor allem noch westlich der großen Seen, im östlichen Oklahoma und an der Südwestgrenze des Landes zwischen Kalifornien und Neumexiko als Bevölkerungselement von einiger Bedeutung auf (im nordöstlichen Arizona und nordwestlichen Neumexiko stellen sie heute noch 50 bis 75 v. H. der Gesamtbevölkerung dar).

Die Ostasiaten, das sind Japaner, Chinesen und Filipinos, treten nur in den westlichen Staaten USA.s auffälliger in Erscheinung. Während Japaner und Filipinos vorwiegend im Sacramentotal und um Los Angeles als Farmarbeiter ihren Lebensunterhalt suchen, haben sich die Chinesen hauptsächlich in den größeren Städten des Landes niedergelassen (je ein Drittel aller Chinesen lebt in San Francisco bzw. New York). Ursprünglich bildeten die Chinesen in den Weststaaten das am stärksten vertretene farbige Element, doch ist ihre Einwanderung seit 1882 so gut wie völlig unterbunden; der Bedarf an billigen Arbeitern führte in der Folgezeit zu einer stärkeren Einwanderung von Japanern, der jedoch seit dem Jahre 1908 bzw. 1925 ein Ende gesetzt ist; heute dominieren auf den kalifornischen Farmen unter den Farbigen die Mexikaner.

Gegenwärtig siedeln die Farbigen in den Vereinigten Staaten im wesentlichen in einem wechselnd breiten Gürtel an der Südwest-, Süd- und Südostgrenze des Landes. Das Verbreitungsgebiet der Indianer und der Mexikaner überschneidet sich auf weiten Flächen im Südwesten des Landes, ohne daß aber bisher in den beiden Völkern infolge ihrer sprachlichen und kulturellen Verschiedenheit ein Gemeinschaftsgefühl erwacht zu sein scheint. Größere Bedeutung ist dem Überschneiden der Siedlungsgebiete von Mexikanern und Negeren beizumessen, zwischen denen es bisher lediglich am unteren Mississippi in größerem Maßstab zu Vermischungen gekommen ist.

Zu dem Problem der farbigen Minoritäten tritt jedoch in USA. noch jenes der zeitlich verschieden starken Minderheiten, die durch die europäische Einwanderung gebildet werden. Wenn auch die weißen Einwanderer bereits in der zweiten Generation meist gänzlich assimiliert sind, so kommt doch der ersten Generation dort, wo sie einen größeren Prozentsatz in der Bevölkerung bildet, starke politische und soziale Bedeutung zu. Dies gilt vor allem von dem Industriegebiet zwischen atlantischer Küste und Chicago, wogegen die Zuwanderung in die nördlichen atlantischen Küstengebiete sowie in die Staaten westlich der großen Seen, in das Gebiet der großen Prärien und in die pazifischen Staaten politisch an Bedeutung zurücktritt. Der Anteil der weißen Einwanderer übersteigt nur im Küstengebiet zwischen Boston und Philadelphia, im Industriegebiet um Cleveland sowie in Chicago mehr als 25 v. H. der Gesamteinwohnerzahl.

Aus der erörterten geographischen Verbreitung der verschiedenen Minoritäten in USA. ergeben sich gleichzeitig auch jene Gebiete des Landes, in denen die „100 per cent Americans“ das vorherrschende Bevölkerungselement darstellen: dies gilt vor allem für eine breite Zone in der Mitte des Landes zwischen Ohio und Nebraska sowie für die nördlichen Gebirgsstaaten und Teile der Appalachen. Die Gebiete mit einer Bevölkerung von mehr als 99 v. H. Vollamerikanern sind aber verschwindend klein und nur spärlich über den Raum der Vereinigten Staaten verstreut: sie sind in den Appalachen, im Ohiotal und in einzelnen Mittelstaaten, d. h. durchwegs in armen, nicht industrialisierten Gebieten, die keinerlei Entwicklungsmöglichkeiten besitzen, anzutreffen.

Annemarie Kallbrunner.

Zur Antillia-Frage. In einer kürzlich erschienenen Arbeit versucht G. R. Crone („The Origin of the Name Antillia“, *The Geographical Journal*, XCI, 1938, 260—262) die Entstehung des Namens der Insel Antillia zu klären, deren Auftreten in spätmittelalterlichen Karten zu weitgehenden Spekulationen auf dem Gebiete der Entdeckungsgeschichte Anlaß geboten hatte. In einer Notiz¹ der Pizigano-Karte (1367) scheine im westlichen Atlantik der Name „Atullia“ (nach K. Kretschmer „Antullia“), ohne dazugehörige Zeichnung, auf, während die Karte des Battista Beccario (1435) die Namensform „Antillia“, diese auch mit der Zeichnung einer Insel verbunden, zeigt, und zwar etwa an der Stelle der Pizigano-Notiz. Später verschmolz Antillia mit der Legende der „Sieben Städte“.

Crone glaubt nun, daß sich ursprünglich die auf der Pizigano-Karte befindliche Notiz (siehe die an der Grenze der Schifffahrt aufgestellten Statuen!) auf das Gebiet der Gibraltarstraße (Säulen des Herakles!) bezogen habe, daher „A(n)tullia“ auf Landstriche, die dieser Lokalisation entsprechen, gedeutet werden müsse. Als den Namen dieser Landstriche führt Crone „Getulia“ an und ist der Ansicht, daß das „A(n)tulliae“ der Pizigano-Karte durch ungenaues Abschreiben aus „Getuliae“ entstanden sei. Mit der Verschiebung der Grenze der Schifffahrt (bzw. der Erdkenntnis) nach Westen rückte nach Crone die fragliche Inschrift, die sich ursprünglich auf das Gebiet der Gibraltarstraße bezogen habe, nach Westen. Die Bezugnahme des Namens Antillia auf eine Insel beruhe wie auch deren Darstellung ebenfalls auf einem Mißverständnis.

Crones Theorie ist bemerkenswert, doch halten wir eine Entstehung des Namens Antillia aus Getulia für nicht allzu wahrscheinlich. Jedenfalls aber ist dem Verfasser durchaus beizustimmen, wenn er sich entschieden gegen Versuche wendet, aus der Position von Antillia phantastische Folgerungen — wie etwa eine angebliche Entdeckung Kubas vor 1435 — zu ziehen. Max Kratochwill.

„Die Deutschen als Bahnbrecher und Entdecker in Venezuela.“ Unter diesem Titel behandelt Georg Friderici in einem bemerkenswerten Artikel eine der interessantesten Fragen der deutschen Überseetätigkeit („Forschungen und Fortschritte“, 14. Jg., 1938, Nr. 1, 3/4). Seit des Bischofs Las Casas vernichtendem Urteil über die Kolonisationsversuche der Welser in Venezuela, also seit beinahe vier Jahrhunderten, hat die Forschung dem großen Werk deutscher Tatkraft, als

¹ Sie besage, daß hier Statuen seien, die vor den Küsten von A(n)tullia stünden, aufgestellt der Sicherheit der Schiffer wegen, da jenseits das Meer nicht zu befahren sei. — Eine befriedigende Transkription der Notiz fehlt jedoch bisher. Manches ist meines Erachtens noch unklar, so unter anderem auch die Lesung „A(n)tulliae“!

das dieses erste Fußfassen Deutscher in Amerika heute vor uns steht, keine Gerechtigkeit zuteil werden lassen. In maßlosen Übertreibungen und Verleumdungen verhüllte man die Wahrheit über jene ruhmwürdige Epoche deutschen Pioniertums. Wie Friderici feststellen konnte, sind die Gewohnheiten der spanischen Konquista „verantwortlich für die gegen die Welser erhobenen Anklagen, für die ihnen vorgeworfenen Grausamkeiten“. Die an leitender Stelle stehenden Deutschen — die Unterorgane und Truppen bestanden durchwegs aus Spaniern — waren lautere und mutige Persönlichkeiten, die sich bei den Spaniern hoher Achtung erfreuten. Von Ambrosius Ehinger, dem ersten Gouverneur der Welser in Venezuela (er drang u. a. bis in die Nähe des Chibcha-Reiches vor), über Hans Seißenhofen (genannt „Johann der Gute“) und die überaus kühnen Entdecker Georg Hohermuth (der in das Stromgebiet des Amazonas vorstieß) und Federmann (der das Chibcha-Reich betrat) bis zu der maßvollen Heldengestalt Philipps von Hutten, der nach großartiger Entdeckertätigkeit von einem Spanier ermordet wurde, führt die Reihe jener bedeutenden Männer, denen es zu verdanken ist, daß ein maßgeblicher Anteil an der frühen Erschließung des nördlichen Südamerika auf deutsches Konto zu buchen ist.

Max Kratochwill.

Die Bevölkerung des japanischen Inselreiches (ohne Korea und die übrigen japanischen Besitzungen) hat im Jahre 1937 um 969.900 Seelen zugenommen und beläuft sich 1938 nach der letzten amtlichen Feststellung auf etwas über 72.000.000 Menschen.

Gilbert- und Ellisinseln. Zwischen England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika kam es im August d. J. zu einem Übereinkommen bezüglich der Verwaltung der Inseln Canton und Enderbury, wonach gemeinsame Benützung derselben hinsichtlich Luftfahrt und Telegraphie vereinbart wurde. Beide Inseln sind als Kondominium anzusehen, da die hoheitsrechtliche Frage erst einem Schiedsgerichte übergeben werden soll.

E. Reißick.

Kunstseide und Zellwolle (vgl. „Mitteilungen“ d. Geogr. Ges. Wien, 1938, S. 310). Ein vielversprechendes Neuland für die Kunstseide ist das technische Gewebe. In Fachkreisen schätzt man die heute noch mögliche Steigerung im Absatz von Kunstseide — auch wenn man von den vielseitigen Verbrauchsgeweben absieht — auf 50 v. H. und mehr der gegenwärtigen Erzeugung. Hier ist noch zu bemerken, daß der rasche Aufstieg der Zellwolle wohl kaum den Entwicklungsgang der Kunstseide nennenswert beeinflussen wird, weil sie sich textiltechnisch wesentlich voneinander unterscheiden. Bei den künstlichen Fasern nimmt die Kunstseide die gleiche Stelle ein wie die Seide unter den Naturfasern. Der endlose Kunstseidenfaden ist dem der echten Faser ähnlich gemacht, der in Form eines langen, fertigen Fadens von den Kokons abgehaspelt wird, während die kurzen Flocken, sogenannte Stapel, der Zellwolle erst nach Durchlaufen eines Spinnprozesses einen Faden ergeben. Er ist in dieser Form (Faden) als Eintrag in ein Baumwoll- oder Wollgewebe kein brauchbarer Rohstoffaustausch. Nur wenn der Faden oder die beizumischende Faser dem textilen Charakter des Grundmaterials entspricht, kann dies erreicht werden. Um wirklich rentabel arbeiten zu können, muß die nationale Kunstseidenindustrie mit dem höchstmöglichen Anteil ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt sein und den größten Teil ihrer Erzeugung auf dem Inlandmarkt absetzen können, was durch Zölle, Kontingentierungen, Einfuhrverbote usw. gegenüber unerwünschtem Wettbewerb ausländischer Lieferanten möglich ist.

Anteil in Prozenten an der Gesamterzeugung:

	1931		1935		1937	
	Kunstseide	Zellwolle	Kunstseide	Zellwolle	Kunstseide	Zellwolle
Deutsches Reich	12	52	10	27	11	25
Italien	15	17	9	49	9	25
Japan	10	0	24	10	28	28
USA.	30	10	25	3·5	28	10
Übrige Länder	33	21	32	10·5	24	12

Viele Länder sind heute um den Ausbau einer Eigenerzeugung von Kunstseide bemüht, die nicht nur als Rohstoffersatz zu betrachten ist, wie an dem Beispiel der Vereinigten Staaten ersichtlich wird, wo sich die Kunstseide trotz des Überflusses an Baumwolle stärker als in anderen Ländern durchgesetzt hat. Die Leistungsfähigkeit der deutschen Kunstseidenindustrie wurde 1938 durch ein neues Werk, die Rheinische Kunstseiden A. G., das modernste Werk auf diesem Gebiete, sowie durch die Erzeugung der St. Pöltener Glanzstoff-Fabrik gesteigert und in jüngster Zeit durch den Anfall zweier sudetendeutscher Unternehmen, der Ersten böhmischen Kunstseidenfabrik in Theresiental bei Arnau und der Böhmisches Glanzstofffabrik System Elberfeld in Lobositz. Besondere Möglichkeiten ergeben sich für die Kunstseide bei der Herstellung von Automobilreifen, deren Erzeugung bereits eingeleitet ist. Eine befriedigende Entwicklung der Zellwolle hinsichtlich der Qualität hat deren Eignung zur Verdrängung der Baumwolle auf vielen Gebieten erwiesen, ohne daß dadurch der Qualität der Fertigerzeugnisse irgendwie Abbruch getan würde. Für die Erzeugung von Zellwolle wurden die Grundlagen der Rohstoffbasis wesentlich erweitert. So stellt die Kurmärkische Zellwolle A. G. den Rohstoff auf Strohbasis her, andere Werke wieder auf der Grundlage von Kiefernholz, und zur Zeit ist man daran, die Zellwolle-Erzeugung von Fichten- auf Buchenholz umzustellen, um ersteres für die Papiererzeugung freizumachen. So wird die in Bau befindliche Zellwollefabrik bei Lenzing (a. d. Ager) in Oberdonau der Thüringischen Zellwolle A. G. in Gemeinschaft mit der Textilindustrie der Ostmark und dem Lande Oberdonau, die im Sommer 1939 fertig sein soll (auf einem Gelände von über 400.000 m² und mit einer Gefolgschaft von 2500 Mann), bisher die größte Zellwollefabrik in Europa, auf Buchenholzbasis arbeiten. Zur Zeit werden monatlich 13.000 t Zellwolle hergestellt. Die Erzeugungsmenge 1938 dürfte 150.000 t erreichen.

Radium wird nur in Kanada, Belgisch-Kongo und seit Eingliederung des sudetendeutschen Gebietes in Deutschland gewonnen, da mit letzterem die älteste Radiumfabrik zu St. Joachimsthal (Erzgebirge) in deutschen Besitz gekommen ist. Die Pechblendelager vom Großen Bärensee, Nordwest-Territorien, wurden 1931 entdeckt. Zur Zeit werden täglich etwa 75 bis 80 t aufgearbeitet. Das an Ort und Stelle gewonnene Konzentrat wird zur Raffinierung, besonders in der kalten Jahreszeit bei Stilliegen der Schifffahrt, mit Transportflugzeugen nach Port Hope, Ontario, gebracht, dessen Anlagen monatlich 75 t Konzentrat raffinieren, bei einer möglichen Ausbeute von 8 g Radium. Neben Radiumbromid werden noch Uransalze und Silber gewonnen. Die jährliche Erzeugung von Radium beträgt in Kanada und in Belgisch-Kongo etwa je 6 bis 8 g, in St. Joachimsthal jährlich etwa 2 g. Der Radiumpreis hat seit Aufnahme der Erzeugung in Kanada auf dem Weltmarkt, den die beiden genannten Länder bisher praktisch beherrscht haben, erheblich nachgelassen. Die deutsche Tagespresse notierte am 3. November 1938 für das Gramm Radium einen Preis von RM. 150.000.— gegen etwa RM. 750.000.—

im Jahre 1914 und über RM. 1.000.000.— in der Nachkriegszeit. An derselben Stelle wird die kanadische Erzeugung bis 1936 auf insgesamt 24 g beziffert. Deutschland besitzt gegenwärtig etwa 18 bis 20 g, davon 4 g Mesothorium, das in der biologischen Wirkung gleichwertig ist.

Nickelausbeutung in Kanada. Etwa 86 v. H. der Erzeugung an Nickel liefert Kanada. Die International Nickel Co. of Canada als Haupterzeugerin besitzt Erzlagerstätten, die auf über 200 Millionen Tonnen geschätzt werden; deren wichtigste sind die Frood-Mine (geschätzte Erzreserven etwa 125 Millionen Tonnen) und die Creighton-Mine. In jüngster Zeit hat die Falconbridge Nickel Mines Ltd. im Sudbury-Bezirk die Arbeit aufgenommen und erzeugt jährlich etwa 5000 bis 6000 t Nickel. Die Nickelgewinnung Ontarios stieg von 84.869 t im Jahre 1936 auf 112.395 t im Jahre 1937; die Ausfuhr betrug im letzten Jahre 111.385 t. Aus dem bei der Nickelraffination anfallenden Anodenschlamm werden die Platinmetalle gewonnen. Die kanadische Erzeugung an diesen betrug 1937 7063 kg im Werte von 9.833.729 Dollar.

Schiffsauflegungen in Norwegen. Während andere Länder trotz geringerer Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt wegen der seit September eingetretenen starken Senkung der Frachtraten bei gleichzeitigem Anziehen der Löhne und der Brennstoffpreise weiter arbeiten, werden in Norwegen immer neue Schiffsauflegungen durchgeführt. Am 1. März 1938 waren in Norwegen 59 Schiffe mit zusammen 76.923 t Leistungsfähigkeit aufgelegt, am 1. Juni 94 Einheiten mit 232.682 t, am 1. September 101 Einheiten mit 502.278 t Leistungsfähigkeit. Die Zahlen zeigen, daß die Durchschnittsgröße der aufgelegten Schiffe zugenommen hat. 27 v. H. sind moderne Tankschiffe.

Literaturbericht.

Hedin, Sven: Fünfzig Jahre Deutschland. Mit 21 Abbildungen. F. A. Brockhaus, Leipzig 1938.

Dieses Buch des erfolgreichen Forschungsreisenden für den Leserkreis der Geographischen Gesellschaft anzuzeigen, ist nicht leicht, denn Sven Hedin gibt darin einen Bericht über sein Leben von früher Kindheit an, über eigene und anderer Reisen sowie über seine Beobachtungen in Deutschland, die sich auf die Jahre 1886 bis 1936 erstrecken.

Der Zauber, welcher von der Persönlichkeit Sven Hedins ausgeht, kommt dem Buche zustatten. Nur ein an Erfolgen so reiches Leben vermag eine so große Zahl Freunde aufzuweisen. Ältere Leser gewinnen aus den Schilderungen Sven Hedins neue Erkenntnisse über ihre Zeitgenossen, ob sie in der Geographie, in der Politik oder im Heere führend tätig waren. Voll Verehrung gedenkt der Verfasser seines Berliner Lehrers Ferdinand Freiherrn von Richthofen. Als eine feine Miniatur kann die Darstellung Hermann von Wißmanns und der großen Zeit seines Wirkens hervorgehoben werden. Von den führenden älteren Forschern wird weiters Georg Schweinfurth, der sein Leben der Erforschung des Nordostens von Afrika gewidmet hatte, von den jüngeren Albert Tafel, dessen Wege sich mit denen Hedins berühren, mit besonderen Ehren genannt. Friedrich Ratzel und Alexander Supan erstehen vor dem Leser. Daß bei der beträchtlichen Zahl der Schilderungen, die mannigfache Einzelheiten aus mehr als fünf Jahrzehnten umfassen, manche nur die persönliche Einstellung wiedergeben und

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1939

Band/Volume: [82](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleine Mitteilungen. 37-54](#)