

trennten Bildungszeiten entsprechen. Das tiefere Kar ist durch den Zentralbuckel des Mittersteins in zwei Wannengegliedert. Die westliche Wanne mit dem „Hochofen“ ist durch Moräne und Schutt stark verschüttet, doch ist durch eine Ebenheit von 1860 bis 1880 m die ehemalige Karmulde zu vermuten. Die Ostwanne mit dem „Feisterer Tiefkar“ zeigt eine rückläufige Karmulde mit vorgelagerter Felsschwelle. Auch hier liegt das Niveau des Karbodens bei 1850 m. Aus dieser Karbodenlage ist eine auffallende Übereinstimmung mit der Normallage der Bühlschneegrenze zu ersehen.

Auf die Bühlzeit rückte mit einem Intervall von 300 m die Schneegrenze empor, und die Normallage der Gschnitzkare ist mit 2100 m angegeben. Man ist überrascht, wenn man nun den nächsthöheren Karboden um das Guttenberghaus (2137 m) findet. Dieses Kar ist durch den Südsporn des Eselsteins vom Gruberkar getrennt, das die gleiche Höhenlage einnimmt. Dabei ist vor allem auffallend, daß auf das Bühlkar nicht ein, sondern zwei Gschnitzkare folgen. Das hängt wohl damit zusammen, daß die relativ nicht sehr bedeutende Gipfelhöhe einem Großkar nicht günstig war und sich daher zwei getrennte Kare unter dem Schutz steiler Wände entwickeln mußten.

(Fortsetzung folgt.)

Kleine Mitteilungen.

Russischer Stratosphärenflug. Am 17. Januar 1941 ist es dem sowjetrussischen Stratosphärenforscher Fomin und seinem Begleiter gelungen, in einem Stratosphärenballon in offener Gondel die Höhe von 11 000 m zu erreichen. Zum erstenmal seit 40 Jahren war der Versuch erfolgreich, in offener Gondel lebend in die Stratosphäre einzudringen. Im Jahre 1901 hatten die beiden deutschen Forscher Berson und Süring schon einmal mit dem Ballon „Preußen“ eine Höhe von 10 000 m erreicht. Das Fassungsvermögen dieses Ballons betrug 8600 m³, während jenes des sowjetrussischen Ballons nur 2500 m³ ausmacht. Der in der Nähe von Moskau ausgeführte Versuch war durch seltene Windstille und Klarheit der Luft begünstigt. Die Forscher beobachteten während des Aufstieges bestimmte physikalische Eigenschaften der Stratosphäre auf einer Apparatur, die ihnen das Physikalische Institut der russischen Akademie der Wissenschaften zur Verfügung gestellt hatte. Außerdem wurden sechs Glasballone für Luftproben mitgenommen. Sämtliche Apparate waren mit kleinen Fallschirmen versehen. Der Flug in der offenen Gondel dauerte 2 Stunden und 50 Minuten. 1½ Stunden nach dem Start erreichten die mit Sauerstoffmasken ausgestatteten Forscher eine Höhe von 5000 m. Die Temperatur betrug in dieser Höhe 60 Grad unter Null.

Nordische Vereisung und Bernsteinfunde. Aus den paläolithischen Fundstellen des Mährischen Karstes in der Zitnyhöhle bei Kiritein, nordöstlich von Brünn, und der Mokrauer Höhle (Pekarna genannt), östlich von Brünn, sowie auch aus der Gudenushöhle, gelegen in einem der Kalkzüge des Gneisgebietes im

mittleren Kremstal bei der Burg Hartenstein, nach dessen Besitzer, Grafen Gudenus, die 1883 aufgefundene Höhle benannt ist, bewahrt das Naturhistorische Museum in Wien kleine Bernsteinstücke auf, die offenbar als Schmuck Verwendung gefunden hatten. Da es nicht anzunehmen ist, daß diese Bernsteinstücke im Paläolithikum auf einem Handelsweg aus dem Raume ihres ursprünglichen Vorkommens, der Bernsteinküste der Ostsee zwischen Memel und Elbemündung, in die Gegend der paläolithischen Fundstellen gekommen wären, so hat schon Szombathy („Zur Vorgeschichte des Bernsteins“, Monatsblatt des Wissenschaftlichen Klubs in Wien, 1895, S. 49) die Vermutung ausgesprochen, daß es sich um Bernsteinfunde des paläolithischen Menschen in den eratischen Geschieben der nordischen Vereisung handle. Prof. Hassinger hat in seiner so inhaltsreichen Arbeit über die Mährische Pforte („Die Mährische Pforte und ihre benachbarten Landschaften“, Abhandlung der Geographischen Gesellschaft in Wien, 1914) dieser Annahme zugestimmt; der von ihm selbst betonte Umstand, daß die Entfernung der genannten paläolithischen Fundstellen von der Südgrenze der nordischen Vereisung, die rund mit $49^{\circ} 33'$ n. Br. angenommen wurde, noch immer beträchtlich genug sei, um von streifenden paläolithischen Jägern durchmessen werden zu können, verlor aber seine Bedeutung, denn Hassinger hat (S. 164) den Beweis geliefert, „daß die mitteleuropäische Hauptwasserscheide während des Eiszeitalters für einige Zeit außer Funktion gesetzt war und nordisches Eis und seine Schmelzwässer das Bezugsgebiet erreichten. Es ist der einzige Punkt in Europa, wo das nordische Eis das Einzugsgebiet der Donau, das in so hervorragender Weise durch die alpine Vergletscherung betroffen wurde, betreten hat“. Hassinger folgert daraus mit Recht (S. 218): „Ist der Ostseebornstein, vom Eise ausgepflügt und mitgeschleppt, bis auf die Höhe der Weißkirchner Wasserscheide gelangt, dann ist er notwendigerweise auch bis nach Südmähren und in das niederösterreichische Marchfeld verschleppt worden, wenn natürlich auch nur in kleineren, abgeriebenen und spärlich auftretenden Stücken, welche wegen ihrer Farbe aber die Aufmerksamkeit des streifenden paläolithischen Jägers nicht angezogen haben mögen. Die fluvioglazialen Schotterflächen wurden später von Löß und verschwemmtem Lehm überkleidet und späteren Generationen ihr Inhalt verdeckt.“

In welcher großen Mengen Bernstein in Ablagerungen der nordischen Vereisung stellenweise vorhanden ist, dafür lieferte einen Beweis ein Bericht, den ich bei meinen Studien über die Bernsteinstraße in Niederdonau, durch den ehemaligen Direktor des Wiener Hofkammer-Archivs, Ministerialrat Dr. Wilhelm, aufmerksam gemacht, mit dankenswerter Unterstützung des gegenwärtigen Direktors, Generalstaatsarchivar Dr. Kallbrunner, unter den sogenannten „Reichsakten“ dieses Archivs fand. Es ist ein Bericht eines kaiserlichen Abgesandten, der die Aufgabe gehabt hatte, den Bau eines Kanals zu besichtigen und den für diesen Bau bestimmten Geldbetrag des Kaisers abzuliefern, an Kaiser Ferdinand I. vom 12. Juli 1561. Es handelt sich um den Bau eines Kanals „zu Muhlroß in der Mark“, der heutigen Stadt Müllrose in Brandenburg, südwestlich von Frankfurt a. d. O., gelegen zwischen zwei Seen am Friedrich-Wilhelm- oder Müllroser-Kanal, der die Spree mit der Oder verbindet und unter Neubruck a. d. Sp. beginnt und oberhalb Frankfurt in die Oder mündet; dieser Kanal wurde damals unter dem Kurfürsten Joachim II. begonnen, aber in der heutigen Form erst unter dem Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm 1668 vollendet, dessen Namen er heute trägt. Das Gebiet befindet sich im Raume der nordischen Vereisung.

Der Schluß des Berichtes lautet: „Allergnädigster römischer Kaiser. Ich kann in tiefster Demut Eurer kaiserl. Majestet nicht vorhalten, daß es eine wunder-

liche Art diesorts durch den ganzen Schiffgraben ist. Er hat durchaus einen kleinen weißen Sand, den ich Eurer Maj. hiermit in Demut ein wenig zuschicke, denselben anzusehen und gehen die Quellen aus dem Grund sehr stark herauf. Und wo es die große Teuffe hat als acht Ellen von obenan gesehen, da finden die Grabenarbeiter viel Bernstein, den ich Eur. Maj. ein Stück übersende in Demut, wiewohl man viel größere Stücke fand. Und mancher Knecht hat einen ganzen Karren wohl an einem Ort bekommen. Und weil solcher Bernstein naß auch mit dem kleinen (= feinen) Sand umhüllet gewesen, haben sie denselben unerkannt mit samt den anderen Schutt in den Auswurf geführt. Desgleichen finden sie etlich Hirschgeweih, die sind sehr alt anzusehen, das ich auch ein Stück mit zu Haus genommen. Nun redet man hier davon, es solle in der Sintflut dies alles alldahier hinverflossen sein.“ A. Becker.

Hauptwege des Welthandels zur See. Johannes Humlum¹ hat an der Außenhandelsanstalt der Handelshochschule in Kopenhagen eine sehr verdienstvolle Abhandlung über die Hauptwege des Welthandels zur See veröffentlicht, deren Hauptergebnisse der Verfasser, wie unten wiedergegeben, zusammenfaßt. Da Europa in diesem Jahre einer wirtschaftlichen und politischen Neugestaltung entgegengeht, haben die Ausführungen Johannes Humlums über die Hauptwege des Welthandels zur See 1937 besonderen Wert.

Im Jahre 1937 kamen etwa 371 Millionen Tonnen Lebensmittel und Rohstoffe in den Welthandel. Hiervon wurden etwa 280 Millionen Tonnen über die Meere befördert. Die wichtigsten Schifffahrtslinien verbinden die Häfen von Nord- und Westeuropa miteinander (87 Millionen Tonnen) und das Mittelmeergebiet mit Nordwesteuropa (49 Millionen Tonnen). Auch die innerasiatische und die interamerikanische Schifffahrt hat heutzutage einen gewaltigen Umfang, 1937 25, bzw. 22 Millionen Tonnen.

Unter den überseeischen Linien sind keine so wichtig wie die beiden, die Europa mit Südamerika und Nordamerika verbinden. Im Jahre 1937 hatten diese beiden Linienbänder einen gesamten Warenumsatz von 25,1, bzw. 20,5 Millionen Tonnen. Nach diesen beiden Bändern müssen die Schifffahrtslinien nach Südasiens (10,3) und Afrika (9,6) hervorgehoben werden; von geringerer Bedeutung ist die Verbindung Europas mit Australien (4,7) und Ostasien (2,3). Diese beiden letzteren Linienbänder bleiben an Bedeutung sogar hinter demjenigen zurück, das Nordamerika mit Ostasien verbindet (5,1).

Es kennzeichnet alle Linienbänder, die Europa mit fremden Weltteilen verbinden, daß die Warentransporte ganz vorwiegend gegen Europa gerichtet sind. Es ist in Wirklichkeit nicht von einem Warenaustausch, sondern von einer europäischen Wareneinfuhr die Rede. Es gehen viermal so große Transporte von Amerika nach Europa wie von Europa nach Amerika, und in der Verbindung mit Afrika, Asien und Australien ist das Verhältnis noch auffälliger. Wichtig für Europa ist besonders die Einfuhr von Mais und Weizen, vegetabilischen Rohstoffen für die Pflanzenölindustrie sowie Mineralöl, Eisenerz und Düngemitteln. Von Bedeutung ist auch die europäische Wareneinfuhr von Textilstoffen und Zucker.

Die Welternte an Weizen 1940 gibt das internationale landwirtschaftliche Institut in Rom nach amtlichen Berichten und auf Grund von Schätzungen ohne Einbeziehung von Irak, Iran, China, wobei die Ernte in den SSSR, mit gleicher Größe

¹ Johannes Humlum, Verdenshandelens maritime Hovedveje, Einar Harcks Forlag, København 1941.

von 1938 beibehalten wird, mit 151 000 000 Tonnen an; diese Ziffer geht aus Zusammenrechnung von Werten, die mit mehr Fehlerquellen als in anderen Jahren belastet sind, hervor.

Weizenernten in Millionen Tonnen:

	Erde	Europa ohne SSSR.	SSSR.	Asien ohne SSSR., China, Iran, Irak	Austra- lien	Afrika	Süd- amerika	Nord-u. Mittel- amerika
1909/13	105,8	37,1	20,6	13,3	2,6	2,8	4,9	24,5
1923/27	113,2	33,9	18,4	13,5	3,9	2,9	7,6	33,0
1928/32	125,8	38,9	21,7	14,6	5,2	3,5	7,9	35,1
1933/37	131,8	43,0	32,8	15,8	4,5	3,6	7,6	24,5
1938	163,6	49,6	40,9	18,5	4,4	3,8	11,0	35,5
1939		46,5	40,9	18,9	6,0	4,6	4,8	34,3
1940	151,0	38,0	40,9	19,9	3,8	4,0	7,5	36,8

Die Bedeutung der Flurnamenforschung für die Kulturgeographie. Bei seinen siedlungsgeschichtlichen Studien in der Gegend von Zlabings und Althart entwickelte J. Hruschka (Z. D. Ver. Gesch. Mähr. Schles., Bd. 40, S. 89 ff.) die Methode, aus den Flurnamen der Katasterpläne und deren Form im Volksmund, ferner aus Resten von Bauten in der betreffenden Flur auf untergegangene Dörfer, Höfe und deren einstige Befestigung zu schließen und die so gewonnenen Deutungen nach alten Lahnregistern, Besitzübertragungsurkunden und Zinsbüchern zu erhärten. Soweit die Ergebnisse seiner in erster Hinsicht der örtlichen Dorfgeschichte gewidmeten Untersuchungen den Raum der Straße Drosendorf—Zlabings betreffen, verdienen sie auch die Aufmerksamkeit des Geographen.

Denn die Straße stellt einen Teil des Zufahrtsweges zu der durch den granitischen Markstein (730 m) zweigeteilten Paßlandschaft zwischen Zlabings und Neuhaus mit den beiden Hauptübergängen von Neu-Bistritz (589 m) und von Königseck (575 m) dar; sie war Heerstraße in den Fehden österreichischer und böhmischer Herrengeschlechter im Mittelalter, blieb es in den Hussitenkriegen (bes. 1423 und 1431) und im Dreißigjährigen Krieg (bes. 1638 bis 1648); auf dieser Straße wanderte die Pest nach Nordwesten, die der Gutsherr von Qualkowitz 1679 aus Wien eingeschleppt hatte und die bis 1681 Zlabings heimsuchte (vgl. J. Hruschka, a. a. O., Bd. 34, S. 160 f.). Dazu tritt, daß die Straße einst Teil eines Großverkehrsweges war, als nach der Erwerbung der böhmischen Länder durch die Habsburger (1526) bis 1750 die Poststraße über „Stockeraw, Holla-Pruen, Pulkha (offenbar Pulkau am gleichnamigen Bach), Thyerna (Thürnau, westlich Drosendorf), Zlabung (Zlabings), Hossschlag (Hosterschlag bei Königseck), Samsall (Samosol, nordwestlich Neuhaus), Tabor, Wurditz (offenbar eine Vermischung der Ortsnamen Durditz bei Wotitz und Wotitz), Niesspeg (offenbar Dnespek, tschechisch Nespeky), Giestenitz (Jessenitz, südöstlich Prag)“ nach Prag verlief. In lebendigster Weise schildert H. Reutter (Südmähr. Heimatbuch, 1923, S. 153 ff.) den damaligen Handel: Salz in Kufel zu 12½ Pfund aus dem Salzkammergut über Krems, steirische Eisenwaren ebenfalls über diese Stadt, Wein aus Krems und Retz, feine Tuche und Spezereien aus Wien strömten auf dieser Straße nach Zlabings. Ein Fischhandel von Südböhmen nach Wien, an den bis heute die zahlreichen Teiche auf der Hochfläche zwischen Zlabings und Neuhaus erinnern, und ein Tuchhandel in der Gegen-

richtung entwickelte sich, während der österreichische Wein und die steirischen Eisenwaren von Zlabings aus über Mähren und Böhmen verteilt wurden.

Auf dieser Straße hat nun ein Verkehrshindernis, die tiefeingeschnittene Mährische Thaya, die von der Straße bei Piesling in 433 m Höhe gequert wird, stets eine bedeutende Rolle gespielt. Wenigstens scheint die Beherrschung dieses Pieslinger Thayaüberganges, ursprünglich wohl Furt, später Brücke, das Ziel gutherrlicher Organisation des uralten Geschlechtes der Krokwitze. Dessen Ahnherr, Peter von Neudorf, erwirbt mit richtigem Blick für wirtschaftliche Möglichkeiten, die polar mit der Landschaft verknüpft sind, 1390 den Krokwitzhof westlich und oberhalb des Pieslinger Thayaüberganges käuflich; er oder seine Nachfahren befestigen ihn (Flurnamen: Ödes Schlößl) und diese erweitern die Besitzungen gegen Nordwesten und Südosten im Raum der Straße Drosendorf—Zlabings. Es bedeutet eine Krönung ihres Werkes, wenn am Anfang des 17. Jahrhunderts auch das Dorf „Purgstall“ und damit der östliche Brückenkopf des oft genannten Thayaüberganges zu ihrem Besitz gehört. Denn Purgstall ist nach Hruschka eine am östlichen Thayaufer gelegene, steil aus den Wiesen steigende Wallanlage vor Neustift. Nach H. Reutter erwerben die Krokwitze um diese Zeit auch dieses Dorf und beherrschen bis 1619 mit den beiden wehrhaften Objekten den Thayaübergang und mit ihren sonstigen Besitzungen die beiden Abdachungen der Straße zum Thayaübergang.

Hermann Mikula.

Flächenausmaß und Einwohnerzahl der Ostmark, vgl. S. 54 dieses Heftes.

Reichsgaue	Zahl der Gemeinden	Fläche in km ²	Haus-haltungen	Wohnbevölkerung		Land-wirtschaftl. Bevölkerung in %	Wohn-bevölkerung 1934*)
				insgesamt	davon männlich		
Wien	1	1 215,52	717 899	1 929 976	872 943	2	2 091 541
Niederdonau	1823	23 491,34	460 979	1 697 676	842 432	41	1 729 877
Oberdonau	592	14 215,89	260 329	1 034 871	514 934	37	1 013 708
Steiermark	1186	17 387,96	282 678	1 116 407	552 974	40	1 122 947
Kärnten	270	11 554,77	103 026	449 713	225 949	38	436 298
Salzburg	112	7 153,27	64 558	257 226	127 984	30	245 801
Tirol	251	10 619,76	78 645	330 309	164 822	31	317 741
Verwaltungsbezirk Vorarlberg	88	2 504,75	38 261	156 091	76 411	27	153 458
Ostmark	4323	88 143,26	2 006 375	6 972 269	3 378 449	28	7 111 371

*) Für die sudetendeutschen Gebiete fortgeschriebene anwesende Bevölkerung.

Die Planungen für den Ausbau des Donauhafens in Linz, welche nunmehr abgeschlossen vorliegen, berücksichtigen bereits die zukünftigen großen Entwicklungslinien, welche die Vollendung der Rhein—Main—Donau-Schiffahrtsstraße und des Weser—Werra—Main-Kanals dem Donauverkehr eröffnen werden, in denen Linz, im Schnittpunkte zweier europäischer Hauptbahnlinien Paris—Wien—Konstantinopel und Berlin—Prag—Triest als Umschlagplatz an der Donau eine besondere Rolle zufällt. Die rasche Entwicklung Linz' in dem kurzen Zeitraume seit der Rückkehr der Ostmark ins Reich zu einer bedeutenden Industrie- und Handelsstadt erforderte, da die bestehenden Hafenanlagen an der Donau sich als ganz

unzulänglich erwiesen haben (4 Lagerhäuser, 1 Halle, 4 Krane auf Land und 2 Schwimmkrane), die Schaffung eines Großhafens. Die nunmehr abgeschlossenen Planungen gliedern den zukünftigen Donauhafen in Linz in drei Teilgebiete: stromaufwärts drei Hafenbecken mit anschließendem Industriegelände von rund 80 ha Fläche, das in die untere Hafengruppe mit vier Hafenbecken und den Tankhafen übergeht. Im oberen Hafenteil sind neben drei Lagerhäusern und einer Kühlhausanlage der Getreidehafen mit vier großen neuzeitlichen Silos, eine Schiffshelling und die Betriebswerkstätten der Wasserstraßenverwaltung vorgesehen. Die Industriesiedlungsfläche ist Unternehmungen mit vorzugsweisem Belieferungs-, bzw. Verladebedarf auf dem Wasserwege vorbehalten, während der am weitesten stromabwärts gelegene Hafenabschnitt der erwarteten zukünftigen Steigerung des Donauverkehrs im Zusammenschluß mit den großen west- und mitteldeutschen Wasserstraßen dienen soll.

Die Planung sieht die Anlage von sieben Hafenbecken von 400 bis 600 m Länge und einer Sohlenbreite von 90 m vor, deren Umschlageinrichtungen allen neuzeitlichen Anforderungen entsprechen werden (Getreideheber, fahrbare Krane, modernste Trocknungsanlagen und hygienische Einrichtungen). Der gesamte Hafenbetrieb soll von der Stadt Linz selbst übernommen werden.

Die Wiener Messe. Die Zahl der Beteiligungen aus anderen Staaten in eigenen Gebäuden und in der Halle der Nationen kennzeichnet die Wiener Messe als zwischenstaatliche Veranstaltung, die einem großen Strom Einkäufer aus dem In- und Auslande die Gewähr bietet, neueste Errungenschaften auf jedem Gebiete der Wirtschaft erwerben zu können. Wien wirkt so als Umschlagplatz für das gesamte politisch wie wirtschaftlich neugestaltete Europa, insbesondere für den Südostraum, dessen Wirtschaft mit der des Reiches in der jüngsten Zeit eine eng verflochtene geworden ist. Den Aufstieg der Wiener Messe im Verbande mit Großdeutschland zeigen folgende Zahlen:

Messe	Brutto-Ausstellungsfläche in m ²	Aussteller	Besucher	davon Ausländer
Frühjahr 1938	81 868	—	27 719	—
Herbst 1938	100 807	—	142 457	—
Frühjahr 1939	121 868	—	285 000	—
Herbst 1939	121 868	1900	280 000	1700
Frühjahr 1940	121 868	1600	200 000	2566
Herbst 1940	121 868	2150	359 164	3738
Frühjahr 1941	162 368			

Für die Herbstmesse 1940 standen über 81 000 m² gedeckter Raum sowie drei weitere Hallen mit zusammen 5100 m² zur Verfügung, die durch einen Zellenbau von 800 m² Grundfläche vergrößert wurden.

Straßburg erfuhr durch Eingliederung von Gemeinden mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1940 eine Erweiterung und zählte zur Jahreswende 1940/41 250 000 Einwohner. Für 1930 und 1910 wurden auf der damaligen Fläche 181 000 und 179 000 Einwohner angegeben.

Die Bevölkerung des Protektorates Böhmen und Mähren wird auf Grund der Ausgabe von Lebensmittelkarten für Anfang 1940 mit 7 830 000 Einwohnern angegeben. In dieser Zahl sind die seit 1939 zugezogenen Reichsdeutschen und die

Wehrmichtsangehörigen nicht enthalten. Bei einer Fläche von 48 959 km² kann die Bevölkerungsdichte mit 151 je km² angegeben werden. In den vier Großstädten Prag (977 000), Brünn (296 000), Mährisch-Ostrau (130 000), Pilsen (120 000) wohnen 21% der Gesamtbevölkerung. Olmütz, Budweis, Zlin, Proßnitz weisen 64 130, 42 100, 42 000 und 33 500 Bewohner auf.

550 000 Volksdeutsche in Rumänien. Die vorläufigen Ergebnisse einer Bestandesaufnahme der Volksdeutschen in Rumänien, die auf Anweisung der Volksgruppenführung erfolgte, nennen als Zahl derselben im Gau Banat 310 509, im Gau Siebenbürgen 219 722, im Gau Altrumänien rund 20 000, insgesamt rund 550 231. Durch Abzweigungen von den Gauen Banat und Siebenbürgen wird ein weiterer Gau Diemrich mit gleichnamigem Hauptort Diemrich (Deva) gebildet. Die größeren Städte weisen folgende Zahlen an Deutschen auf: Temeschwar 34 008, Hermannstadt 26 739, Kronstadt 15 883, Reschitza 13 248, Bukarest 12 500, Hatzfeld 7640, Mediasch 7323, Steierdorf-Anina 7110, Arad 7020, Lugosch 6414, Neu-Arad 5948, Neu-Sankt Anna 5855, Schäßburg 5275.

Da durch die Bestandesaufnahme die Deutschen des völkischen Streugebietes in Altrumänien und die im Südbuchenlande zurückgebliebenen Deutschen noch nicht erfaßt sind, ist mit einer Erhöhung der bisher vorliegenden Zahlen zu rechnen. Die Ergebnisse der Bestandesaufnahme werden zur Zeit verarbeitet, um als Grundlage für die Aufstellung des Nationalkatasters der deutschen Volksgruppe in Rumänien und für die Aufstellung von Volkspässen für alle ihre Angehörigen zu dienen.

Rumäniens Erdölproduktion und Ausfuhr 1933—1940. Nach dem Monitorul Petrolui Roman beliefen sich Gewinnung, Eigenverbrauch und Ausfuhr von Petroleum und dessen Nebenprodukten 1940 im Vergleiche zu den vorhergehenden Jahren wie folgt (in Tonnen):

	Produktion	Eigenverbrauch	Ausfuhr
1940	5 750 000	1 850 000	3 530 000
1939	6 240 000	1 785 000	4 175 000
1938	6 610 000	1 675 000	4 500 000
1937	7 153 000	1 620 000	5 650 000
1935	8 394 000	1 480 000	6 600 000
1933	7 387 000	1 330 000	5 900 000

Erdbeben in Rumänien. Das Erdbeben, das in den ersten Morgenstunden des 10. November 1940 Bukarest und eine Anzahl anderer Örtlichkeiten, wie Câmpina, Moreni, Panciu bei Focsani, heimgesucht hat und in mehreren Nachbeben aufgezeichnet worden ist, war das schwerste und verlustreichste, das Rumänien überstanden hat. Die Mitte Februar 1941 veröffentlichten Ziffern melden 596 Tote und 1271 mehr oder weniger schwer verletzte Personen.

Erdbeben in Thessalien. Am 1. März 1941 hat ein schweres Erdbeben die Stadt Larissa am Peneios in Thessalien heimgesucht. Nach den bisher nur spärlichen Nachrichten sind etwa 60% der Häuser teils eingestürzt, teils mehr oder minder stark beschädigt worden, so daß ein großer Teil der Bevölkerung innerhalb weniger Sekunden obdachlos geworden ist. Die gewerbefleißige Stadt Larissa zählt etwa 30 000 Einwohner.

Erdbeben in Iran. Ende Februar 1941 wird aus Birdjend in Ost-Iran gemeldet, daß der Ort *M o h a m m e d A b a d G h a e n* am Rande der großen Wüste durch ein schweres Erdbeben völlig verwüstet wurde. Von den 700 Einwohnern des Dorfes sind etwa 600 Tote zu beklagen. Das gesamte Vieh ist umgekommen.

Finnisch-Karelische Republik als 12. Bundesrepublik des SSSR. umfaßt die seit 27. Juli 1923 autonome Republik Karelilien und das durch den finnisch-russischen Vertrag vom 12. März 1940 an Rußland gefallene Gebiet (vgl. Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft, Wien 1940, S. 192). Die Hauptstadt der jüngsten Bundesrepublik ist Petrosawodsk.

Die Harzgewinnung der SSSR. reiht in der Harzgewinnung der Welt mit 70 000 bis 80 000 t an dritter Stelle nach den Vereinigten Staaten von Amerika mit einer jährlichen Erzeugung von 400 000 bis 500 000 t und Frankreich mit einer solchen von 90 000 bis 100 000 t; bei den riesigen Beständen an Nadelholz in den weiten Gebieten der Sowjetunion ist aber eine weitere beträchtliche Steigerung möglich und in der Zukunft zu erwarten. Eine jährliche Ausbeute von je 1,3 bis 1,5 kg Harz je Baum erbrächte, nach russischen Berechnungen, je ha 140 kg Harz, bzw. daraus 100 bis 110 kg Kolophonium; darnach wäre zur Deckung des Bedarfes der SSSR. an Harzerzeugnissen eine Harzungsfläche im Ausmaße von 1 150 000 ha nötig. Nicht ausreichend vorhandene Arbeitskräfte bei stets schwankender Zahl und geringen Leistungen waren die Ursache, daß 1938 der Plan nur zu 86 v. H. erfüllt werden konnte.

Das zentrale Forschungsamt für Waldwirtschaft hat in verschiedenen Forstbetrieben des Staates 55 Versuchsflächen, davon 16 im Siversker Forstbetrieb bei Leningrad, 23 im Padansker Forstbetrieb in Karelilien und 16 im Sawodonkowsker Forstbetrieb in Westsibirien mit verschiedenen Waldtypen, Alters- und Qualitätsklassen eingerichtet. Die Lachten werden 2 m über dem Erdboden angebracht (20 cm breit bei 40 bis 50% des Baumumfanges). Die Harzung selbst erfolgt nach dem deutschen Verfahren. Als Auffangergerät werden Trichter aus Eternit oder verzinktem Blech angehängt. Der Ertrag wird vielfach durch die natürlichen Bedingungen, besonders den klimatischen, von der Art des Waldes, dem Alter der Bäume u. a. beeinflußt. Bestände mit größerem mittleren Durchmesser der Stämme und besser entwickelter Krone setzen größere Harzmengen an, ebenso Bäume höheren Alters (bis zu einer noch nicht festgestellten Grenze), die aber auch nach den Standortsbedingungen schwankt.

Schließlich sei noch bemerkt, daß Rußlands Harzgewinnung für die Terpentinherstellung wohl 1780 von den Engländern begründet, aber bald in Verfall geraten war, erst nach dem Weltkrieg wieder aufgenommen wurde (1923 wurden 413 t ausgewiesen), nunmehr aber rasch aufstieg und 1938 rund 88 000 t erreicht hat. Früher Käufer auf dem amerikanischen Markt, ist Rußland nun in der Lage, seinen Bedarf nahezu selbst zu decken; 65% werden von der Seifenindustrie, 10% in der Papierindustrie und der Rest in der Erzeugung pharmazeutischer Artikel und von anderen Industriezweigen aufgenommen. M. L.

Die **Fläche der Türkei** ist durch die Eingliederung des Hatay um rund 4939 km² gewachsen; sie umfaßt nun 767 675 km². Davon werden 23 975 Europa, 743 700 Asien zugezählt.

Die **Bevölkerung** wird nach der Volkszählung vom 20. Oktober 1940 mit 17 875 000 angegeben. Die vorhergehenden Ermittlungen nennen 1935 16 158 000,

1927 13 653 500. Von 1925 bis 1935 läßt sich so eine Zunahme von 2,3%, von 1935 auf 1940 von 1,8% im Jahre berechnen. In diesen Angaben bleibt der Hatay, das Vilajet Iskenderum = Alexandrette unberücksichtigt. Die Bevölkerung dieses Gebietes der Türkei wird mit 225 000 bis 250 000 angegeben werden können, von welcher Zahl etwa 25 000 in Iskenderum, 20 000 in Antakije leben. Der Hatay gewinnt in der kommenden Zeit aus seiner Lage große Bedeutung. Vgl. unsere „Mitteilungen“ 1937, S. 97, 1938, S. 357, 1939, S. 178 und 358. Hier folgen die Einwohnerzahlen der bedeutenderen Siedelungen.

Stadt	1910	1935	Stadt	1940	1937
Istanbul	789 346	741 168	Samsun	36 917	32 482
Izmir	184 362	170 959	Erzurum	36 414	33 104
Ankara	155 544	122 720	Urfa	34 829	31 721
Adana	89 990	76 473	Trabzon	33 040	29 682
Bursa	77 348	72 187	Maraş	30 695	29 402
Eskişehir	60 614	47 045	Mersin	30 193	27 620
Gaziantep	57 314	50 935	Izmit	29 126	18 693
Konya	56 698	52 039	Balikesir	29 059	26 699
Kayseri	53 908	46 181	Antakya	28 127	—
Edirne	45 168	36 121	Tarsus	27 733	24 382
Diyarbakir	43 264	34 642	Afyon	26 947	24 159
Sivas	41 274	33 890	Kilis	26 576	24 620
Malatya	38 009	27 296	Adapazari	25 455	24 839
Manisa	37 701	30 877	Elâziğ	25 346	23 178
Zonguldak	37 420	20 603	Antalya	25 075	22 993

Die Verwaltung des **Suezkanals** hat Ende 1940 mitgeteilt, daß sie die Durchgangsgebühren auf 8 Shilling für die Tonne Ladung und auf 4 Shilling für die Tonne Ballast zu erhöhen beabsichtige. Bald darauf ließ sie verlauten, außerstande zu sein, ihren Verpflichtungen mangels an Barmitteln nachzukommen. Wohl wenige Unternehmungen haben ähnliche große Gewinne zu verzeichnen vermocht wie die Wasserstraße zwischen Rotem und Mittelmeer, also zwischen Indischem und Atlantischem Ozean. Über die Durchfahrt durch den Suezkanal wurde in unseren „Mitteilungen“ wiederholt ausführlich berichtet; 1939, S. 178, wurde auf die Rückläufigkeit des Verkehrs im Jahre 1938 aufmerksam gemacht, die sich 1939 und besonders 1940 verschärfen mußte. Da in der Verwaltung des Suezkanals in nächster Zeit Änderungen eintreten werden, sei der Stand der jüngstvergangenen Jahre hier festgehalten.

Schon wiederholt ist bisher darauf hingewiesen worden, daß die Verwaltung des Suezkanals sich mit den Interessen der Benützer desselben nicht in Übereinstimmung befindet, die ja die Gebühren aufbringen müssen, deren Heimatstaaten also auch am Gewinn Anteil haben sollten. Das Direktorium der Kanalgesellschaft besteht aus 21 Franzosen, 10 Engländern, 1 Niederländer, 2 Ägyptern, welche letztere man der Zahl der Engländer zurechnen kann. Die Aktien des Kanals befinden sich fast zur Hälfte in britischem Besitz. Alle anderen Staaten sind in der Kanalverwaltung nicht vertreten, haben daher auf die Einhebung der Gebühren keinen mittelbaren Einfluß, obwohl § 24 der Satzungen der Suezkanalgesellschaft bestimmt, daß die Mitglieder der Verwaltung aus jenen Staaten gewählt werden sollen, die an dem Unternehmen am meisten interessiert sind. Berlin und Rom haben schon vor Jahren die Forderung nach Herabsetzung der Gebühren und nach einem entsprechenden Anteil an der Verwaltung erhoben, die interessierte Schifffahrt hat

die Umfahrung Afrikas in ihre Pläne aufgenommen und die rasch aufstrebenden Handelsfahrzeuge Japans haben in den letzten Jahren den Suezweg gemieden.

Die Durchfahrt durch den Suezkanal verzeichnete 1938:

Flagge	Zahl der Dampfer	1000 NRT	%
Großbritannien	3028	17 357	50,4
Italien	984	4 626	13,4
Deutschland	499	3 135	9,1
Niederlande	476	3 028	8,8
Frankreich	260	1 748	5,1
Norwegen	295	1 484	4,3
Griechenland	199	790	2,3

Reingewinn und Anteil je Aktie zeigen seit 1935 folgende Angaben:

	Reingewinn Millionen Francs	Anteil je Aktie
1935	553	540
1936	625	600
1937	852	820
1938	914	829
1939	604	580

Die Suezkanal-Aktien haben einen Nominalwert von 250 Franken, so daß 1937 und 1938 Dividenden bis zu 350% des Nennwertes der Aktie bezahlt worden sind.

Straße Kairo—Bagdad. In den ersten Januartagen 1941 wurde die Kraftwagenstraße Kairo—Bagdad in der Strecke Kairo—Amman (Hauptstadt von Transjordanien)—Jerusalem in Betrieb genommen; der zweite Teil Jerusalem—Bagdad soll in den nächsten Monaten fertiggestellt werden. Die strategische Bedeutung dieses neuen Verkehrsweges (von Kairo nach Jerusalem gibt es auch eine Eisenbahnverbindung) ist offensichtlich; sie dient vor allem der Zufuhr von Erdöl aus dem Irak nach Ägypten, da die Erdölleitung aus dem Irak nach Haifa durch Fliegerangriffe außer Betrieb gesetzt worden ist.

Die Burmastraße, richtiger Burma-Verkehrsweg, während der jüngsten kriegsrischen Entwicklungen im Fernen Osten viel genannt, umfaßt Eisenbahn und Kraftwagenstraße vom Golf von Martaban im westlichen Hinterindien nach den südchinesischen Provinzen, für die er seit der Besetzung der Yünnanbahn durch japanische Truppen die einzige Verbindung mit der Außenwelt geblieben ist. Der Burma-Verkehrsweg beinhaltet im Gebiete der dem Kolonialministerium in London direkt unterstellten englischen Kolonie Burma (früher eine Provinz von Britisch-Indien) die Eisenbahnlinie von Rangoon, Residenzstadt und zugleich Haupthafen von Burma mit rund 350 000 Einwohnern, nach Lashio. Die 903 km lange Strecke ist bis 333 km landeinwärts zweigleisig und bis Mandalay (621 km) recht leistungsfähig. Von hier an verschlechtern sich die Betriebsverhältnisse sehr wesentlich, weil die nunmehr nordostwärts verlaufende Bahntrasse auf einer 282 km langen Strecke das 2000 m hohe Kalkplateau der Shan-Staaten mit einer Steigung 1:40 (und auf einer Länge von 5,6 km sogar mit 1:25) emporklettert, Steigungen, die zahlreiche Kunstbauten erfordert haben. Der Goteik-Viadukt, der als eines der bedeutendsten Bauwerke der Welt gilt, ist 689 m lang und trägt den Schienenstrang in 259 m Höhe über das Flußbett. Trotz guter Ausstattung der Bahn mit

Garaslokomotiven mit bis 15 300 kg Zugkraft ist die Leistungsfähigkeit der Strecke Mandalay—Lashio, dem Endpunkt der Bahn, recht beschränkt. Die hier beginnende Kraftwagenstraße verläuft noch etwa 130 km auf englischem Gebiet, durchzieht hierauf die chinesische Provinz Yünnan, eine der ärmsten und am wenigsten bevölkerten Provinzen Chinas (rund 30 Einwohner auf 1 km²), überschreitet Salween und Mekong und erreicht etwa 200 km stromaufwärts von Chung-King, dem gegenwärtigen Sitz der Regierung Chian-Kai-Chek, den Yangtse-Kiang. Die Straße, deren Länge mit etwa 1300 km angegeben wird, durchzieht sehr gebirgiges, zerklüftetes Land und hat sehr große Höhenunterschiede zu überwinden. Sie fällt von Lashio (über 2000 m Seehöhe) bis zum Übergang über den Salween an der chinesischen Grenze auf 550 m, um dann neuerdings zur Wasserscheide zwischen dem Yangtse-Kiang, dem Mekong und den übrigen gegen Süden strömenden Flüssen zu über 2000 m emporzusteigen (Steigungen bis 7%). Sie quert ein an Wolframerz reiches Gebiet, das zirka 8000 Tonnen jährlich, d. s. 50% der Welterzeugung, erstellt. (Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Jg. 1940, Heft 6, S. 1037 f.)

Die Bevölkerung Mandschukuos wird für Anfang 1940 nach amtlichen Berechnungen mit rund 39,5 Millionen angegeben; sie ist seit Bildung des mandschurischen Staates 1932 jährlich um 4%, im ganzen um etwa 10 Millionen gewachsen. Auf 1000 Frauen zählte man 1940 1202 Männer. Die Zahl der Haushaltungen beträgt rund 6,447.600. Die Bevölkerungsdichte wird bei einer Fläche von 1,3 Millionen Quadratkilometern zu 30 Einwohner je Quadratkilometer berechnet. 37,5 Millionen Mandschu, d. h. Chinesen, stehen 1,2 Millionen Koreaner, 650.000 Japaner, 100.000 Russen und 50.000 andere gegenüber.

USA.-Stützpunkte auf Gebieten des britischen Weltreiches im Atlantik. Großbritannien hat den Vereinigten Staaten von Amerika „umsonst und ohne Vorbehalt die Pacht für den Ausbau sowie sofortige Verwendung von Flotten- und Luftstützpunkten“ an Stellen der Halbinsel Avalun an der Süd- und Ostküste Neufundlands, an der großen Bucht der Bermudas, an der Ostküste der Bahamainseln (Mariguana), an der Portlandbucht westlich von Kingston auf Jamaica, an der Westküste von Santa Lucia, an der Westküste von Trinidad im Golf von Pavia, auf Antiqua und in Britisch-Guayana an der Mündung des Essequibo und am Ufer des Demeraraflusses gewährt. Dies geschieht „auf Grund der Freundschaft und des sympathischen Interesses, das die Regierung S. M. für die nationale Sicherheit der Vereinigten Staaten empfindet, und aus dem Wunsche heraus, die Tätigkeit der Vereinigten Staaten zu einer wirksamen Zusammenarbeit mit den anderen amerikanischen Staaten zur Verteidigung der westlichen Erdhälfte zu verstärken“. Die Pacht erstreckt sich auf 99 Jahre und schließt gemäß eines noch zu treffenden näheren Abkommens über Kompetenzverteilung alle Hoheitsrechte ein. Die Vereinigten Staaten gewinnen damit zu den alten Stützpunkten Key West, Guantánamo, Borinquen, San Juan, St. Thomas neue starke Verteidigungsplätze.

Neue Luftlinie über den Atlantik. Die Panamerican Airways planen eine zweite transatlantische Luftverbindung. Sie soll von Lissabon über Portugiesisch-Guinea an der Westküste Afrikas und die britische Insel Trinidad, auf der die Vereinigten Staaten einen Stützpunkt erworben haben, nach New York führen. Die Route ist fast doppelt so lang als die vom Yankee-Clipper beflogene Bermuda-Route, aber die Gesellschaft glaubt, daß die günstigeren atmosphärischen Bedingungen besonders während des Winters diesen Nachteil aufheben.

Die Bevölkerung der Vereinigten Staaten von Amerika. Seit 1790 haben in den Vereinigten Staaten von Amerika in regelmäßigen Abständen von zehn Jahren Volkszählungen stattgefunden, die das starke Bevölkerungswachstum ziffermäßig erkennen lassen. Seit Bestehen der Staaten ist die Bevölkerung auf das Dreiunddreißigfache, seit 1870 um das Dreifache, in den letzten 50 Jahren auf das Doppelte gestiegen. Als vorläufiges Ergebnis der Zählung vom 1. April 1940 werden 131,4 Millionen Bewohner veröffentlicht. So nehmen die Staaten an Volkszahl, wenn der Kolonialbesitz unberücksichtigt bleibt, nach China mit 427 Millionen, SSSR. (europäischer Teil) rund 180 Millionen den dritten Platz unter den Staaten der Erde ein. Großdeutschlands Bevölkerung ist mit ungefähr ± 110 Millionen anzugeben, doch stehen letzterer nur $\pm 840\,000\text{ km}^2$ gegenüber den 7,9 Millionen km^2 der USA. zur Verfügung. Im Deutschen Reiche leben auf 1 km^2 132 Einwohner, in USA. 17.

Die Bevölkerung der Vereinigten Staaten von Amerika seit Ende des 18. Jahrhunderts:

	Bevölkerung in 1000	Zunahme gegen- über der vorigen Zählung in v. H.	Einwohner je km^2		Bevölkerung in 1000	Zunahme gegen- über der vorigen Zählung in v. H.	Einwohner je km^2
1790	3 930		1,7	1870	38 558	23	5
1800	5 308	35	2,3	1880	50 156	30	6,4
1810	7 240	36,4	1,6	1890	62 948	25,5	8
1820	9 638	33	2,1	1900	75 995	21	10
1830	12 866	33,5	2,8	1910	91 972	21	12
1840	17 069	33	3,7	1920	105 711	15	13,5
1850	23 192	36	3	1930	122 775	16	16
1860	31 443	36	4	1940	131 410	7	17

„Wirtschaft und Statistik“, 20. Jahrg., 20. Heft, 1940.

Die Eisenindustrie der Vereinigten Staaten in der Rüstungskonjunktur. Das vergangene Jahr war für die Eisenindustrie der Vereinigten Staaten durch eine Rekorderzeugung gekennzeichnet, ist doch die Roheisenerzeugung gegenüber dem Vorjahr (1939) um 44% auf 46,36 Millionen Tonnen und die Rohstahlgewinnung um 39% auf 64,55 Millionen Tonnen gestiegen, wobei die Produktion der Hochofenbetriebe in den letzten Monaten einer Jahresleistung von 53 Millionen Tonnen und der Stahlwerke einer solchen von 76 Millionen Tonnen entsprach. Damit ist die gegenwärtige Leistungsfähigkeit der Industrie nahezu voll ausgenützt.

	Roheisengewinnung der Vereinigten Staaten in Millionen Tonnen	Rohstahlgewinnung in Millionen Tonnen
1929	43,29	55,19
1932	8,92	13,54
1936	31,12	47,56
1937	37,08	50,30
1938	19,08	28,19
1939	32,09	46,42
1940	46,36	64,55

Eine im Auftrage des Verteidigungsrates der Vereinigten Staaten durchgeführte Untersuchung veranschlagte den Rohstahlbedarf für 1941 auf über 93 Millionen Tonnen, dem aber eine Produktionskapazität der Stahlwerke unter Berücksichtigung der schon weitgehend in Angriff genommenen Anlageerweiterungen von schätzungsweise nur 83 Millionen Tonnen gegenübersteht.

Verstärkter Verkehr durch den Panamakanal. Die zu Beginn des Monats Januar bekanntgegebene Washingtoner Handelsübersicht läßt eine starke Erhöhung der Kupfereinkäufe der Sowjetunion in den Vereinigten Staaten erkennen, wie überhaupt ein wachsender Warenverkehr von den nord- und südamerikanischen Staaten durch den Panamakanal nach Sibirien beobachtet werden kann. Rußland dient zwar nicht als Spediteur, sondern ersetzt nur in Wladiwostok Vorräte. Es hat in den letzten drei Monaten mehr Baumwolle eingeführt als früher in einem Jahr. Dasselbe gilt für Öle und Bohrmaschinen. Nach Bericht aus Washington sind die Verschiffungen und Bestellungen Rußlands augenblicklich zurückgegangen.

Der **Entwicklung der Landwirtschaft Brasiliens** ist Pierre Deffontaines Arbeit „Une évolution agricole en pays tropical: L'agriculture au Brésil“ (Ann. de Géogr., Nr. 274, 15. Juli 1939, S. 385—392) unter Berücksichtigung der Verhältnisse vor Ausbruch des gegenwärtigen Krieges gewidmet.

Da Brasilien Agrarstaat ist, kommt hier der Landwirtschaft eine besondere Rolle zu, wobei sie alle Merkmale einer auf Ausfuhr eingestellten Wirtschaft sowie Pioniercharakter trägt.

Die in vielen Fällen nur dürrtig gerodeten Felder werden auch heute meist nur bis zur Erschöpfung des Bodens bestellt, bis neuerlich ein Stück Land gerodet wird. Da die Grundbesitzer auf diese Weise eine Parzelle nach der anderen roden und erschöpfen, nimmt einerseits der Wald an Ausdehnung ständig ab, andererseits liegen stets große Flächen brach. In der vordersten Linie der Landeserschließung steht besonders der Kaffeebau, der jedoch bei seinem Vorschreiten in das Neuland stark erschöpften Boden hinter sich läßt.

In der Geschichte der Landwirtschaft Brasiliens, die durch einander ablösende Monokulturen gekennzeichnet ist, lassen sich mehrere große Perioden unterscheiden; so jene der Zuckerrohrkultur, welcher Nordostbrasilien seinen Reichtum im 17. und 18. Jahrhundert verdankt. (Heute entwickeln sich wieder Zuckerrohrplantagen im Staate São Paulo, während die zahlreichen Fazendas im Süden von Minas Geraes infolge der Abholzung aufgelassen wurden.) Zu den Monokulturen zählt ferner die Tabakkultur, die im Gegensatz zu Zucker und Kaffee von kleineren Kolonisten gepflegt wurde und ihre Hauptblüte im 18. Jahrhundert, vor allem in der Umgebung von Bahia, fand. Im Staate São Paulo folgt eine Periode der Baumwollkultur jener des Kaffees, dessen mannigfaches Schicksal als bekannt angesehen werden darf. Im Staate Rio de Janeiro scheint derzeit die Orangenkultur in besonderer Entwicklung begriffen zu sein.

Gegenwärtig befindet sich die brasilianische Landwirtschaft in völliger Umwandlung, da, wie sich immer wieder erwies, die Monokulturen tiefen Krisen unterworfen waren. Man wendet sich jetzt einer vielseitigeren Wirtschaftsweise zu und schränkt gleichzeitig den Großgrundbesitz ein. In zahlreichen Fällen wurde Großgrundbesitz aufgeteilt, selbst an der Front der Landnahme überwiegt die Besitzgröße von 60 ha. Nur in manchen Gebieten, wie in jenen mit Zuckerrohrkultur, bildete sich unter dem Druck der letzten Wirtschaftskrise ein neuer Großgrundbesitz durch Zusammenschluß mehrerer Fazendas. Allgemein wird jetzt in Brasilien die Schaffung von Mittelbesitzen gefördert; man hofft, dadurch ein seßhaftes Bauerntum zu schaffen, eine Hoffnung, die bisher allerdings unerfüllt blieb. Das Bild der Agrarlandschaft ändert sich mit dem Zurückgehen der Monokulturen, indem die gleichmäßig bestellten Flächen im Landschaftsbild nunmehr stark zurücktreten.

Die meisten Fazendas bauen heute neben Kaffee Baumwolle an. Bananen- und Orangenkulturen sowie Reis- und Maisanbau nehmen an Ausdehnung zu. Manche Pflanzen eignen sich auch für bereits etwas erschöpfte Böden, wie die Baumwolle, die heute im Staate São Paulo am stärksten gepflegt wird. Mit seiner Baumwollproduktion steht Brasilien gegenwärtig bereits an vierter Stelle unter den Ländern der Erde. Die Baumwolle liefert den Rohstoff für die wichtigste Industrie des Landes, die Textilindustrie. Wachsende Verbreitung findet nun auch der Kakao, mit dessen Erzeugung Brasilien in der Weltproduktion an zweiter Stelle steht, während es bezüglich der Rizinuserzeugung die erste Stelle einnimmt. Jüngeren Datums als die genannten Kulturen ist der Gemüseanbau europäischer Pflanzen wie Tomaten, Kartoffeln, Karfiol usw., welche bereits zum Teil ausgeführt werden und infolge der jahreszeitlichen Verschiedenheit auf der Nord- und Südhalbkugel gute Absatzmöglichkeiten besitzen. Ähnliche Möglichkeiten bestehen auch für den Obstbau, und zwar vor allem für Orangen (in der Ausfuhr Brasiliens an fünfter Stelle stehend) und Ananas.

Brasilien zeigt durch seine große Getreideeinfuhr (80% des Getreidekonsums werden eingeführt) eine starke Abhängigkeit von den Ländern gemäßigter Breite und liefert ein Beispiel mehr für die Ernährungsumstellung der Länder niedriger Breiten auf jene der höheren Breiten, da in Brasilien ursprünglich nur Maniok- und Maismehl verwendet wurden. Ähnliche Verhältnisse bestehen bezüglich des Weines, dessen Genuß heute schon in allen Kreisen verbreitet ist; er wird zum Teil bereits im Lande selbst geerntet.

Eine weitere Veränderung in der Landwirtschaft Brasiliens vollzieht sich im Übergang von der Sammelwirtschaft zur Pflanzung bei manchen Kulturen wie Kautschuk und Mate. In der Geschichte des Landes kommt der Sammelwirtschaft eine große Rolle zu: vorerst war es besonders das Brasilholz, im vorigen Jahrhundert der Kautschuk der Amazonaswälder sowie die Mateblätter im südlichen Brasilien, die einerseits zur Erschließung des Landes führten, andererseits die Bevölkerung immer wieder bewegten, die Wohnsitze zu wechseln und ein Sammlerleben zu führen.

Nicht weniger tiefe Veränderungen als in den bisher besprochenen Zweigen der Landwirtschaft vollzogen sich in jüngster Zeit auch in der Viehzucht. Da Brasilien ursprünglich keine eigenen Haustiere kannte, mußten diese eingeführt werden. Die Viehzuchtgebiete sind die Hochflächen des Landinneren und unterscheiden sich in Zusammensetzung der Bevölkerung und deren Lebensweise wesentlich von den Anbaugebieten: hier eine weiße Herrschichte über einer farbigen Arbeiterschicht, dort die der alten portugiesischen Einwanderungswelle entstammenden Viehzüchter mit sehr einfacher Lebensweise. An der Berührungszone der beiden Wirtschaftsgebiete blühten die großen Märkte auf wie Tres Corações im Staate Minas Geraes oder Feira de Sant' Anna im Staate Bahia.

Ursprünglich wurde neben Lebendvieh auch Trockenfleisch exportiert, heute wird Gefrierfleisch ausgeführt, das in den großen Schlachthäusern der Südstaaten hergestellt wird. Man strebt in den letzten Jahren auch nach Steigerung der Milch-erträge und in der Umgebung der größeren Städte entstanden Viehzuchtfazendas mit Molkereianlagen. Nach Deffontaines Angaben zählt Brasilien derzeit 41 Millionen Rinder, 23 Millionen Schweine und 6 Millionen Schafe.

Rückblickend läßt sich feststellen, daß sich in Brasiliens Landwirtschaft während der relativ kurzen Zeitspanne von drei Jahrhunderten tiefgreifende, besonders deutlich sichtbare Wandlungen vollzogen. Hier zeigt sich uns ein Typ der landwirtschaftlichen Entwicklung gleichsam im Zeitraffertempo.

A. Kratochwill-Kallbrunner.

Inseln im Indik und Pazifik. Im Großen Ozean finden sich weitaus mehr kleine Inseln als im Indik oder gar im Atlantik, der überhaupt inselarm ist. Die meisten kleinen Inseln in den Ozeanen sind vulkanischer Entstehung oder Bildungen von Korallen. Nur auf wenigen kleinen Inseln sind an der Oberfläche kristalline oder sonstige kontinentale Gesteine vorhanden. Bei einigen trifft man sie im Untergrund unter vulkanischen Gesteinen oder unter Korallenriffen an. Von solchen kleinen Inseln im Indik und Pazifik sollen nun einige ihrer Gesteinsbeschaffenheit nach aufgezählt werden.

Das Christmas-Eiland südlich von Java ist ein gehobenes Atoll, in dessen Untergrund sich jedoch eruptives Gestein befindet. Kokos- und Keeling-Insel sind eine Atollbildung der Gegenwart. Vulkanische Inseln sind Neu-Amsterdam, St. Paul, Prinz-Edward-Insel, die Crozetinsel und die Kerguelen, die mit 5500 km² die größte dieser Inseln ist.

Die Seychellen, die rings von Saumriffen umgeben sind, bestehen aus kontinentalen Gesteinen (Granite und kristalline Schiefer). Kontinentale Gesteine kommen auf kleinen Inseln mit größerer Landferne im Bereiche des Indischen Ozeans nur noch im Untergrund von Mauritius vor. Reunion und die vier Komoreninseln sind vulkanischer Natur. Die Lakkadiven, Malediven, die Chagosinseln und die Amiranten sind Korallenriffe.

Von den kleinen Inseln des Stillen Ozeans ist die Scott-Insel beim Eingang zur Roßsee aus Olivinbasalt aufgebaut. Mindestens eine der fünf Balleny-Inseln hat einen aktiven Vulkan. Auckland- und Macquarie-Insel haben einen granitischen Untergrund. Die Campbell-Insel weist durch ihren Besitz verschiedener Sedimentgesteine auf Neu-Seeland hin. Die Antipoden-Insel ist aus Tuffen und Basalten aufgebaut; granitisch sind dagegen die 13 kleinen Inseln der Bounty-Gruppe. Auf vulkanische Ausbrüche müssen die Inseln Lord Howe und Norfolk zurückgeführt werden. Die Fidschi-Gruppe setzt sich aus über 200 Inseln zusammen. In ihnen findet man Basalt und Andesit, im Untergrund Granit und mesozoische Schiefer. Auch die etwa 40 Inseln der Neuen Hebriden besitzen alte Gneiskerne und alte Eruptivgesteine, dazu auch noch rezente vulkanische Gesteine. Auch auf Palau ließ sich ein granitischer Kern erkennen. Es erheben sich auf dieser Insel Andesitberge. Korallenkalksteine sind außerdem vorhanden. Auch Yap muß zu den Inseln mit kristallinischem Untergrund gezählt werden. Die Marianen sind überwiegend vulkanischer Natur. Auf der schon ziemlich großen Insel Neu-Kaledonien, die zwar nur 40 km breit, aber 400 km lang ist, hat man paläozoische und mesozoische und auch Ergußgesteine festgestellt. J. K.

Dr. Karl Diwald †. Am 22. Januar 1941 ist der Professor der Lehrerakademie in Wien, Dr. Karl Diwald, nach kurzem, schwerem Leiden gestorben.

Mit ihm ist eine eigenartige Persönlichkeit unter den Wiener Geographen geschieden, ein Schüler Albrecht Pencks, der sich früh durch die geologisch-morphologische Betrachtungsweise der Frühzeit des Altmeisters ganz gefangen nehmen ließ und nun mit der ihm eigenen Hartnäckigkeit Lehrziel und Methode dieser Betrachtungsweise bis in die letzten Folgerungen auszuwerten suchte. Diwalds Verdienst an der Schulung junger Lehrer durch Lehrwanderungen, wie er es durch seine Dissertation „Die Landschaft als Lehrmittel“ zum Ausdruck brachte, muß hier eigens vermerkt werden. Später beschäftigten ihn besonders Probleme der Talgefällsentwicklung und die Geographie der Stadt Rom.

Hans S l a n a r.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1941

Band/Volume: [84](#)

Autor(en)/Author(s):

Artikel/Article: [Kleine Mitteilungen. 36-50](#)