

Punkt nämlich, an dem das Ausland sozusagen den Hebel angesetzt hat, um die fest verrammte Türe Japans aufzusprengen. Heute führt der Ort dasselbe ruhige und beschauliche und dabei doch emsige Leben wie jede andere kleine japanische Land- und Hafenstadt. Shimoda ist heute lang nicht mehr die größte Siedlung der Halbinsel, aber noch immer eine Marktgemeinde (Machi) mit 8300 Einwohnern (1935) und der Hauptort für ein Hinterland, das etwa die fünffache Bevölkerung besitzt. Zwischen steilen, bewaldeten Bergen eingebettet liegen die blaue, inselbesetzte Bucht, das planvoll angelegte Städtchen mit seinen niederen Häusern und silbrig glänzenden Ziegeldächern und die schmale, grüne, reisbepflanzte Talebene, durch die sich der Fluß schlängelt. In dem von einem Damm geschützten kleinen Flussmündungshafen reihen sich zahlreiche Fischerboote und in der Bucht sind noch immer größere Dampfer verankert. Autostraßen entlang der wilden und malerischen Ostküste und über das herrliche Waldgebirge des Innern, tägliche Dampfer von Tōkyō und anderen großen Plätzen und nun sogar eine Fluglinie, die im Sommer dreimal wöchentlich Shimoda berührt, bringen heute viele Gäste von auswärts. Sie kommen wegen der landschaftlichen Schönheiten und wegen der Warmquellen der ganzen Gegend sowie wegen des reizvollen und vom Zauber der Vergangenheit umwobenen Städtchens. Sie besuchen die Gräber von Leuten der Besatzung Perrys, die letzte Ruhestätte der japanischen Gefährtin Harris', die einen tragischen Tod fand, und den Tempel, wo dieser einst wohnte und wo jetzt einige Andenken an ihn zur Schau gestellt sind. Vor dem Tempel, an der Stelle, wo Harris am 4. September 1856 die Flagge hißte und damit zum erstenmal eine fremde Fahne über japanischem Boden wehte, steht heute ein Stein, auf dem die Worte eingehauen sind, die der Amerikaner damals in sein Tagebuch eintrug und aus denen die Ahnung des kommenden ungeheuren Umschwunges klingt.

Kleine Mitteilungen.

Großdeutschland.

Das Statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich 1938¹ veröffentlicht allgemeine geographische Angaben über das Reichsgebiet. Die Fläche des Deutschen Reiches wird nach dem Stande vom 30. November 1938 mit angenähert 583.000 km², die Zahl der Einwohner nach Ermittlungen, die sich auf Mitte 1938 beziehen, mit 78'8 Millionen angegeben. Die Länge der Zollgrenze von Großdeutschland beträgt rund 9200 km; sie setzt sich zusammen aus 1730 km Seezollgrenze und 7470 km

¹ Berlin 1938. Verlag für Sozialpolitik, Wirtschaft und Statistik. Vgl. „Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Wien“ 1939, S. 1 f.

Land- und Wasserzollgrenze². Von der Seezollgrenze entfallen auf die Nordsee insgesamt 565 km (davon Festland 275 km und Inseln und Seegebiet 290 km), auf die Ostsee insgesamt 1165 km (davon Festland 930 km und Inseln und Seegebiet 235 km). An der Land- und Wasserzollgrenze³ haben die angrenzenden Staaten folgenden Anteil: Frankreich 455 km, Luxemburg 130 km, Belgien 155 km, Niederlande 630 km, Dänemark 70 km, Polen (ohne Grenze gegen Ostpreußen) 1250 km, Polen (Grenze gegen Ostpreußen) 610 km, Danzig 85 km, Litauen und Memelland 260 km, Tschecho-Slowakei⁴ 2050 km, Ungarn 365 km, Jugoslawien 310 km, Italien 430 km, Schweiz 520 km, Liechtenstein 36 km; dazu noch Zollausschlüsse und nicht als Seezollgrenze geltende Grenzstrecken an der Unterelbe und Unterweser 114 km.

Die äußersten Grenzpunkte des Reichsgebietes liegen: nördlichster Grenzpunkt (Ostpreußen, Kreis Elchniederung) $55^{\circ} 18' \text{ n. Br.}$, südlichster Grenzpunkt (Kärnten, Bezirkshauptmannschaft Völkermarkt) $46^{\circ} 22' \text{ n. Br.}^5$; damit beträgt die Nord-Süd-Erstreckung des Reichsgebietes zwischen nördlichstem und südlichstem Grenzpunkt 983 km. Östlichster Grenzpunkt (Ostpreußen, Kreis Schloßberg) $22^{\circ} 53' \text{ ö. L. von Greenw.}$; westlichster Grenzpunkt (Rheinprovinz, Kreis Geilenkirchen-Heinsberg) $5^{\circ} 52' \text{ ö. L.}$ Westöstliche Erstreckung des Reichsgebietes zwischen westlichstem und östlichstem Grenzpunkt 1155 km (einschließlich 82 km des Polnischen Korridors).

Reichsgebiete außerhalb der Zollgrenze sind die Zollausschlüsse und Freibezirke, und zwar 1. Zollausschlüsse: a) Badische Zollausschlüsse: zusammen $8'06 \text{ km}^2$, 956 Einw.⁶; und b) Häfen: zusammen $24'30 \text{ km}^2$, 5647 Einw.⁶ (davon Hamburg einschließlich Waltershof $15'47 \text{ km}^2$, 1908 Einw.; Cuxhaven $0'79 \text{ km}^2$, 147 Einw.; Bremen $1'53 \text{ km}^2$, 70 Einw.; Bremerhaven $3'40 \text{ km}^2$, 193 Einw.; Helgoland $0'91 \text{ km}^2$, 2718 Einw.; Emden $2'14 \text{ km}^2$, 606 Einw.; Kiel $0'06 \text{ km}^2$, 5 Einw. 2. Freizeitzirke: Stettin $6'36 \text{ km}^2$, 118 Einw.; Hamburg-Altona (Freizone) $0'016 \text{ km}^2$; Lübeck (Freizone) 1843 m^2 ; Flensburg (Freizone) 5477 m².

Vom Stromgebiet des Rheins entfallen 111.600 km^2 auf deutsches Reichsgebiet, von seinem Lauf 698 km, die alle schiffbar sind; vom Donaugebiet 101.450 km^2 , bzw. 992 km (schiffbar 732 km), vom Elbegebiet 98.265 km^2 , bzw. 761 km (761 km), vom Odergebiet 65.580 km^2 , bzw. 829 km (800 km).

Die Bevölkerung der Erde um 1937. Nach den Ergebnissen der in den letzten Jahren durchgeführten Volkszählungen und Berechnungen wird die Bevölkerung der Erde in der Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ 1939, 1. Heft, S. 33, mit

² Die Angaben sind an Hand der Karte des Deutschen Reiches 1 : 100.000, der Spezialkarte von Österreich 1 : 75.000 und der Reichskarte der Sudetenländer 1 : 300.000 ermittelt und daher nur als Näherungswerte zu betrachten.

³ Wasserzollgrenzen sind die Flussgrenzen, die Bodenseegrenze und die Grenzen quer über das Frische und das Kurische Haff.

⁴ Nach vorläufigen Unterlagen.

⁵ Die „Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Wien“ haben 1938, S. 195, zur leichteren Auffindung die Rinka als südlichsten Punkt genannt. Prof. Paul Wagner (Dresden) hat darauf aufmerksam gemacht, daß der südlichste Punkt 750 m weiter nördlich auf der Höhe 2163 m neben der Sanntaler Alpe sich befindet. Eine andere Höhe, 2001 m, welche ein Grenzbeamter Prof. Paul Wagner nannte, hält er nach dem Spezialkartenblatte Eisenkappel für falsch. Für die freundlichen Hinweise sei hier verbindlich gedankt.

⁶ Volkszählung vom 16. Juni 1933.

2139 Millionen angegeben. Die von den einzelnen Ländern ausgewiesenen Flächen umfassen 1345 Millionen Quadratkilometer; vgl. „Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Wien“ 1938, S. 105.

Die Deutsche Tibet-Kundfahrt unter der Führung von Ernst Schäfer hat während eines halben Jahres wissenschaftliche Arbeiten in Nordsikkim durchgeführt. Der Regent von Tibet hat die deutschen Forscher eingeladen, Lhasa zu besuchen. Von dieser ersten Erlaubnis für deutsche Forscher wollten diese Ende Januar d. J. Gebrauch machen.

Deutsche Antarktische Kundfahrt 1939. An Bord des Dampfers „Schwabenland“ haben sich Mitte Dezember 1938 deutsche Forscher in das Südliche Eismeer begeben, um meereskundliche, meteorologische, erdmagnetische, glaziologische geographische und biologische Untersuchungen auszuführen. Das Unternehmen, von der Deutschen Forschungsgemeinschaft ins Werk gesetzt, steht unter der Leitung des Kapitäns Ritscher und verfügt auch über zwei Flugzeuge zur Durchführung wissenschaftlicher Arbeiten.

Ostafrika-Kundfahrt des deutschen Forschers Paul Hartlmaier. In der zweiten Januarhälfte hat Paul Hartlmaier mit neun deutschen Wissenschaftlern, und zwar Zoologen, Völkerkundlern, Kolonialfachleuten, Technikern und einem Bergführer, von München aus mit fünf KdF.-Wagen eine Kundfahrt nach Ostafrika angetreten, die die Teilnehmer nach der Überfahrt von Genua nach Massaua am Roten Meer durch Äthiopien, Kenia und Tanganiika führen soll. Ihr Zweck sind zoologische und völkerkundliche Forschungen. Paul Hartlmaier hofft auch, wertvolle Farbfilmstreifen aus Afrika mitzubringen. Die Kundfahrt führt auch eine Radioempfangsstation mit. Im Herbst dieses Jahres wollen die Teilnehmer wieder in der Heimat sein.

Das Erdbeben in Chile am 24. Januar 1939 zählt zu den sehr schweren Erdbebenkatastrophen. Von ihm wurde der zentrale Teil der langen, nordsüdlich verlaufenden, die Küstenkordillere von dem Hauptkamme der Anden trennenden Depression zwischen Talca, etwa 200 km südlich von Santiago, und einem annähernd in gleicher Entfernung südöstlich von La Conception liegenden Punkte betroffen, einem der fruchtbarsten und reichsten Landstriche von Chile, wo sich Stadt an Stadt, Dorf an Dorf reiht. Friede lagerte über all den Orten, Vergnügungsstätten und Theater waren dicht gefüllt, als plötzlich um 23.34 Uhr ein heftiger Erdstoß erfolgte und Häuser, öffentliche Gebäude, Theater usw. mit furchtbarem Getöse einstürzend, die Menschen unter ihren Trümmern begruben. Binnen zwei Minuten wurde eine blühende Landschaft, Städte und Dörfer zu einem Trümmerfeld. Chillan, eine Stadt mit etwa 40.000 Bewohnern, wurde gänzlich vernichtet und ein Viertel seiner Bewohner getötet; in Linares, das rund 10.000 Bewohner zählte, wurden die meisten Häuser zerstört, kam etwa die Hälfte der Bevölkerung ums Leben; San Carlos (7000 Einw.), Cauquenes (9000 Einw.), Parral (12.000 Einw.) wurden fast zur Gänze dem Erdboden gleichgemacht und haben große Verluste an Menschenleben zu beklagen. Aber auch La Conception, die drittgrößte Stadt Chiles, wurde schwer in Mitleidenschaft gezogen; etwa drei Fünftel seiner Häuser sind eingestürzt, mehrere Tausend seiner Bewohner erschlagen, die Hafenarbeiten zerstört worden. Zufolge der behördlichen Nachrichten hat das Erdbeben mindestens 30.000 Opfer gefordert und die Zahl der Verwundeten dürfte 50.000 erreichen.

Belgischer Besitz am Südpol? Die Gesellschaft für Erdkunde in Antwerpen hat eine Eingabe an das Außenministerium gemacht, in der darauf hingewiesen wird, daß der belgische Forschungsreisende Gerlach, der Leiter der Belgica-Expedition in den Jahren 1897 und 1898, eine Reihe südpolarer Gebiete für Belgien in Besitz genommen habe. Einer Reihe neu entdeckter Berge und Inseln im Südpolgebiet habe Gerlach auch belgische Namen gegeben. Das Außenministerium ist zur Zeit damit beschäftigt, Nachforschungen nach entsprechenden Unterlagen in seinen Archiven anzustellen.

Der Betriebseinsatz der deutschen Landwirtschaft. Eine der ersten Maßnahmen zur Förderung der landwirtschaftlichen Erzeugungsschlacht im Rahmen des Vierjahresplanes war die im Frühjahr 1937 einsetzende Senkung des Preises der Düngemittel. Die Verbilligung sollte eine stärkere Verwendung derselben auslösen und damit eine rasche Steigerung der heimischen Agrarproduktion bringen, während sich andere Maßnahmen erst auf lange Sicht hin auswirken können. Und wirklich folgte einem größeren Verbrauch an Düngemitteln ein wesentlicher Anstieg der Getreideernte, auf deren Ausmaß freilich auch die Witterung maßgebenden Einfluß ausgeübt hat. Die größte Preissenkung trat beim Stickstoff ein (30%), dessen Verbrauchsmenge daher auch den stärksten Anstieg ausweist; er war geringer bei Kali und Kalk, am geringsten bei Phosphordüngemitteln (Superphosphat und Thomasphosphatmehl). Hier sei bemerkt, daß eine möglichst vollkommene Ausnutzung erhöhter Gaben eines bestimmten Düngemittels wieder verschieden große Mengen zusätzlicher Ergänzungsdüngemittel erfordern. In der Vorkriegszeit überwog die Phosphorsäuredüngung (wegen des reichen Anfalles von Thomasmehl bei der Verhüttung der phosphorhaltigen lothringischen Minetteerze), neben welcher auch Chilesalpeter verwendet wurde, an deren Stelle in der Nachkriegszeit mit der raschen Entwicklung der Ammoniaksynthese eine Reihe spezifischer Düngemittel (Kalkstickstoff, Kalksalpeter, Kalkammonsalpeter, die eine besondere Stelle einnehmen) getreten ist. Letztere bewirken nicht nur die für den Bodenertrag so wichtige Kalkanreicherung im Boden, Kalkstickstoff stellt auch ein hervorragendes Unkrautbekämpfungsmittel dar. Daß der wohl stetig ansteigende Anteil der bäuerlichen Ausgaben für Düngemittel an dem sich ständig erhöhenden Wirtschaftsaufwand des Bauern seit 1936/37 mit diesem nicht Schritt hält, sondern gegen ihn zurückbleibt, liegt nicht so sehr an der Preissenkung der Düngemittel, als daran, daß andere Aufwendungen im Durchschnittshaushalt des Bauern zugenumommen haben, so die Auslagen für zusätzliche Futtermittel wegen des Verfütterungsverbotes für Brotgetreide und Investitionen für landwirtschaftliche Maschinen, an denen es bisher gefehlt hatte oder deren Bestand wegen Mangels an bäuerlichen Arbeitskräften verstärkt werden mußte.

Die deutsche Landwirtschaft verausgabte für Düngemittel (in Millionen Reichsmark):

	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
Wirtschaftsaufwand insgesamt	4406	4580	5031	5309	5814
Düngemittelaufwand	571	643	740	712	739
In % des Gesamtaufwandes	13	13'8	14'7	13'4	12'7

Vom gesamten Düngemittelaufwand entfielen, in % ausgedrückt, auf:

	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
Stickstoff	49'5	48'4	49'6	48'2	46'8
Phosphor	25'0	23'6	25'0	25'3	26'5
Kali	21'0	20'8	20'1	21'1	20'7
Kalk	4'5	5'2	5'3	5'3	6'0

Einen guten Überblick über die Verbrauchszunahme an Düngemitteln in der deutschen Landwirtschaft seit 1934 und besonders seit der 30%igen Preissenkung im Frühjahr 1937 erhält man bei Betrachtung der Mengenentwicklung in Verhältniszahlen, wobei das Landwirtschaftsjahr 1933/34 mit 100 angesetzt wird.

	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
Stickstoff	100	111'5	128'2	149'1	165'3
Phosphor	100	119'1	138'2	134'0	146'5
Kali	100	114'1	131'5	133'3	161'1
Kalk	100	107'5	127'4	124'5	148'2

Durch den Ausbau der synthetischen Stickstoffindustrie ist der Verbrauch an künstlichen Stickstoffdüngemitteln in der deutschen Landwirtschaft besonders stark gestiegen (Verbrauch der deutschen Landwirtschaft 1913/14 [damaliges Reichsgebiet] betrug rund 210.000 t) und neuerdings durch die jüngste Verbilligung, welche ihre Anwendungsmöglichkeiten erweitert hat, da sie die Umpflügung ertragarmen Grünlandes sowie erhöhten Zwischenfruchtanbau ermöglichen, und weil die Düngung von Wiesen und Weiden durch Steigerung des Grünfutterertrages der Viehhaltung und damit einer Förderung der tierischen Produktion (besonders der Fettproduktion durch eiweißhaltige Futtermittel) zugute kommt.

Der Stickstoffverbrauch der deutschen Landwirtschaft belief sich 1928/29 auf 432.100 t (Reinstickstoff), sank 1931/32 auf 325.600 t, um nun wieder dauernd anzusteigen. Für die letzten fünf Jahre werden folgende Mengen ausgewiesen: 1933/34 = 388.600 t, 1934/35 = 432.300, 1935/36 = 496.900, 1936/37 = 577.800 und 1937/38 = 643.000 t. Naturgemäß zeigen sich hinsichtlich der Höhe des Stickstoffverbrauches je Hektar sehr beträchtliche regionale Unterschiede (zum Teil bedingt durch die Zusammensetzung der Böden und die speziellen Ansprüche der jeweiligen Kultur), wie sie auch gegenüber anderen Ländern zu beobachten sind. Deutschland verbraucht wohl die größte Menge chemisch gebundenen Stickstoffes, aber im Hektardurchschnitt wird es von Japan, Holland, Belgien und Ägypten übertroffen. Für 1937/38 stellte sich der mittlere Verbrauch in Großdeutschland auf 18'7 kg Reinstickstoff je Hektar landwirtschaftlicher Nutzfläche, in Japan jedoch auf rund je 50 kg, wozu noch erhebliche Mengen an organischer Stickstoffdüngung (Sojakuchen und Fischmehl) kommen, in Belgien 1935/36 auf 29'30 kg, in Holland auf 27'4 kg. Die engen Zusammenhänge zwischen Stickstoffaufwand bei der Düngung und dem durchschnittlichen Hektarertrag sind bereits von A. Hanau und H. Paetzmann¹ zahlenmäßig nachgewiesen worden. Noch ist nicht bei allen Kulturen die naturmögliche Höchstleistung erreicht und darum empfiehlt der Reichsnährstand in der Erzeugungsschlacht für Brotgetreide Stickstoffgaben von 40 bis 50 kg je Hektar, bei Kartoffeln je 40 bis 60 kg, bei Zuckerrüben je 80 bis 100 kg. Die Durchführung dieser Vorschläge ergäbe für Großdeutschland einen Jahresverbrauch von 1'3 Mill. Tonnen Reinstickstoff. Die Quoten im deutschen Stickstoffsyndikat waren bisher an der Leistungsfähigkeit der Industrie ausgerichtet und betragen zusammen 1'38 Mill. Tonnen. Was also die Leistungsmöglichkeit anlangt, stehen dem obgenannten Bedarf für die Landwirtschaft keine besonderen Schwierigkeiten entgegen, doch ist neben diesem noch der Absatz für technische Zwecke und die Ausfuhr in Rechnung zu stellen.

¹ A. Hanau und H. Paetzmann, Der Stickstoffverbrauch der Landwirtschaft in den einzelnen Gebieten des Deutschen Reiches im Jahre 1926/27, in Sonderheft 8 der Vierteljahrshefte des Instituts für Konjunkturforschung, 1928.

Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Das ständige Anwachsen der Größe der den Kaiser-Wilhelm-Kanal benützenden Schiffe sowie die stetig wachsende Verkehrsgröße dieses Schiffahrtsweges haben den Plan einer großzügigen Erweiterung desselben und eine Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse der Unterelbe unterhalb Brunsbüttelkoog reifen lassen, der nunmehr zur Ausführung gebracht wird. In den Jahren 1887 bis 1895 erbaut, ist der Kaiser-Wilhelm-Kanal bereits 1907 bis 1914 zum erstenmal erweitert und durch zwei Doppelschleusen in Holtenau und Brunsbüttelkoog ergänzt worden, die seinerzeit mit 330 m Länge, 45 m Breite und 14 m Tiefe die größten der Welt gewesen sind. Der ersten Planung hatte man einen Jahresverkehr von 18.000 Schiffen zugrunde gelegt, doch schon etwa zehn Jahre nach seiner Inbetriebnahme waren die Erwartungen übertroffen, so daß man an eine Erweiterung schreiten mußte. 1913 betrug die Verkehrsgröße bereits 54.628 Schiffe mit 10'3 Mill. Nettoregistertonnen. Die Zeit während und nach dem Weltkrieg brachte naturgemäß einen erheblichen Rückgang, der nach der Machtergreifung Adolf Hitlers 1933 als Folge der wiederaufblühenden Wirtschaft einem fortschreitenden Aufschwung gewichen ist. 1935 benützten 43.553 Schiffe mit 172 Mill. N.-R.-T. den Kanal, 1936 waren es 46.451 Einheiten mit 192 Mill. N.-R.-T., 1937 aber 53.379 Einheiten mit 23'3 Mill. N.-R.-T. Der Tonnageverkehr nähert sich damit der Verkehrsgröße der beiden anderen Hochstraßen des Weltverkehrs, des Panamakanals und des Suezkanals (jener¹ wies 1935 einen Schiffsverkehr von 5487 Fahrzeugen mit 19'656 Mill. N.-R.-T.², 1937 einen solchen von 5542 Einheiten mit 19'66 Mill. N.-R.-T.² aus; dieser¹ 1936 5575 Schiffe mit 24'03 Mill. N.-R.-T., 1937 6397 Fahrzeuge mit 27'24 Mill. N.-R.-T.), übertrifft sie somit hinsichtlich der Schiffszahl um fast das Zehnfache. Die besondere Verkehrsgröße bedingt natürlich betriebliche Schwierigkeiten der Abwicklung des Kanalverkehrs, welche durch das beständige Anwachsen der Schiffsgröße der den Kanal durchfahrenden Einheiten noch wesentlich gesteigert werden. Sie beläuft sich gegenwärtig im Mittel auf etwa das Zweieinhalfache derjenigen des Jahres 1913 und wird weiter zunehmen. Die Durchfahrt der großen Dampfer bedingt, daß der Kanal in seinen heutigen Ausmaßen immer häufiger nur eingleisig befahren werden kann. Der eingleisige Verkehr bedeutet aber eine starke Behinderung und Verzögerung der Kanalfahrt.

Um nun den unmittelbaren Verkehr zwischen Ost- und Nordsee auch großen Schiffen transatlantischen Ausmaßes zu ermöglichen und für die Mehrzahl aller Schiffsgrößen einen unbehinderten zweigleisigen Verkehr zu ermöglichen, wird der Kaiser-Wilhelm-Kanal auf das doppelte Ausmaß seines bisherigen Querschnittes erweitert, sollen die alten Schleusen des ersten Kanalbaues durch je eine große ersetzt werden, die den größten Schiffen die Durchfahrt gestatten. Im Zusammenhang mit der Ausführung dieses gewaltigen Bauvorhabens soll auch das Fahrwasser der Unterelbe, nach der vor wenigen Jahren erfolgreich durchgeföhrten Regulierung zwischen Freiburg und der Ostemündung mit 10 m Wassertiefe bei mittlerem Niedrigwasser, dem gesteigerten Bedürfnis der Großschiffahrt entsprechend, durch zwei je 9 km lange gewaltige Stromleitwerke in seiner Führung so weit verbessert werden, daß das nach seiner Natur überhaupt erreichbare Höchstmaß an Fahrwassertiefe und -breite sowie an Selbsträumungsvermögen erreicht wird.

¹ Ohne Kriegsschiffe und Kriegstransportfahrzeuge.

² Handelsschiffe von 300 N.-T.-R. Panamakanalvermessung und darüber.

Die Zahl der deutschen Schiffe, die 1937 den Kaiser-Wilhelm-Kanal durchfuhren, betrug 39.403 Einheiten mit 11'33 Mill. N.-R.-T., d. s. 48'7% der Gesamttonnage, gegen 1936 = 38.076 Einheiten mit 10'45 Mill. N.-R.-T., d. s. 54'5%.

Im Kanalverkehr stand 1937 hinsichtlich der Zahl der fremden Schiffe die niederländische Flagge mit 3618 Einheiten an erster Stelle; es folgten die schwedische mit 2587, die dänische mit 2050, die britische mit 964, die norwegische mit 938, die französische mit 121 und die U. S. A.-Flagge mit 46 Einheiten. Vom Raumgehalt¹ entfielen auf die schwedische Flagge 7% (1936 = 4'7%), auf die britische 6'8% (6%), auf die niederländische 5'3% (4%), auf die dänische 5% (3'9%), auf die norwegische 3'7% (3'5%), auf die französische 0'8% (1'1%) und auf die der U. S. A. 0'7% (0'8%).

Die deutsche Flagge im Hafenverkehr von Antwerpen führend. Antwerpen ist für die deutsche Wirtschaft der weitaus vorteilhafteste Auslandshafen, findet doch die deutsche Reederei in ihm wertvolle, lohnende Frachten zum größten Teil ausländischer Herkunft oder Bestimmung, die der deutschen Seeschiffahrt Devisen einbringen. Reichliche Fracht belgischer Herkunft und Bestimmung bedingt gewisse regelmäßige Schiffahrtsdienste, die ohne die Ausfuhr hochwertiger belgischer Güter nicht lohnend aufrechterhalten werden könnten. Vom gesamten überseeischen Güterverkehr im Hafen von Antwerpen entfallen auf die deutsche Flagge rund 20%. Im Jahre 1937 wurden nicht weniger als 3,387.643 t Güter oder etwa 24% des gesamten ausgehenden Warenverkehrs (14,119.006 t) unter deutscher Flagge verschifft. Für die nationalen Reedereien beläuft sich der Prozentsatz nur auf 8'91%. Im einkommenden Verkehr ist das Verhältnis etwas ungünstiger geworden. Unter deutscher Flagge wurden 2,286.444 t Waren, das sind 16% des gesamten Einfuhrongutes (14,312.351 t), eingeführt. Absolut ist diese Menge noch höher als die des Vorjahres mit 2,179.300 t, aber percentuell ist sie etwas niedriger, was aus der verhältnismäßig gestiegenen Anfuhr von Massengütern (gesteigerte Erzbezüge), wofür an erster Stelle Trampschiffe in Betracht kommen, zu erklären ist, während sich die deutsche Flagge in Antwerpen besonders durch regelmäßige Schiffahrtsdienste geltend macht. Für einige derselben seien hier Zahlen angeführt: Für „La Plata“ ist nur ein Drittel der in Antwerpen unter deutscher Flagge verschifften Güter deutschen Ursprungs, für den Fernen Osten weniger als ein Viertel. (In anderen außerdeutschen Wettbewerbshäfen erhält die deutsche Reederei niemals über 10% außerdeutscher Ware.)

Deutschlands Anteil an dem einlaufenden Überseeverkehr in B.-R.-T.:

Jahr	Gesamteinlauf	Deutschland	Anteil in %
1913	14,146.819	4,510.522	31'8
1920	10,858.925	174.845	1'6
1925	20,201.628	3,109.596	15'4
1930	23,465.452	5,450.302	23'2
1935	22,035.257	5,945.092	26'97
1936	23,043.141	6,043.111	26'34
1937	25,121.471	6,724.666	26'77

Eine Betrachtung des einkommenden Schiffsverkehrs über See im Hafen von Antwerpen ergibt in den Jahren 1937 und 1936 für die großen seefahrenden Staaten hinsichtlich ihres Anteiles an demselben folgende Reihung: Deutschland 26'77% (1936 = 26'34%), Großbritannien 24'13 (23'04), Frankreich 8'33 (9'04),

¹ Nach der heimatlichen Vermessung der durchgefahrenen Schiffe.

Niederlande 6'52 (6'08), Norwegen 6'52 (7'21), Belgien 4'51 (4'40), Schweden 4'02 (4'05), Amerika 3'12 (2'96), Dänemark 3'05 (3'47), Griechenland 2'56 (2'15), Japan 2'08 (2'02), Italien 1'74 (2'13), U. S. S. R. 1'44 (2'09), Finnland 1'01.

Bei einer Gesamtzahl von 12.386 eingelaufenen Überseeschiffen mit zusammen 25.121.471 B.-R.-T. entfielen 1937 auf die deutsche Flagge 2445 Einheiten mit 6.725.666 B.-R.-T., auf die britische 3323 Einheiten mit 6.062.583 B.-R.-T., auf die französische 704 mit 2.093.713, die niederländische 1675 mit 1.639.441, die norwegische 842 mit 1.638.212, die belgische 586 mit 1.155.445, die schwedische 756 mit 1.010.894, die amerikanische 186 mit 785.698, die dänische 510 mit 767.371, die griechische 227 mit 645.477, die japanische 83 mit 523.729; auf die italienische, die russische und die finnische Flagge entfielen 140, 149, bzw. 224 Einheiten mit 439.001, 363.017, bzw. 255.265 B.-R.-T.

Die völkische und berufliche Struktur der neuen Tschecho-Slowakei. In überraschend kurzer Zeit hat das Statistische Staatsamt in Prag die durch das Münchner Abkommen herbeigeführten Verluste der Tschechoslowakei an Gebiet und Bevölkerung in einem „Verzeichnis der Gemeinden und Bezirke, welche an Deutschland, Polen und Ungarn angegliedert wurden (Stand vom 28. November 1938)“ veröffentlicht. Darnach gewann das Deutsche Reich 28.680 km² mit 3.653.292, Ungarn 11.830 km² mit 1.027.450, Polen 1086 km² mit 241.698 Bewohnern. Von der dem Deutschen Reiche eingegliederten Bevölkerung bekannten sich 2.822.899 zur deutschen, von der an Ungarn fallenden 587.692 zur magyarischen, von der Polen zugesprochenen 76.303 zur polnischen Nationalität. Im übrigen war die völkische Zusammensetzung der mit dem Deutschen Reich vereinigten Bevölkerung (neben den schon erwähnten Deutschen): 738.502 Tschechen und Slowaken, 1495 Ruthenen, 3806 Magyaren und 1076 Polen. Der Rest (8941) gehört verschiedenen anderen Nationalitäten an. Das Gebiet der neuen Tschecho-Slowakei hat (am 28. November 1938) eine Größe von 98.912 km² mit 9.807.096 Einwohnern. Unter ihnen befinden sich 127.028 Staatsfremde. Wesentlich sind die Veränderungen der völkischen Struktur: Unter den Staatsbürgern der Republik sind 88'09% Tschechen und Slowaken (gegenüber 1930 66'91%), 5'29% Ruthenen (3'79), 3'90% Deutsche (22'32), 1'04% Magyaren (4'78), 0'04% Polen (0'57), 1'31% Nationaljuden (1'29). 0'33% (0'34) waren zersplittet. Nach der Berufszugehörigkeit gliedert sich die Bevölkerung wie folgt: Land-, Forstwirtschaft und Fischerei: 37'63% (gegenüber 1930: 34'64), Gewerbe und Industrie: 31'99% (34'94), Handel und Geldwesen: 7'36% (7'43), Verkehr: 5'62% (5'53), öffentliche Dienste, freie Berufe und Militär: 6'38% (6'17), sonstige Berufe oder ohne Beruf: 11'02% (11'29).

Bei den Angaben über die Bevölkerung ist zu berücksichtigen, daß sich diese auf die Volkszählung von 1930 beziehen. Vorsichtige Schätzung der Volkszahl für den Anfang 1939 ergab dem Referenten 10.175.000. Das zahlenmäßige Verhältnis der Tschechen und Slowaken schätzt der Referent auf 3 : 1.

M i k u l a.

Neue Kohlenlager in der Slowakei. Die Umformung des tschecho-slowakischen Staates nach dem Münchner Abkommen und dem Wiener Schiedsspruch hat für die Tschecho-Slowakei den Verlust eines großen Teiles seiner Kohlenlager mit sich gebracht, die vor allem an Polen und das Deutsche Reich abgetreten werden mußten. Heute muß daher ein Großteil des tschecho-slowakischen Kohlenbedarfes aus dem Ausland eingeführt werden. Dieser Mangel an Kohle hat das Interesse für noch nicht abgebaute Kohlenlager sehr erhöht. Im Zuge dieser

intensiveren Durchforschung besonders des östlichen Teiles des Staates sind nun bei Celovce in der Ostslowakei Kohlenlager entdeckt worden; es soll sich um abbaufähige Kohlenflöze in einer Breite von 2 km und einer Länge von ungefähr 12 km handeln. Auch in der Nähe des Badeortes Pistyan im Waagtal ist in der letzten Zeit ein größeres Kohlenlager festgestellt worden.

E. L.

Neue wichtige Verkehrslinie in Rumänien. Unter den in den letzten Jahren in Rumänien und den benachbarten Staaten eröffneten Eisenbahnlinien verdient die im Dezember 1938 dem Verkehr übergebene, 62 km lange normalspurige Bahnstrecke von Dornawatra in der Bukowina nach Ilva-Mica bei Bistritz in Nordsiebenbürgen besondere Erwähnung. Mit dieser Strecke, die aus dem Tal der Goldenen Bistritz in der Nähe des über 1000 m hohen Borgopasses den Kamm der Karpaten überquert und in das Tal der siebenbürgischen Bistritz, eines Nebenflusses der Samosch, führt, ist die direkte Verbindung zwischen der Bukowina und den westlichen Landesteilen Rumäniens hergestellt. Damit ist aber auch die Verbindung der großen Verkehrsader des Donautales mit den Gebieten an der Ostflanke der Karpaten in neue Wege geleitet worden. Die Bukowina und die nördliche Moldau mit den großen Handelsmetropolen Czernowitz und Jassy erhalten nun über Klausenburg—Großwardein einen neuen Verbindungs weg nach dem Westen. Die neue Eisenbahn folgt einer alten Handelsstraße, die schon im Mittelalter von großer Bedeutung war und die deutschen Städte Nordsiebenbürgens, wie Bistritz, Klausenburg, mit den Handelsstädten der Moldau, die damals auch eine nicht geringe deutsche Bewohnerschaft besaßen, verband.

Die Bahn führt auch heute durch zahlreiche deutsche Gemeinden, sowohl in Siebenbürgen im sogenannten Nösnerland als auch in der Bukowina, wo sowohl im Goldenen Bistritztal um Dornawatra als auch weiter im Osten in den Waldtälern des „Buchenlandes“ im 19. Jahrhundert zahlreiche deutsche Berg- und Waldarbeiteriedlungen erstanden waren. Die wirtschaftliche Notlage, die in den deutschen Gemeinden in den letzten Jahren besonders groß gewesen ist, wird nun wohl durch diesen bedeutsamen Brückenschlag nach dem Westen Rumäniens leichter behoben werden können.

E. L.

Carbonia. Mitte Dezember 1938 erfolgte die Gründung der Stadt Carbonia im äußersten Südwesten der Insel Sardinien, etwa 15 km von dem bisher nur wenig benützten Hafen, deren Namen schon sinnfällig die Voraussetzung für die Gründung und ihren Zweck darstut. Es ist dies nach Arsia, Mittelpunkt des istrischen Kohlenbezirkes, mit noch bedeutenderen Kohlenschätzten in für die italienische Industrie günstigerer Verkehrslage, die zweite italienische Stadtgründung in einem Kohlengebiet, das von der staatlichen Kohlengesellschaft „Azienda Carbon“ erschlossen wird. Wohl wurde schon früher in der Umgebung der Städtchen Bacu Abis und Sulcis unweit Carbonia etwas Kohle abgebaut, deren Förderung vorübergehend während des Weltkrieges und in der Zeit des Abessinischen Krieges anschwoll, aber bald wieder niederging. In dem Bestreben der italienischen Regierung, die einheimische Getreideerzeugung zu stärken, wurden nunmehr verschiedene Versuche unternommen, den trotz des milden Klimas geringen Weizenertrag, der weit unter dem Durchschnitt zurückblieb, zu heben. Der geringe Erfolg führte hierauf zur Anlage von Olivenhainen. Diese sollten der verarmten Bevölkerung dauernde Beschäftigung und ein bescheidenes Auskommen sichern, ihnen aber auch gleichzeitig die frühere Verbundenheit mit der Heimat zurückgeben, die ein bescheidener Weidebetrieb gesichert hatte. Bei

der Anlage der Pflanzungen stieß man auf eine ausgedehntere Kohlenlagerstätte (von etwa 12.000 ha Fläche, in etwa 400 m Tiefe lohnend fündig), die nunmehr, rationell ausgebeutet, die Autarkiebestrebungen in Italien stärken soll. Im Herbst 1937 wurde bereits der Plan für eine neue Stadtanlage zur Unterbringung der in den Gruben beschäftigten Arbeiter festgelegt. Stadt- und Schächteanlagen fügen sich in eine flache Mulde zwischen zwei Höhenzügen. Wir finden den traditionellen Marktplatz mit freistehendem Turm, Rathaus, Kirche, Haus des Dopolavoro, Postamt und einem Hochhaus wie in Littoria und den beliebten Laubengängen. Die drei Hauptstraßen zu den Schächten und dem Hafen sind von in Gärten gebetteten Vierfamilienhäusern sieben verschiedener Typen gesäumt, unterbrochen von Gasthöfen und Privathäusern der Angestellten. Die industriellen Anlagen, Kohlenwäsche, Haldenanlagen, Elektrizitätswerk, Bahnanlage zum Hafen für die geförderte bituminöse Magerkohle nach dem Festlande liegen außerhalb der Stadt.

Apuania, Italiens jüngste Großstadt unweit Pisa am Tyrrhenischen Meere, verdankt ihre Entstehung der Ende Dezember 1938 vom italienischen Regierungschef angeordneten Zusammenlegung dreier kleinerer Städte: Carrara, Massa und Montignoso. Etwa 110.000 Einwohner zählend, ist die neue Stadtgemeinde, zwischen deren drei verschiedenenartigen Stadtteilen heute noch keine organischen Zusammenhänge bestehen, Vorort des bedeutendsten Marmorbruchgebietes der Welt. Schon zu Beginn unserer Zeitrechnung fand der ebenmäßig weiße Marmor der apuanischen Berge Eingang in das prunkliebende kaiserliche Rom, von wo aus sich der Ruhm seiner Schönheit über die Welt verbreitet hat. Das Wirtschaftsleben von Carrara und Massa war enge mit der Marmorförderung des Gebietes verknüpft, die sich bis um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts auf etwa 10.000 t jährlich belief. Die Einigung Italiens und die gestiegerte Nachfrage im Auslande nach apuanischem Marmor bedingte ein rasches Ansteigen derselben, der Weltkrieg und die ersten Nachkriegsjahre aber einen beträchtlichen Abfall (von 500.000 t auf 250.000 t). Die dann später eingeführten Handelsbeschränkungen, welche den Marmor als entbehrlichen Baustoff, als Luxus erscheinen ließen, haben die Krise weiter verschärft. Erst der Faschismus mit seinen großen Bauvorhaben brachte dem Marmorgebiet von Carrara und Massa eine Milderung der schweren Wirtschaftslage, so durch Errichtung des Marmorstadions von Rom, des Forum Mussolini und anderer Prunkbauten, welche der apuanischen Marmorindustrie wohl lohnende, aber nicht ausreichende Arbeit verschafften. Daher war man in den letzten Jahren bestrebt, zwischen den Bergzügen und der tyrrhenischen Küste in Anlehnung an den apuanischen Marmorbezirk durch Errichtung metallurgischer Betriebe eine Industriezone zu schaffen, die die Nutzung der brachliegenden Arbeitskräfte gewährleisten könne. Diesem Zwecke dienen die mit erheblichem Kostenaufwand durchgeföhrte Verbesserung der Hafenanlage von Massa und einschneidende verwaltungstechnische Maßnahmen, wie die eben durchgeföhrte Zusammenfassung der drei Städte in eine kommunale Einheit.

Die elektrifizierten Strecken der italienischen Staatsbahnen. Auf S. 47 dieses Jahrganges der „Mitteilungen“ sind bei der Angabe des Stromverbrauches auf den elektrifizierten Strecken in beiden Ziffern je drei Nullen (000) im Druck weggelassen. Es heißt richtig: der Stromverbrauch ist im selben Zeitraume von 413.000.000 kWh auf 750.000.000 kWh angewachsen. Herr Kautecky hat als erster die Schriftleitung auf den Druckfehler aufmerksam gemacht.

Die Goldgewinnung in Kanada belief sich 1937 auf 127.397 kg Gold, das sind wertmäßig 43 v. H. der gesamten Metallerzeugung, woraus sich die Bedeutung dieses Metalles für die kanadische Wirtschaft ergibt. Für Ende 1938 errechnete man nach Durchführung der Erweiterungspläne auf eine Verarbeitungsmöglichkeit von 51.500 t Erz täglich in 163 Anlagen. Die Goldquarze von Porcupine und Kirkland Lake liefern allein fast 52 v. H. der kanadischen Golderzeugung; weiter sind zu nennen die Noranda Gold-Kupfer-Mine in Quebec, die Kupfer-Zink-Erze von Flin-Flon und Sherrit-Gordon in Manitoba und die Goldminen in Nova Scotia, die ihren Ertrag seit 1936 um 65 v. H. gesteigert haben. Die Erschließung neuer Gebiete im Norden brachte — unter Ausnützung der Flugverbindungen — die Einrichtung neuer Anlagen am Athabascasee in Saskatchewan und bei Yellowknife Bay am Großen Sklavensee in den Nordwest-Territorien. Auch in Gordon-Lake ist eine neue Anlage geplant.

Die Sammelsiedlungen Brasiliens. In einer eingehenden Untersuchung („The Origin and Growth of the Brazilian Network of Towns“, Geographical Review 1938, S. 379—399) zeigt Pierre Deffontaines die Entwicklung der verschiedenen Typen von Sammelsiedlungen in Brasilien auf, wobei das Wort „Town“ im weitesten Sinn gebraucht wird und auch kleinere Siedlungen als solche bezeichnet werden.

In Brasilien herrscht selbst dort, wo die einzelnen Besitzungen nur klein sind, die Fazenda vor, doch reichen die Versuche, Menschen auch geschlossen anzusiedeln, bis in die Zeit der ersten Landnahme durch die Weißen zurück. Die ersten derartigen Gründungen gingen (um das Jahr 1550) von katholischen Missionaren aus und bezweckten Bekehrung und Beschützung der eingeborenen Bevölkerung. Diese Siedlungen, deren einförmig angewandter Ortsplan Kirche, rechteckigen Kirchplatz und eine um diesen angeordnete Reihe von Eingeborenenhütten vorsah, wurden als Reducciones oder Aldeias bezeichnet. Sie konnten sich aber nur in Gebieten mit wenigen Fazenden behaupten, da die Fazendeiros sich gegen ihre Gründungen wandten, um den Verlust billiger Arbeitskräfte zu verhindern.

Eine Anzahl von Sammelsiedlungen in Brasilien entsprang der Furcht vor Überfällen durch die feindlich eingestellten Indianer oder — besonders in den Bergwerksgebieten — durch Räuberbanden. Vor allem seit der Erschließung des an Bergschätzen reichen Bergmassivs des zentralen Minas Geraes im 18. Jahrhundert kam es zur Gründung zahlreicher Bergwerksorte, die in kurzer Zeit zu großem Reichtum aufblühten und sich in ihrer Pracht stark gegen die menschenleere Umgebung abhoben; seit dem Rückgang des Bergbaues in diesen Gebieten verloren jedoch auch die alten Bergwerksorte rasch an Bedeutung und Einwohnerzahl. Aber selbst die modernen Bergwerkssiedlungen dienen nur der vorübergehenden Beherbergung einer stark fluktuierenden Bevölkerung; nur die Orte längs der Verkehrslinien zwischen den Bergaugebieten und der Küste konnten sich trotz allem behaupten.

Dem lebhaften Austausch der verschiedenen Handelsgüter zwischen Landinnerem und Küstengebiet (Edelmetalle, Vieh und diverse Landesprodukte, bzw. Lebensmittel) auf den großen Landstraßen verdankt eine beträchtliche Zahl von Sammelsiedlungen ihre Entstehung. Sie entwickelten sich aus den zahlreichen Raststationen („Pousos“ genannt, daher auch Ortsnamen wie Pouso Alto, Pouso Allegre usw.) heraus und besitzen in Grund- und Aufriß große Ähnlichkeit: Schuppen für die Wagen sowie Gasthäuser reihen sich meist längs nur eines

Straßenzuges an. Im Nordosten Brasiliens ist diese Entwicklung besonders häufig anzutreffen.

Wie der Landverkehr so führte auch der Wasserverkehr zur Gründung zahlreicher Sammelsiedlungen, von denen aber lediglich jene an den Umschlagplätzen — vor allem an den zahlreich auftretenden Flußschnellen und Wasserfällen — größere Beständigkeit besaßen. Unter den übrigen Siedlungen längs der Flüsse trat insofern eine Auslese ein, als die modernen Dampfer — im Gegensatz zu den alten Verkehrsmitteln — nur an wenigen Stellen Betriebsstoffe aufnehmen müssen, weshalb zahlreiche Orte gänzlich an Bedeutung verloren.

Auch der Eisenbahnverkehr mußte in Brasilien einen tiefen Einfluß auf die geographische Verbreitung der Städte nehmen: an den Küsten führte er zur Konzentration des Handels in einigen wenigen, nun stark anwachsenden Hafenstädten, während gleichzeitig viele andere in den Schatten zurückgedrängt wurden; längs der großen Eisenbahnlinien kam es zur Bildung zahlreicher kleiner Siedlungen, während sich an ihren jeweiligen Endpunkten sowie an den Bahnhofknotenpunkten bedeutendere Siedlungen entwickelten. Interessanterweise kam es aber selbst im Anschluß an solche Baustellen der Bahngleise, an denen größere technische Bauten ausgeführt wurden, zur Bildung von Sammelsiedlungen.

Die Selbstversorgung der Fazenden mit allem Lebensnotwendigen einerseits und der direkte Handel zwischen Erzeuger und Exporteur andererseits ließen in Brasilien keine lokalen Märkte entstehen. Ausschließlich soziale Bedürfnisse führten vielmehr zur Gründung sogenannter „Sonntagsstädte“ (Villas do Domingo), welche nur an Sonn- und Feiertagen von Menschen belebt sind. Meist waren es ein oder mehrere Fazendeiros, die bis vor etwa 30 Jahren der Kirche oder einem Heiligen ein Stück Land als Geschenk darbrachten und deren Dorfgründung einen hiefür bezeichnenden Namen, wie etwa „Madre de Dios“, trugen. Die späteren Gründungen tragen jedoch den Namen des Gründers, bekannter politischer Persönlichkeiten, geschichtlich wichtiger Daten oder auch von Landesprodukten (wie „Cafelandia“). Aber gleichgültig, aus welchen Überlegungen heraus die Ortschaften gegründet wurden, zeigen sie große Ähnlichkeiten in Grund- und Aufriß: schachbrettähnlicher Grundriß, vorschriftsgemäß geregeltes Aussehen der Stadtplätze u. dgl. m. verleihen ihnen ein einförmiges Aussehen.

Die Sammelsiedlungen Brasiliens zeichnen sich durch eine außerordentliche Unbeständigkeit ihrer Bedeutung und Einwohnerzahl aus, ja, selbst die Namen wechseln häufig. Leicht ändert die Bevölkerung ihren Wohnsitz: Obwohl erst 1900 als neuer Regierungssitz des Staates Minas Geraes gegründet, besitzt z. B. Bello Horizonte gegenwärtig bereits eine Einwohnerzahl von 150.000 Personen.

Ein weiteres Wachstum erfuhr die Zahl der brasilianischen Sammelsiedlungen bis in die jüngste Zeit durch die Gründung moderner Industriesiedlungen, Heilbäder, Sommerfrischen usw.

Annemarie Kallbrunner.

Deutscher Walfang. Dem Walfang kommt in der Fettversorgung Deutschlands eine beachtenswerte Rolle zu. Er hat eine sehr wichtige Rohstoffquelle erschlossen, deren Erhaltung und Steigerung Deutschland besondere Beachtung schenkt. Deutschland reiht jetzt im internationalen Walfang an dritter Stelle, eine bewundernswerte Leistung, wenn man in Betracht zieht, daß noch vor zwei Jahren das Walfangmuttergeschiff „Jan Wellem“ (der für diese Zwecke umgebaute Hapag-Dampfer „Württemberg“) als einziges deutsches Walfangunternehmen in die Antarktis entsendet wurde; 1937/38 setzte das Reich bereits sechs Mutter-

schiffe und 44 Fangboote ein, in der heurigen Fangzeit (1938/39) aber sieben Walfangflotten und 56 Fangboote mit insgesamt 2000 Mann Besatzung, darunter zwei gecharterte norwegische Mutterschiffe mit 14 Fangbooten¹. Aber auch die anderen Walfangländer, unter denen Norwegen nach wie vor führend ist², haben ihre Anteile an der in der Antarktis eingesetzten Walfangflotte 1938/39 gesteigert. Norwegen entsandte 11 Mutterschiffe mit 83 Fangdampfern (1937/38 10, bzw. 89, 1936/37 15, bzw. 88); England 10 Mutterschiffe und 86 Fangboote (1937/38 10, bzw. 89); Japan 6 Mutterschiffe mit 43 Fangbooten (1937/38, 4, bzw. 30); die Vereinigten Staaten 1 Mutterschiff mit 9 Fangbooten (1937/38 1, bzw. 8); Argentinien 6 Fangdampfer. Der Gesamteinsatz an Walfangflotten ist somit seit 1936/37 von 30 Mutterschiffen mit Kochereien und 196 Fangdampfern auf 31 Mutterschiffe und 257 Fangdampfer in der Fangsaison 1937/38 und 35, bzw. 286 in der Fangsaison 1938/39 angewachsen, was einer Zunahme der Fangdampfer um etwa 45% entspricht.

Die Welterzeugung an Walöl, von 1933 bis 1937 ziemlich stabil zwischen 400.000 t und 450.000 t jährlich, erhöhte sich 1938 auf rund 555.000 t, eine Steigerung, welche sich preisdrückend ausgewirkt hat. Deutschlands Anteil daran aus eigenen Fängen belief sich 1936/37 auf rund 10.000 t, 1937/38 aber auf 93.400 t Walöl, das sind 16,4% der Weltproduktion.

Der vorjährige Walfang ergab in 98 Fangtagen eine Beute von etwa 40.000 Walen, also eine Zahl, welche in Anbetracht der Tatsache, daß sich unter den erlegten Tieren ein erheblicher Perzentsatz tragender Wale befindet, den jährlichen Zuwachs erheblich überschreiten dürfte. Um dem Raubbau entgegenzutreten, wurden von der internationalen Walfangkonferenz in London Schongebiete und -gesetze (Kürzung der Fangzeit) vereinbart. Man sah aber davon ab, feste Fangquoten aufzustellen, welche den Ausbau der jungen deutschen Walindustrie gehemmt hätten. Die Kürzung der Fangzeit erfordert aber bei dem Bestreben, gleiche Jagdergebnisse zu erzielen, den Einsatz einer größeren Anzahl von Fangdampfern und Mannschaften, was sich in einer Erhöhung der Gestehungskosten auswirkt. Diese nötigen wieder zu einer gesteigerten Auswertung der erlegten Wale, der die Begrenztheit des Raumes für zusätzliche Maschinen, bzw. für die Verladung der Erzeugnisse, für die Hilfskräfte und Hilfsmittel manche Schwierigkeiten entgegenstellt. Neben dem Walöl, das auch auf dem modernst ausgerichteten Walfangflotten immer noch an 85% des Fangerlöses erstellt, werden Walfleisch als Gefrier- und Konservenfleisch, Fleischextrakt, Knochen- und Blutmehl (Futtermehle), Speckfaserstoffe als Nebenerzeugnis der Walölherzeugung, von

¹ Das größte deutsche Walfangunternehmen ist das Hamburger Walfang-Kontor mit den Walfang-Mutterschiffen „Wikinger“ (20.000 t), „C. A. Larsen“ (13.000 t), „Skytteren“ (12.000 t), „Jan Wellem“ (11.800 t) und 30 Fangbooten. „Unitas“, das größte Walfang-Mutterschiff (25.000 t) mit 8 Fangbooten gehört dem Unilever-Konzern, der „Walter Rau“ (15.000 t) dem rheinländischen Industriellen gleichen Namens; und schließlich das Mutterschiff „Südmeer“ mit 8300 t. Ein achtes Walfang-Mutterschiff mit Kocherei will das Walfang-Kontor Bremen einsetzen. (Vgl. Mitt. der Geogr. Ges. Wien, LXXXI, 1938, Heft 1/2, S. 35.)

² Am 1. Dezember 1927 erfolgte die Besitzergreifung der unter $54^{\circ} 26' \text{ s}$. Br. und $3^{\circ} 24' \text{ ö}$. L. gelegenen Bouvetinsel durch die Norweger (vgl. Mitt. d. Geogr. Ges. Wien, LXXXII, 1929, S. 193). Sie war vorübergehend wissenschaftliche Forschungsstation für das Studium der Wanderungen und Paarungsgebiete der Wale.

Kunstleder und Kunstdünger, aber auch manch hochwertiges medizinisches Heilmittel gewonnen. Was die Fangtüchtigkeit anlangt, sind die norwegischen Walfänger unübertroffen, daher liegt die Führung der deutschen Fangdampfer vorwiegend in norwegischen Händen, während der Anteil der norwegischen Besatzungsmitglieder auf den Mutterschiffen mit den Kochereien unter 50% bleibt. Eine gesteigerte Produktion, welche den Preis von Walöl auf dem Weltmarkt beeinflußt, könnte wohl den norwegischen und englischen Walfang bedrohen, jedoch nicht den deutschen, da ja Deutschland noch zu seiner Walölherzeugung zusätzliche Einkäufe tätigt, um seinen Fettbedarf für industrielle Zwecke zu ergänzen, den es aus der eigenen Erzeugung nicht zu decken vermag.

Die Zahl der Walfänger in der Antarktis wird für die Fangzeit 1938/39 insgesamt mit 12.705 aktiv als Walfänger tätigen Personen angegeben gegen 11.227 Personen in der Saison 1937/38. Die Zunahme wird in erster Linie auf die stärkere Beteiligung der deutschen und der japanischen Walfanggesellschaften zurückgeführt. Nach der norwegischen Statistik sind in dieser Saison im Walfang in der Antarktis 2793 Japaner (1937/38 1840), 1386 Deutsche (886) sowie 866 Engländer (675) tätig. Die Zahl der norwegischen Walfänger ist dagegen von 7615 im Vorjahr auf 7517 in dieser Saison zurückgegangen. L.

Literaturbericht.

Statistisches Jahrbuch für Österreich 1938. Herausgegeben vom Österreichischen Statistischen Landesamt. Österreichische Staatsdruckerei, Wien 1938.

Wissenschaftlich betriebene statistische Aufnahmen und Ausweise reichen in Österreich bis 1829 zurück und haben in diesem Zeitraume manche Wandlungen mitgemacht. Diesem letzten Band hat Felix Klezl, der derzeitige Leiter des Statistischen Landesamtes in Wien, eine besonders sorgfältige Betreuung angedeihen lassen. Der reiche Inhalt des etwa 300 Seiten starken Buches verzeichnet in vier Hauptabschnitten: A) Gebiet und Bevölkerung mit 8 Unterteilungen, S. 1 bis 50; B) Wirtschaft, mit 15 Unterteilungen, S. 54 bis 240; C) Kultur, S. 241 bis 267; D) Verwaltung, S. 268 bis 281, enthält auch die Ergebnisse der Volksabstimmung vom 10. April 1938. Es folgen dann Aufzeichnungen über die Witterungsverhältnisse 1936, einige Seiten bildlicher Darstellungen und ein ausführliches Sachverzeichnis, das in seinen Stichworten auch auf frühere Jahrgänge Bezug nimmt, in denen der Gegenstand zuletzt dargestellt wurde. So wurde dieses Werk ein alles umfassendes Handbuch der Ostmark vor dem Heimgang in das Reich. Die schöne Würdigung über die Stellung der österreichischen Statistik aus der Feder F. Klezls sei hier wiedergegeben: „Als Landesstatistik begleitet nunmehr die österreichische Verwaltungsstatistik das Schicksal seines heimgekehrten Volksteiles mit einem Erbe, das nicht nur wegen seiner Reichhaltigkeit des statistischen Materials, sondern auch wegen seiner wissenschaftlichen Durchdringung als reich bezeichnet werden kann. Die Statistik ist nach einem schönen Ausspruch einer Dienerin vergleichbar, welche der Wissenschaft die Fackel voranträgt. Stolzerfüllt tritt die österreichische Statistik in die Reihe der Fackelträger im Siegeszug des zu neuen Höhen aufsteigenden deutschen Volkes.“

Die geschichtliche Einleitung „Von der Ostmark — zur Ostmark“, die Heinrich Kretschmayer für den Band zur Verfügung gestellt hat, erinnert an alle wichtigen Ereignisse seit der Zeit Karls des Großen auf österreichischem Boden.

Hermann Leiter.

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. Großdeutschland. 101-114](#)