

harter Kritik veranlaßt —, leider konnte er selbst kein eigenes Werk in diesem Sinne fertigbringen. Die Morphologie der Quellen und Bachursprünge im bewaldeten Mittelgebirge, die Theorie der Mäanderbildung, der Wandverwitterung, der Bergsturz- und Höhlenbildung sind von ihm wesentlich gefördert worden. Besonders verdienstvoll war seine Einwirkung auf die angehenden Geographen während seiner langjährigen Tätigkeit in Wien.

Wem es vergönnt war, Lehmann nicht nur von der wissenschaftlichen und kritischen Seite, sondern auch als Freund zu kennen, der weiß, welcher Mensch mit ihm dahingegangen. Er gab schonungslos Kritik — aber er nahm sie auch. „Verdammt rau, aber herzlich“ war sein Wahlspruch. Das Rauhe haben ihm viele nachgeahmt, das Herzliche kaum einer getroffen. Aber welcher goldene Kern lag unter der rauhen Schale! Er litt schwer unter den Hemmungen der Nachkriegszeit und unter Schäden, die er sich in der kargen Periode seines Pariser Studiums zugezogen. Ich erinnere mich des Verbeißen seiner Leiden, als wir in einer Seilschaft am ersten Gletscherkurs des Alpenvereins 1912 unter dem unvergesslichen Sebastian Finsterwalder und Arnold Heß standen.

Lehmann war ein Freund wissenschaftlicher Diskussion. Eine solche konnte — unsere Familien waren gut befreundet — oft tagelang dauern und der unbeteiligte Lauscher im Nebenraume hätte manchmal an einen ernsten Zwist unter den Teilnehmern an der Wechselrede denken können. War aber das Thema endgültig durchgesprochen, dann kam Otto wieder zu seiner geliebten Zupfgeige oder zum Klavier — und dann scholl fern jeder Fachsimpelei das Spingenser Schlachtlied oder der „Passauer“ oder der „Landgraf von Hessen“ durch die Nacht.

Die deutsche geographische Wissenschaft hat einen wertvollen Morphologen, die Technische Hochschule Zürich einen glänzenden Lehrer, seine Verwandten und Freunde einen edlen charaktervollen Menschen verloren. Fiducit!

Hans Slanar.

Kleine Mitteilungen.

Hilfsmittel zum Studium des Südostens und der Weltwirtschaft bieten die Finanz- und Industrie-Jahrbücher, welche seit Jahrzehnten unter dem Namen „Compass“ herausgegeben werden¹. So kann der jüngste Band mit der Überschrift „Deutsches Reich, Ostmark, Sudetenland“ sich als 74. Jahrgang bezeichnen. Diese Bücher werden wohl in erster Linie für Kaufleute, Industrielle, für Finanz- und Bankkreise herausgegeben, sie sind aber überaus wertvolle Hilfsmittel für die wirtschaftswissenschaftliche Forschung; ihr Inhalt bietet für die letztere in der Zeit der Umgestaltung Europas und Planung für eine Großraumwirtschaft wichtige Grundlagen, die in diesen Ausführungen wohl nur angedeutet werden können. Eine vordringliche wirtschaftswissenschaftliche Forschung beschäftigt sich in zahlreichen Ämtern und Unternehmungen mit dem Südostraum, welcher der vor fast 75 Jahren vom damaligen Generalsekretär der Österreichisch-ungarischen Bank, Gustav Leonhard, begründete „Compass“, an dem seither eine große Zahl in der Wirtschaft wohlverdiente Männer mitgearbeitet haben, viele Erkenntnisse zu bieten vermag. Der „Compass“ wird 1942 seinen 75jährigen Bestand begehen; die neuen Bände, in deren Vorgängern die vielen wirtschaftlichen und politischen Veränderungen seit drei Vierteljahrhunderten enthalten sind, werden seine Lebenskraft

¹ Finanz-Compass, Industrie-Compass, Wien, Compass-Verlag, Zweigniederlassungen Prag, Budapest, Bukarest, Zagreb.

beweisen. Die stattliche Reihe, die der Band „Deutsches Reich, Ostmark, Sudetenland“ mit Jahrgang 75 fortsetzen wird, gibt wie wenige andere Werke Aufschluß über den Anteil des einstigen Österreich an der Entwicklung der Wirtschaftskräfte im Südosten.

Die Verkaufsstellen einzelner großer Unternehmen haben als Vertreter hochwertiger Waren die Wirtschaft der technisch zunächst stärker rückständigen Gebiete mit deutschen Errungenschaften vertraut gemacht. Diese und andere ähnliche Bemühungen um den Fortschritt der Wirtschaft und damit der Lebenshaltung lassen sich aus diesen Büchern als Geschichtsquellen herauslesen, wie sie als wertvolle Quellenwerke für die Schicksale einzelner großer Industriegesellschaften und Banken dienen. Die Vorgänge an der Börse, die auf dem Anleihemarkt, in den Währungsverhältnissen und Staatsschulden finden Aufnahme. Versicherungsgesellschaften und Transportunternehmungen haben Berichte in eigenen Abteilungen erhalten. Im Finanz-Compass gibt es aufschlußreiche Übersichten über die Leistungen einzelner Wirtschaftszweige, die nicht selten 10 bis 20 Jahre umfassen, die in ihrer klaren Anordnung die amtlichen, schwerer lesbaren Statistiken zu ersetzen vermögen. Ein eigener Band nennt die Verwaltungsräte und Direktoren der Aktiengesellschaften, während die zuständigen Behörden sowie Wirtschaftsorganisationen in denen der Länder angeführt werden. Der „Compass“ gibt für Planungsvorhaben, die ein neues Europa schaffen helfen, vielfachen Aufschluß, insbesondere auch in den weltwirtschaftlichen Übersichten, mit denen die jüngsten Bände ausgestattet worden sind. Zahlenreihen zeigen die Anteile der einzelnen Staaten an der Weltwirtschaft; zusammenfassende Übersichten über Wert und Mengen verschiedener wichtiger Rohstoffe und Waren, Anteilen der einzelnen Staaten am Welthandel folgen Ausweise über Rohstoffvorräte und ihre Aufbereitung in 14 Industrien sowie innerhalb dieser in Untergruppen weitere Zahlenreihen über Verkehr. Die länderweisen Aufstellungen über die Leistungen der Industrie, über Verbrauch im Lande, über Verschickung nach dem Auslande geben für Wirtschaftler ohne besondere eigene Anstrengung eine Fülle wertvollsten Materials.

Die Quellen für diese Ausweise sind die amtlichen Veröffentlichungen der angeführten Staaten, die statistischen Jahrbücher, die offiziellen Berichte wie Monatsausweise in den einzelnen Staaten und die führenden Wirtschaftszeitschriften des In- und Auslandes.

Die Zahlenreihen der internationalen Statistik umfassen allein 320 Seiten, über deren Inhalt ein 15 Seiten großes Verzeichnis ins einzelne gehend Aufschluß gibt. An dieser Stelle sei nicht nur die große Zuverlässigkeit der Ziffern hervorgehoben, sondern auch die bei aller Gedrängtheit, um viel bieten zu können, saubere, leicht übersehbare Anordnung.

Neben dem Finanz-Compass gibt es 1. für die Ostmark, 2. das Sudetenland, 3. das Protektorat Böhmen und Mähren sowie die Slowakei drei Bände Industrie-Compass mit der Jahreszahl 1941/42, die auf zusammen über 5000 Seiten eine Beschreibung einzelner Industrieunternehmungen, des Handels bieten. Die einzelnen Industrien sind in mehreren Untergruppen aufgeschlossen, so die chemische Industrie in 13, die Textilindustrie in 14 Zweigen. Die Zahl der im Band Ostmark enthaltenen Firmenbeschreibungen kann mit 25 000 genannt werden, deren Übersicht ein ausführliches Firmenverzeichnis sowie ein weit aufgespaltenes Warenverzeichnis erleichtert. In diesem werden für über 6000 verschiedene Erzeugnisse die Erzeugungsstätten genannt. Diese wertvollen Hinweise von Standorten werden ergänzt durch Anführung von Händlern und vor allem durch Übersetzungen der Warenbenennungen tschechisch-deutsch, ungarisch-deutsch, serbokroatisch-deutsch,

spanisch-deutsch, englisch-deutsch, französisch-deutsch, italienisch-deutsch, so daß diese Quellenwerke auch im Ausland wohlbenutzt werden, aber auch in der Heimat zur Verständigung mit dem anderen Volkstum gute Dienste leisten können. Technisches der einzelnen Betriebe, Arbeiterstand, Art der erzeugten Ware und deren Hauptabsatzgebiete geben ein Bild der Betriebsgröße und der Beziehungen zu heimischen und ausländischen Märkten. Ein Ortsverzeichnis befriedigt weiter geographische Wünsche. Am Schluß dieser Hinweise, die den reichen Inhalt nur annähernd zu vermitteln vermögen, sei der Stand in der Ausgabe 1941 angeführt. Für 1941 gibt es fünf Bände des Finanz-Compass: für Ostmark-Sudetenland, Protektorat-Slowakei, Ungarn, Rumänien, Jugoslawien, drei Bände des Industrie-Compass, wie oben genannt. Im letzten Industrie-Compass werden als Anhang bereits die Industrie- und Handelsunternehmen in den im Frühling 1941 heimgeholten Gebieten von Untersteiermark und Savekärnten eingereiht.

Der Industrie-Compass 1941/42 nennt als Herausgeber Rudolf Hanel, der durch vier Jahrzehnte in vorderster Reihe an diesen Handbüchern mitgearbeitet hat. Die Bearbeitung des großen Werkes für 1942 kündigt einen Finanz-Compass für Bulgarien, eine Umarbeitung des bisherigen für Jugoslawien in einen Band Kroatien, Serbien, einen neuen Band Industrie-Compass für Ungarn und einen für Bulgarien an. Der „Compass“ hat sich von Jahr zu Jahr erneuert, Zehntausende von Änderungen verzeichnet er nun in 12 Monaten; er ist bei allem Auf und Ab der Wirtschaft gewachsen und wirkt im 75. Jahrgang bei Entwicklung der Großraumwirtschaft so zeitgemäß als mit dem ersten am Beginn der Großindustrie. Ein Glückwunsch zu weiterer erfolgreicher Mitarbeit an der Wirtschaft im Großraum Deutsches Reich und Südosten!

Hermann Leiter.

Die Volks- und Berufszählung 1939 ergab im **Deutschen Reiche** (vgl. „Wirtschaft und Statistik“, Heft 19) insgesamt 39,8 Millionen Erwerbspersonen: 16,5 Millionen = 41,5 v. H. in Industrie und Handwerk, 10,8 Millionen = etwa 27 v. H. in der Land- und Forstwirtschaft, 6,9 Millionen = 17,3 v. H. in Handel und Verkehr, 4,1 Millionen = etwa 10 v. H. in öffentlichem Dienst und privater Dienstleistung und endlich 1,5 Millionen in häuslichen Diensten. Der Vergleich mit den Ergebnissen früherer amtlicher Zählungen ergibt eine starke Verschiebung in der Besetzung der einzelnen Wirtschaftsabteilungen während der letzten 15 Jahre: überaus starker Zuwachs in Industrie und Handwerk (etwa 1 Million = 7 v. H.), wesentliche Minderung in der Zahl der Erwerbstätigen in der Gruppe Land- und Forstwirtschaft (etwa 800 000 = fast ein Zehntel). Die Zunahme seit der Berufszählung 1933 ist besonders groß in der Produktionsgüterindustrie, deren Bedarf an Arbeitskräften zuerst befriedigt wurde. Die Zahl der Erwerbstätigen ist vor allem in der Metallindustrie, im Baugewerbe, aber auch in der chemischen Industrie besonders groß und hat sich z. B. im Fahrzeugbau bereits verdoppelt. Das Wiedererstarren der Wirtschaft, verbunden mit erhöhtem Güterabsatz, brachte ferner eine Steigerung der Erwerbspersonen in Handel und Verkehr um etwa 760 000 = 14 v. H., während die Zahl der in öffentlichem Dienst und in privater Dienstleistung stehenden um 1,4 Millionen Menschen, also fast um 70 v. H., angewachsen ist. Selbständige im Beruf erscheinen 5,7 Millionen, mithelfende Familienmitglieder 6,7 Millionen ausgewiesen, die zusammen fast ein Drittel aller Arbeitskräfte stellen. Auf Beamte und Angestellte entfallen 2,1, bzw. 5,3 Millionen, insgesamt 18,4 v. H. (einschließlich Offizieren und langdienenden Mannschaften der Wehrmacht usw.). Über die Hälfte aller Erwerbenden stellen mit 20 Millionen die Arbeiter. Während im Altreichgebiet die Zahl letzterer gegenüber der Zählung im Jahre 1925 um 1,4 Millionen

= 8,4 v. H. zugenommen hat, die der Beamten und Angestellten um nahezu 1 Million = 17,4 v. H., ist die der Selbständigen um etwa eine Viertelmillion = 4,6 v. H. gesunken, weil eine beträchtliche Zahl nicht recht lebensfähiger Betriebe aufgelassen wurde. In der Gruppe Industrie und Handel ist die Zahl der Selbständigen im Zeitraume 1933 bis 1939 um 9,6 v. H. (Bekleidungsindustrie 31,2 v. H., Holz- und Schnitzstoffindustrie 19 v. H., Leder- und Lederwarenindustrie 17 v. H., Nahrungs- und Genußmittelerzeugung 16 v. H., Eisen-, Stahl- und Metallwarenindustrie 12 v. H.), im Handel und Verkehr um 19,6 v. H. zurückgegangen. Ähnliches geschah auch in der Landwirtschaft, wo die Bewirtschaftung kleinerer Betriebe vielfach nebenberuflich fortgeführt wird. Die Gesamtzahl der Mithelfenden hat sich um etwa 3,5 v. H. erhöht, das Verhältnis der Geschlechter zueinander wegen Einziehung männlicher Mithelfender zu Wehr- und Arbeitsdienst u. a. weiterhin zugunsten der weiblichen Arbeitskräfte verschoben. Schon 1939 waren über 40 v. H. aller weiblichen Erwerbspersonen in der Landwirtschaft beschäftigt. In ihr sind von allen Erwerbspersonen 54,8 v. H. Frauen. Den höchsten Prozentsatz weiblicher Erwerbspersonen erstellt aber naturgemäß die Wirtschaftsgruppe „in häuslichen Diensten“ mit 99 v. H.

Ein Gebietsaustausch zwischen Braunschweig und Preußen wurde im August 1941 durchgeführt, damit die Gruben und Hüttenbetriebe der Hermann-Göring-Werke Salzgitter im Lande Braunschweig vereinigt liegen. Braunschweig erhielt vom Regierungsbezirk Hildesheim der Provinz Hannover den Stadt- und Landkreis Goslar sowie mehrere Gemeinden des Landkreises Marienberg im Harz, ferner drei Gemeinden des Landkreises Wernigerode des Regierungsbezirkes Magdeburg = 535,42 qkm mit 79 104 Einwohnern, dafür kamen von Braunschweig der Landkreis Holzminden sowie einige Gemeinden der Landkreise Gandersheim, Braunschweig und Wolfenbüttel = 636,6 qkm mit 59 569 Einwohnern an Preußen.

Im **Osten des Reiches** werden alte **deutsche Ortsnamen** wiederhergestellt und polnische Ortsnamen durch deutsche ersetzt. Hier sollen folgende Kreise und ihre Hauptstädte Erwähnung finden:

Regierungsbezirk Gumbinnen:

Suwalki in Sudauen.

Regierungsbezirk Zichenau:

Sierpe in Sichelberg.

Plonsk in Plöhnen.

Makow in Mackeim.

Plock in Schröttersburg.

Mlawa in Mielau.

Pultusk in Ostenburg.

Ostrolenka in Scharfenwiese.

Przasnysz in Praschnitz.

Regierungsbezirk Litzmannstadt:

Leczyca in Lentschitz.

Sieradz in Schieratz.

Wielun in Welungen.

Regierungsbezirk Hohensalza:

Znin in Dietfurt.

Ciechocinek in Hermannstadt.

Kolo in Warthbrücken.

Wloclawek in Leslau.

Regierungsbezirk Oppeln:

Blachowinia in Blachstädt.

Zawiercie in Warthenau.

Lublinitz in Loben.

Regierungsbezirk Kattowitz:

Bendzin in Bendsburg.

Olkusz in Ilkenau.

Chrzanow in Krenau.

Neue statistische Angaben über das Elsaß. Das kürzlich vom Statistischen Amte für das Elsaß im Auftrage der Zivilverwaltung herausgegebene neue Verzeichnis der Kreise und Gemeinden im Elsaß bringt auch Angaben über Fläche, Bevölkerung, Bodennutzung, landwirtschaftliche Betriebe u. a. Es verzeichnet eine Gesamtfläche von 8299,62 qkm (Lothringen 6262 qkm) mit einer Bevölkerung (Stichtag 15. Februar 1941) von 1 061 883 Personen, gegenüber einer solchen von 1 219 381 Personen der französischen Volkszählung des Jahres 1936. Hierzu ist aber zu bemerken, daß im September 1939 und im Mai 1940 am Rhein und an der pfälzischen Grenze 234 elsässische Gemeinden mit etwa 432 247 Bewohnern wegen der Kriegereignisse geräumt und deren Bevölkerung zum größten Teil nach Südfrankreich verschickt wurde, von welchen zur Zeit des Stichtages ein recht beträchtlicher Teil noch nicht zurückgekehrt, ein mindest ebenso großer Teil (über 30 000) aber im Altreich beschäftigt war. Von 1871 bis 1936 wuchs die Bevölkerung des Elsaß von 1 059 279 auf 1 219 381 Personen an, hat somit um 15,1 v. H. zugenommen, während in der gleichen Zeitspanne die Bevölkerung im benachbarten Baden (Fläche 15 070 qkm) um 65,1 v. H. angewachsen ist. 1921, nach Ausweisung der Reichsdeutschen (1941 betrug ihre Zahl im Elsaß 11 008), sank die Bevölkerungszahl im Elsaß auf 1 120 029 Personen. Es ist somit auch durch starke Abwanderung ein Bevölkerungsrückgang eingetreten; der Geburtenüberschuß war schon vor dem Weltkrieg wesentlich geringer als im benachbarten Baden. Immerhin liegt von dem Zeitraume 1872 bis 1936 ein Geburtenüberschuß von 492 908 vor, obwohl gerade dieses Gebiet im Weltkrieg Kampfzone war und die Bevölkerung so wie im Herbst 1940 und im Frühsommer 1941 zum größten Teil in das Hinterland verbracht worden war. Der Geburtenüberschuß belief sich 1900 auf nur 1,4 auf 100 Einwohner (im benachbarten Baden auf 8,0) gegen 10,7 im Jahre 1912 (13,2); 1921 betrug er im Elsaß 8,8, geht aber seither dauernd zurück, im Oberelsaß infolge Verschlechterung der Wirtschaftskonjunktur stärker als im Unterelsaß.

Die Berufszählung weist ein beträchtliches Überwiegen von Industrie und Gewerbe (44,8 v. H.) auf; in Land- und Forstwirtschaft waren 24,4 v. H., in Handel und Verkehr 15,8 v. H., in Verwaltung und öffentlichen Diensten 11,9 v. H., in häuslichen Diensten 1,3 v. H. Erwerbstätige beschäftigt, während in der Zeit nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 Land- und Forstwirtschaft noch mehr als ein Drittel der Bevölkerung Verdienst gegeben hatte. Der stärkstentwickelte Industriezweig ist nach dieser jüngsten Zählung die Textilindustrie. Auf sie entfallen 76 237 Erwerbstätige = 28,4 v. H. der in Industrie und Gewerbe beschäftigten Personen; auf die Metallindustrie 48 961 oder 18,2 v. H., auf das Baugewerbe 29 565 oder 11 v. H., auf das Bekleidungs-gewerbe 25 635 oder 9,5 v. H., auf die Holzindustrie 19 832 oder 7,4 v. H., auf die Nahrungsmittelerzeugung 17 814 oder 7,6 v. H., auf den Bergbau 13 731 oder 5,1 v. H., auf Industrie der Steine und Erden 7436 oder 2,8 v. H., auf die chemische Industrie 5632 oder 2,1 v. H.

Von der gesamten Fläche des Elsaß sind 493 352 ha = 59,4 v. H. landwirtschaftlich genutzt. Das Land ist ein Gebiet der Sonderkulturen; außer Handelsgewächsen wie Tabak, Hopfen, Zuckerrüben, Raps, Senf u. a. wird feldmäßiger Gemüsebau (Spargel, Weißkraut, Zwiebeln) gepflegt. 18 010 ha sind in Ertrag stehende Weingärten. Der Obstbau ist sehr bedeutend, aber noch weiter entwicklungsfähig. Auf 100 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche kommen im Elsaß rund 700 Obstbäume. Kleine bäuerliche Betriebe (unter 105 ha Fläche) überwiegen weit aus (= 73,6 v. H., davon sind vier Fünftel Familienbetriebe). In den kleinen und mittleren Betrieben kommt der Viehhaltung eine ausschlaggebende Rolle zu. 1938 wurden auf 100 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche im Mittel 59 Rinder, 10 Pferde,

47 Schweine, 7 Schafe, 7 Ziegen, 450 Stück Geflügel, rund 9 Bienenvölker gezählt. Mehr als ein Drittel der Gesamtfläche (286 604 ha) ist mit Wald und Gehölz bedeckt. Etwa ein Zwanzigstel ist Niederwald, etwas mehr als ein Fünftel Mittelwald und rund drei Viertel Hochwald. Mehr als die Hälfte ist Eigentum der Gemeinden, fast 30 v. H. sind in Staatsbesitz. Die elsässische Land- und Forstwirtschaft hat auch in diesem Krieg bedeutenden Schaden erlitten. Die dem Rhein und der Pfälzer Grenze entlang geräumte Zone umfaßte 139 566 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche, wovon etwa 111 000 ha zur Steppe geworden waren. An Vieh wurden 81 630 Rinder, 16 749 Pferde, 66 130 Schweine, 9400 Ziegen, 10 900 Schafe teils fortgeführt, teils geschlachtet. Auch der Viehbestand der nicht geräumten Gebiete hat durch die lange Besetzung naturgemäß schwer gelitten, ebenso der Wildbestand.

M. L.

Flachsverarbeitung im Aufstieg in Deutschland. Neben den neueren Webrohstoffen, der Kunstseide, Zellwolle, wird der altheimischen Spinnfasergewinnung, dem Flachs, große Aufmerksamkeit gewidmet. Der Lein wurde im Reiche nach 1933 als heimischer Rohstoff wieder mehr angebaut, man betrachtete die Leinfaser als nationale Faser. Mit der Neugestaltung der Wirtschaftsführung kann ein gewaltiger Aufschwung verbunden sein, zumal ja wichtige Flachsbaugebiete nunmehr in innige wirtschaftliche Verbindung mit dem Reiche gekommen sind. Wie weit Anbauflächen im Osten Europas in das Reich einbezogen werden, läßt sich noch nicht überblicken; jedenfalls ist Flachs die hauptsächlichste Spinnfaser aus dem Pflanzenreich, die Deutschland und mit ihm Europa zu erzeugen vermag. Die Flachswirtschaft umfaßt alle Stufen der Verarbeitung; sie bereitet den Rohstoff auf, den Strohflachs, sie gewinnt die Faser, den Schwingflachs, sie spinnt das Garn, den Zwirn, und stellt Gewebe her. Die Zurichtung des Stempels kann die bäuerliche Hilfskraft in der betriebsstilleren Zeit beschäftigen. Zur Vergrößerung der Anbauflächen auf dem Boden des Altreiches einschließlich des Sudetengaus und der Ostmark kommen nun altbewährte Flachsgebiete im Westen und Osten des Reiches. Da die Witterungsverhältnisse in den mittleren Teilen des Reiches nicht allorts die gleich geschätzten Sorten wie die Landstriche an der atlantischen Küste und im Hinterland der Ostsee erzielen lassen, hat die Reichsvereinigung für Bastfasernforschung hochwertiges Saatgut und neuzeitliche Flachsaufbereitungsmaschinen den Landwirten zur Verfügung gestellt, genossenschaftliche Röstereien eingerichtet, und der Reichsnährstand sorgt für angemessene Strohflachspreise, widmet Preise für besonders erfolgreiche Bauern und stellt zur Hebung der Anbaufreudigkeit für größeres Anbot Rücklieferung von Leinwand in Aussicht. Die Züchtungsabteilung des Kaiser-Wilhelm-Instituts für Bastfaserforschung wurde jüngst von Sorau in Schlesien nach Mähr.-Schönberg verlegt. Die Zurichtung des Stengelflachs, welche nach der bisherigen Arbeitsweise viel Zeit erfordert — rauhen, einführen, entkörnen, rösten, trocknen, brechen, hecheln —, soll durch chemische Verfahren, bei denen die Faser rasch gewonnen wird, ersetzt und dadurch verbilligt werden.

Die gesicherte Übernahme des Flachsangebotes muß auch für später gewährleistet werden, wenn wieder Flachs aus Osteuropa in größerem Maße angeboten werden wird. Um durch neue Weisen in der Verspinnung die Kosten zu senken, denkt man an die Errichtung einer Versuchsspinnerei, ähnlich wie sie die Zellwolle in Denckendorf besitzt. Es soll erreicht werden, daß der Arbeitsgang möglichst vermindert wird, daß die Maschinen besser und durch Typisierung und Spezialisierung billiger werden.

Die Anbauflächen der Leinpflanze hatten im Reiche von 1870 bis 1933 große Verminderungen erfahren; sie sind seither einschließlich der 1938 heimgekehrten Ostmark und des Sudetengebietes auf die Ausmaße wie vor 70 Jahren wieder angewachsen. Die Anbaufläche im Altreich war von 1870 bis 1933 von 250 000 ha auf 4500 ha vermindert worden; seither wurde sie von Jahr zu Jahr vergrößert, so daß mit den Flächen in den heimgekehrten und im Osten neu gewonnenen Gebieten 1941 man rund 250 000 ha Flachsfelder annehmen kann.

Flachsfasermengen der größeren Erzeuger:

	In tausend Tonnen				
	1913	1929	1932	1938	1939
Großdeutschland		35	25	30	
Estland	17	10	4	10	
Lettland	(30)	22	9	23	
Litauen	(24)	(34)	14	(30)	
(Polen)	(30)	(66)	(26)	(30)	
Niederlande	8	15	1,5	17	21
Belgien	24	19	7	35	47
Nordfrankreich	18	26	5,5	22	
Jugoslawien		1	11	13	12
Rußland	513	350	498	546	633
Irland (Nord- und Freistaat)	11	8	8	8	
Erde	750	700	600	814	900

Die Flachswirtschaft des Reiches wird nun auf die Flachsernten und -zurichtung der Randgebiete ausgreifen. Unter diesen haben die Niederlande und Belgien sowie die baltischen Gebiete wegen der hohen Güte ihrer Sorten große Bedeutung. In Belgien wird nicht nur der eigene Flachs, sondern werden auch beträchtliche Mengen auswärtigen Flachses im Wasser der Leye geröstet; in dieser untersten Verarbeitungsstufe sind bei 4000 Betriebe tätig. Derzeit werden dieselben nicht voll beschäftigt werden können, weil ein Drittel der Flachsfelder für Anpflanzung von Kartoffeln und Aussaat von Getreide in Anspruch genommen werden und Sendungen aus den benachbarten Ländern unter gleichen und auch anderen Umständen nicht erwartet werden können.

Es ist wohl kaum möglich, halbwegs verlässliche Angaben über die maschinelle Ausrüstung der Leinenspinnerei und -weberei zu machen. Die Spinnereien und besonders die Webereien verarbeiten auch andere Rohstoffe, letztere in verschiedener Mischung gemeinsam. In der jüngsten Zeit haben führende Männer dieses Wirtschaftszweiges ihre Stimme erhoben, um einer Erneuerung der Maschinen den Weg zu bahnen; von dieser wird es abhängen, der altbewährten und hochgeschätzten Leinfaser in der Wirtschaft der Zukunft den entsprechenden Rang zu sichern. Wenn die Friedensjahre den ersten Warenhunger gestillt haben werden, dürften Vorschläge, die eine Vereinheitlichung der Warenarten herbeiführen sollen, nicht die gleiche Beachtung finden, wie in der Zeit, welche alle Rohstoffe sorgsam verteilen muß.

Flur- und Hausforschung in Schleswig. Schleswig und Holstein haben schon seit geraumer Zeit eine besonders eingehende landeskundliche und siedlungskundliche Erforschung zu verzeichnen. Sie ging vor allem von den Forschungsinstituten Kiels und Hamburgs aus und wurde durch die seit dem 16. Jahrhundert reichlich fließenden Quellen, besonders durch das Vorhandensein von genauen Flur-

plänen seit dem letzten Drittel des 18. Jahrhunderts gefördert. Von den vielen Veröffentlichungen sei hier nur die J. Magers (Entwicklungsgeschichte der Kulturlandschaft des Herzogtums Schleswig in historischer Zeit; Bd. I; Hirt, Breslau 1930) genannt. Nun ist in jüngster Zeit wieder eine Veröffentlichung in den „Schriften zur Volksforschung Schleswig-Holsteins“¹ erschienen, die durch ihre Anlage und Ausführung mustergültig für ähnliche Untersuchungen in der Ostmark gelten kann. Verfügen wir doch durch die Theresianischen Fassionen, die Josephinische und Franzisceische Aufnahme und durch die neuen Katasterpläne, denen ja hoffentlich bald die Grundkarten 1:5000 und die entsprechenden Bodenkartierungen folgen werden, über ein historisches und kartographisches Grundmaterial, das dem im Nordwesten Großdeutschlands etwa entspricht. Damit ist aber gerade für die ostmärkischen Lehrer aller Art in der Provinz ein reiches Tätigkeitsfeld gegeben, dessen Wert nicht nur für die Heimatkunde, sondern auch für alle Raumplanungsarbeiten nicht weiter erläutert werden braucht. Aus diesem Grunde soll die Arbeit von Wenzel-Ketelsen ausführlicher besprochen werden.

Sie gliedert sich in drei Abschnitte, von denen der erste, etwa 40 Seiten umfassend, die Flur, die beiden anderen mit je etwa 20 Seiten das Dorf und das Haus behandeln. In der Einleitung werden die Grundlinien der Wirtschafts- und Landschaftsentwicklung in Mittelschleswig gegeben. Es handelt sich um die Geestlandschaft, in der heute Wiese und Torfmoor besonders wertvoll sind, während noch um 1790 die Heide neben dem Moor vorherrschend waren. Im 16. Jahrhundert überwog Wald und Eichenbusch, während rings um die kleinen Dörfer Ackerflächen und viel Weideland lag. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts kam mit der deutschen Sprache die Koppelwirtschaft aus Angeln und Holstein.

Medelby stellt eine Geestinsel inmitten von Sandern und Moortalungen dar. Der Eichenmischwald der warmen Nacheiszeit ging etwa um 2000 v. d. Ztr. infolge Landsenkung in der atlantischen Zeit zurück, die Heide blieb von da bis ins Mittelalter vorherrschend. Daraus ergab sich ein brauner Wald- und Ackerboden mit humoser Oberschicht in den Höhen, Heidböden mit viel Ortsstein in den Sandern und Moorböden mit Erlenbestockung in den Niederungen.

Seit dem 16. Jahrhundert ist der Ackerboden an Stelle der früher allein herrschenden Viehwirtschaft (Fleischausfuhr nach den Nordseehäfen, besonders nach Holland zum Einpöckeln!) im Zunehmen. Von 68 ha Ackerfläche 1613 in Medelby steigt die Bebauung auf 124 ha 1712 und 634 ha im Jahre 1906. Buchweizen oder Gerste wechselt mit Roggen. Der Zustand der Dorfgemarkungen am Ende des 18. Jahrhunderts und ihre Grenzen werden ausführlich dargestellt. Die Grenzen sind seit dem 15. Jahrhundert schon festgelegt, das heutige Wegnetz stammt erst vom Ende des 18. Jahrhunderts. Erst die Verarmung der Böden seit dem 17. Jahrhundert schuf die Meinung von der „armen“ Geest, die durch die Kulturarbeiten am Ende des 19. Jahrhunderts widerlegt wurde. Die Fluraufteilung um 1800 führte zu einer weitgehenden Intensivierung der Wirtschaft.

Dementsprechend steht die Mehrzahl der Flurnamen, besonders der Ackerflurnamen, im Zusammenhang mit der landwirtschaftlichen Nutzung am Ende des 18. Jahrhunderts. Der Wald wird selten, die Heidebildung ist schon vorgeschichtlich.

¹ Hermann Wenzel und Bruno Ketelsen: Flur, Dorf und Haus im Grenzkirchspiel Medelby. 136 S., 34 Pläne und Abb., 3 Karten. Verlag Heimat und Erde, Flensburg 1940.

Aus alledem erhellt, daß die mittelalterlichen Siedlungen des Gebietes in einer Landschaft stattfanden, in denen Eichenwälder die Höhen, Erlenwald die Sumpfniederungen bedeckte. Die Heide war weit verbreitet, trotzdem stellte im Mittelalter die Geest den günstigsten Siedlungsboden Schleswig-Holsteins dar.

Die Dorfgrundrisse zeigen Platzdörfer mit durchgehender Dorfstraße, der „Forta“, die sie oft Haufendörfern ähnlich erscheinen lassen. Die „Forta“ liegt meist außerhalb der Hauptverbindungsstraße des Gebietes. Die rechtliche Stellung der Bauernhöfe und die Größe und Gestalt der Dörfer des Kirchspiels werden nach Plänen von 1798, 1875 und 1936 untersucht.

Es gibt nur wenig wirklich alte Häuser. Der Grundriß ist der eines quergeteilten Langhauses, bei denen oft ein Fachgerüst mit Ständern an das nordfriesische Fachwerkhaus erinnert. Wohn- und Wirtschaftsteil sind durch das übergebeltete Haustor getrennt, die Langseite meist wegen der Westwinde ostwestlich gerichtet. Seit dem 18. Jahrhundert herrscht der Ziegelbau vor, gegenüber dem alten Holzbau. Die Scheunenbauten sind entsprechend der Wirtschaftsentwicklung neueren Ursprungs. Die wirtschaftliche Aufteilung des Hauses wird ausführlich dargestellt, ebenso die Formung von Stall und Scheuer; neu ist die Einführung der Kellerstube, die erst seit 1800 mit der zunehmenden Milchwirtschaft über dem Milkeller errichtet wird.

Dem Werk ist ein ausführliches Schriftverzeichnis der gedruckten wie ungedruckten Quellen beigegeben, dazu eine Liste der Flurnamen in schriftdeutscher wie phonetischer Wiedergabe, die sich aus der Mischung von niederdeutschen und dänischen Namen erklärt. Den Beschluß bildet eine Erklärung der häufigen Flurnamen und eine Berichtigung der Flurnamenschreibung in den öffentlichen Kartenwerken.

So ergibt sich aus dieser Gemeinschaftsarbeit vieler Forscher eine wertvolle Bereicherung unseres Wissens vom Werden einer deutschen Landschaft und ihrer Siedlung. Es ist nur zu wünschen, daß auch ostmärkischen Lehrern durch Befreiung von nebenamtlichen Arbeiten Zeit und Gelegenheit für solche wichtige Arbeiten im Dienste der Volksgemeinschaft geboten wird. Hans Slana r.

Betriebsgemeinschaft in der Donauschifffahrt. Zur Ergänzung und Richtigstellung der Ausführungen auf Seite 243 unserer „Mitteilungen“ wird hier darüber neuerlich berichtet. Die Deutsche Donauschifffahrtsgruppe = DSG. bildet mit der Königlich ungarischen See- und Flußschifffahrtsgesellschaft Magyar Királyi Folyam és Tengerhajózási Reszvenytársasdy = MFTR. und der Slowakischen Donauschifffahrts A. G. Slovenská Dunajplavba účastinná spoločnosť = SDP. die sogenannte Betriebsgemeinschaft der Donauschifffahrtsgesellschaften = BG.

Das Wesen der BG. liegt in der Vereinheitlichung des gesamten Frachtverkehrs mit einem unifizierten Frachtdokument, welches auf den Namen der BG. lautet. Jeder Teilnehmer an der BG. ist verpflichtet, nach einer bestimmten Quote eine Leistung an Zugkraft und Laderaum zu vollbringen und hat Anspruch auf den quotenmäßigen Anteil der Frachteinnahmen. Die BG. ist eine einzigartige Betriebsvereinigung zum Zwecke größtmöglicher Wirtschaftlichkeit sowie Rationalisierung von Betriebsmitteln und Gefolgschaftsmitgliedern.

Die BG. ist eine folgerichtige Fortbildung der Tarifgemeinschaft zwischen den großen Donauschifffahrtsgesellschaften (Konditionskartell), bzw. Quotisierungsvereinbarungen (Leistungskartell). In ihrer derzeitigen Form ist die BG. eine Fortsetzung der ursprünglichen BG., wie sie seit 1929 zwischen der MFTR., DDSG., SDG. = Kgl. ungarischen See- und Flußschifffahrtsgesellschaft, Donaudampfschiff-

fahrtsgesellschaft, Süddeutsche Donauschiffahrtsgesellschaft bestanden hat und später durch den Beitritt des BL. = Bayerischer Lloyd Schiffahrts A. G. und der Comos = Continentale Motorschiffahrtsgesellschaft erweitert worden ist. Eine zweckmäßige Zusammenarbeit der großen Schiffahrtsunternehmungen auf der Donau ist durch Tarifgemeinschaft und Quotisierungsvereinbarungen, bzw. Remorkübereinkommen zwischen der BG. einerseits und den beiden rumänischen Gesellschaften Navigatiunea Fluvială Română = NFR. und Societata anonima Română de navigatiune pe Dunăre = SRD., der privaten Reederei Braun und Piry, Apatin = BP., der Kommissarischen Leitung der JRP. = gewesenen Flußschiffahrt des Königreichs Jugoslawien sowie den beiden neugegründeten Reedereien Bulgarische Flußschiffahrt = B'lgarsko retscho plavanje = BRP. und Sinda = italienische Donauschiffahrtsgesellschaft = Società Italiana di Navigazione Danubiana erzielt.

B. S.

Baubeginn an der „Vogelfluglinie“, einer neuen Verkehrsverbindung zwischen Nordwestdeutschland und Kopenhagen. Bisher führte der Weg von Hamburg über Lübeck und Rostock nach Warnemünde, von wo der Zug mittels Eisenbahnfähre nach Gjedser auf der dänischen Insel Falster übergesetzt, nordwärts über die vor einigen Jahren erbaute, 3,2 km lange Storströmbrücke die dänische Hauptinsel Seeland und Kopenhagen erreichte. Die Linie weicht recht beträchtlich von der Luftlinie zwischen den beiden Städten ab und schließt den langen Wasserweg zwischen Warnemünde und Gjedser ein, der nur in relativ langsamer Fahrt zurückgelegt werden kann. Die neue Bahnverbindung, deren Bau nunmehr auf deutscher und dänischer Seite gleichzeitig in Angriff genommen wurde, kommt dem Verlauf der Luftlinie Hamburg—Kopenhagen wesentlich näher und schließt viel kürzere Wasserstrecken ein. Von Lübeck ausgehend wendet sich die Trasse nach NE über die holsteinischen Inseln zwischen der Kieler und der Lübecker Bucht und über den Fehmarn-Sund der deutschen Insel Fehmarn zu, führt über den Fehmarn Belt nach der dänischen Insel Laaland und über die benachbarte Insel Falster nach Seeland und Kopenhagen. Durch die möglichst starke Benützung des Landweges wird die Leistungsfähigkeit schneller Landverkehrsmittel, Kraftwagen und Eisenbahn, voll ausgenützt werden können, da die neue Verkehrslinie als Eisenbahnlinie und Autobahn, also für doppelte Nutzung, angelegt wird. Auf deutscher Seite muß die Reichsbahn zwischen Lübeck und dem Hafen Puttgarden an der NE-Küste der Insel Fehmarn teils durch Um-, teils durch Neubau in eine für Höchstgeschwindigkeiten geeignete Schnellzugsstrecke umgestaltet werden, was die Errichtung einer neuen Hochbrücke über den Fehmarn-Sund notwendig macht, mit deren Bau bereits begonnen wurde; ferner den Bau eines leistungsfähigen Fährhafens und einer Fähre, welche die Überfuhr über den 18 km breiten Fehmarn Belt nach der dänischen Ortschaft Rödby-Hafen auf Laaland in 50 Minuten gewährleisten. Die neuen Fährschiffe sollen drei Gleise nebeneinander erhalten und so eingerichtet sein, daß sie, wenn keine Eisenbahnzüge an Bord sind, Raum für fünf Reihen Kraftwagen (auch Lastkraftwagen) bieten. Diese erste Seefähre mit Anschluß an die Reichsautobahn wird dem Güterverkehr mit Lastkraftwagen einen neuen Weg von Deutschland nach dem Norden erschließen. Auf dänischer Seite soll Rödby-Hafen gleichfalls zu einem modernen Fährhafen ausgebaut und Eisen- und Autobahn in nordöstlichem Verlauf über eine neue Hochbrücke über den Guldborg-Sund nach der Insel Falster weitergeführt werden. Die neue, eingleisige Bahnlinie auf Laaland soll keine Zwischenhaltstellen haben und alle Straßenkreuzungen meiden. Auf Falster wird die Eisenbahn in die bereits vorhandene

Linie Gjedser—Kopenhagen münden und über die große Storströmbrücke die dänische Hauptstadt erreichen. Die Entfernung Hamburg—Kopenhagen wird auf dieser neuen Linie ungefähr 350 km betragen (Hamburg—Fehmarn 150, von hier bis Rödby 18 und von dort bis Kopenhagen 182 km). Nach den im April dieses Jahres zwischen den beiden Vertragspartnern getroffenen Vereinbarungen verpflichten sich beide, den neuen Verkehrsweg auch als Durchgangsverbindung für den Schnell- und Güterverkehr zwischen Westeuropa und Skandinavien zu fördern. Der Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr soll spätestens vier Jahre nach Beginn der Arbeiten aufgenommen werden, wodurch ermöglicht werden wird, Kopenhagen von Hamburg aus in 4 bis 4½ Stunden, bzw. über Helsingborg noch am selben Tage Stockholm und Oslo zu erreichen, während bisher die Reise Hamburg—Kopenhagen 9¼ Stunden beansprucht. Dem Güterverkehr aber wird die Inbetriebnahme der neuen Eisen- und Autobahnlinie eine wesentliche Senkung der Transportkosten bringen: Dänemark und Skandinavien rücken näher an das Reich und Westeuropa heran.

Zur Kulturgeographie des Sudetenraumes liefert E. Bachmann¹ in seiner grundlegenden Arbeit durch das Streben, die Wiederbesiedlung des deutschen Ostens im 13. Jahrhundert kunstgeschichtlich zu erfassen, eine Zielsetzung, die bislang in den Sudetenländern vernachlässigt worden war, wertvolle Beiträge. Die Aufgabe war um so schwerer zu lösen, als die Sudetenländer noch im 12. Jahrhundert ganz in den bayrischen Einflußbereich gehört hatten und sich im gesamtdeutschen Raum nicht nur der Übergang zwischen gotischem und romanischem Stil, sondern auch der zwischen dem deutschen und dem französischen Bauen vollzog, so daß Überschichtungen vorkommen, deren Analyse nicht immer leicht durchzuführen war. Grundlegend ist die Arbeit aber auch in ihren Ergebnissen, die so exakt gefaßt werden konnten, daß eine kartographische Darstellung möglich war. Es gelingt dem Verfasser, drei kunstlandschaftliche Einflußbereiche aufzuzeigen und gegeneinander abzugrenzen: einen norddeutsch-sächsischen, einen fränkisch-oberpfälzischen und einen bayrisch-ostmärkischen. Der erstgenannte umfaßt Nordböhmen bis zur Linie Komotau—Prag—Gurim—Kolin und das nordöstliche Mähren samt Sudetenschlesien nördlich der Mährischen Pforte, deckt sich mit dem Verbreitungsgebiet des Magdeburger Rechts und wird aus einer Wiederbesiedlung der genannten Landschaften von Meißen, der Lausitz und Schlesien her erklärt. Nicht in breiter Front dringen die Bauformen gegen Süden vor, sie brechen vielmehr entlang von Linien erhöhter Verkehrsleitfähigkeit, durch den Elbdurchbruch, durchs Braunauer Ländchen, von Troppau her, ins Land ein. Südböhmen östlich der Moldau und Mähren südlich der Mährischen Pforte im weitesten Sinne des Wortes gehören in den Bereich der spätstaufischen donauländischen Bauschule, entsprechend dem bayrisch-ostmärkischen Siedlerstoß und dem starken Einfluß des Wiener Stadtrechts auf das in Süd- und Westmähren. Mähren leitet die Kunstströme nach Böhmen östlich der Moldau, wie denn auch das Iglauer Stadtrecht weit nach Böhmen hineinwirkt. Dagegen gehört Südböhmen westlich der Moldau und Westböhmen, d. h. das Egerland, das westliche Erzgebirge und dessen Vorland bis in den Raum von Komotau, ins fränkisch-oberpfälzische Einflußgebiet. Die Paßlandschaft von Waldsassen und jene von Taus sind die Einbruchsräume für diese Einflüsse aus Nord- und Mittelbayern, denen

¹ E. Bachmann, Sudetenländische Kunsträume im 13. Jahrhundert. Ein Beitrag zur kunstgeschichtlichen Forschung im deutschen Südosten. Brünn und Leipzig 1941. 126 Seiten, 1 Karte etwa 1 : 2 700 000, 25 Skizzen i. T., 74 Abbildungen auf 48 Tafeln, 8 Seiten Literatur.

das Nürnberger Recht Egers und die von E. Schwarz geschilderte Mundart und Siedlung Westböhmens und Nordwestböhmens entspricht. Gestützt werden die Ergebnisse von E. Bachmann dadurch, daß sie nicht nur für das ganze Innere Böhmens, sondern selbst im einzelnen Gültigkeit behalten, wie denn z. B. in Prag der norddeutsch-sächsische und der süddeutsche Kultureinfluß zusammentreffen oder die von Sachsen her beeinflussten Kirchenbauten St. Stephan in Gurim und St. Bartholomäus in Kolin dem Magdeburger Recht der beiden Städte entsprechen.

Was die Arbeit Bachmanns für uns Geographen so außerordentlich wertvoll macht, ist, daß die große orographische Gliederung Böhmens in eine nördliche und eine südliche Hälfte, der letzteren Untergliederung durch das cañonartig eingeschnittene Moldautal, auch in den Kunstformen des 13. Jahrhunderts ihr Spiegelbild findet, daß ferner Mähren zwei verschiedenen, durch die Pforte getrennten Einflußbereichen angehört, und daß schließlich die Durchgängigkeit dieses Landes in der Nord-Süd-Richtung dadurch ausgedrückt ist, daß einzelne Bauten der Brüner Gegend von Breslau her, andere von Süden her beeinflusst sind. Es entspricht weiterhin dem physischen Rahmen des Gebietes, daß die bestimmenden Einflüsse auf die Zips von Breslau über Krakau einerseits, von Wien über Leiden, Bény, St. Gilgen und Schemnitz andererseits einwirken, dergestalt, daß diese Landschaft norddeutsch-sächsische und ostmärkische Bauformen in sich vereinigt. Damit wird ein auf rein geographischem Wege gewonnenes Ergebnis, über welches ich im Geogr. Jahrb. 55/1941, S. 507, Bemerkung zu Nr. 471, berichtete, bestätigt. Das Werk Bachmanns ist überhaupt ein schlagender Beweis für die Richtigkeit des dem Geographen naheliegenden Gedankens, aus der Form des Bauwerks auf die Heimat seines Schöpfers zu schließen, wie ich das a. a. O., S. 508, ausdrückte. Vor kurzem (S. 226 dieses Bandes der Mitteilungen) wies ich auf die Bedeutung der deutschen Zisterzienser in Welehrad für die Verbreitung der Geländeflur im südöstlichen Teil des Gesenkes hin; in dem viel umfassenderen Rahmen des Buches wird an vielen Stellen der lückenlose Nachweis geführt, daß dieser wahrhaft deutsche Orden den Sudetenländern den klassisch-gotischen Formenschub vermittelte und daß viele Burgkapellen und Pfarrkirchen stark mit abgesunkenen zisterziensischen Formen durchsetzt sind; hatte doch gerade dieser Orden an der deutschen Wiederbesiedlung Böhmens und Mährens hervorragenden Anteil. Die Gebirgsumwallung Böhmens aber findet ihren kulturbeeinflussenden Ausdruck nicht in einer Trennung von der und in einer Ausschaltung aus der deutschen Gesamtentwicklung der mitteleuropäischen Kultur, sondern darin, daß Böhmen und das von ihm seit dem 11. Jahrhundert politisch abhängige Mähren ein Rückzugsgebiet für die untergegangene staufische Welt darstellt; denn die Sudetenländer verharren länger als die meisten übrigen Landschaften des gesamtdeutschen Raumes in einer spätstaufigen künstlerischen Grundhaltung. In solcher Zusammenschau natur- und kulturbedingter Züge, wie ich sie 1938 (Zeitschrift 81, 1938, S. 22—26) erkenntnistheoretisch zu begründen suchte, liegt die zukunftsweisende Bedeutung des Buches von E. Bachmann; es ist erfreulich, daß ihm der Verlag trotz des Ernstes der Zeit ein seinem bedeutsamen Inhalt würdiges Gewand gab. Hermann Mikula, Brünn.

Ostgalizien im Generalgouvernement. Das Generalgouvernement übernahm die Verwaltung von Ostgalizien, das sich aus den Wojwodschaften Stanislaw, Tarnopol und Lemberg einschließlich der Teile, die von Lemberg 1939 zum Generalgouvernement gekommen waren, zusammensetzt. Das Generalgouvernement weist nun 170 000 qkm und 18 Millionen Bewohner aus; es grenzt unmittelbar an Rumänien, wodurch eine wesentliche Erleichterung des Verkehrs zwischen Deutschland und

Rumänien erzielt wird. Die Gesamtfläche Ostgaliziens kann mit 61 270 qkm und 6 Millionen Einwohnern angegeben werden.

Die Böden der Wojwodschaften Lemberg, Stanislaw, Tarnopol sind sehr ergiebig. Gute Ernten an Weizen, Mais, Tabak, Hanf können von der klimatischen Ausstattung eine Vorstellung geben. Die Bodennutzung zeigt nach Ausweisen aus dem Jahre 1931 60 bis 80 v. H. landwirtschaftlich nutzbare Flächen, 15 bis 35 v. H. Waldland und nur 4,33 bis 5,3 v. H. steuerfreie Gebiete.

Flächen in 1000 ha

Wojwodschaften:	Ackerland	Gärten	Wiesen	Weiden	Wälder	Sonstige	Gesamt
Lemberg	1414	45	272	233	698	153	2815
Stanislaw	576	28	201	202	588	94	1690
Tarnopol	1083	45	98	60	266	70	1622

in Prozenten

Lemberg	50,2	1,6	9,7	8,2	25	5,3	100
Stanislaw	34,0	1,4	11,4	12,6	35	5,6	100
Tarnopol	66,7	2,7	6,3	3,6	16,4	4,3	100

Die Bodenverteilung zeigt einen hohen Hundertsatz in den Besitzgrößen bis 5 ha, in der Wojwodschaft Stanislaw bis 92,5 v. H. Auf dem Lande wohnen in der Wojwodschaft Lemberg drei Viertel, Stanislaw vier Fünftel, Tarnopol vier Fünftel der Gesamtbevölkerung. Die Bevölkerungsdichte, berechnet auf das Ackerland, ist eine sehr hohe; dabei finden in der Landwirtschaft 70 bis 80 v. H. der Bevölkerung ihren Lebensunterhalt; wohl ist im Distrikt Krakau die landwirtschaftliche Überbevölkerung höher als in Ostgalizien.

Die Frist, bis zu der die Viehbestände von vor 1939 wieder aufgefüllt sein werden, wird unter der neuen Verwaltung nicht weit gesteckt werden müssen. Über die Erdöl-, Erdgas-, Steinsalz- und Kalivorkommen soll später berichtet werden.

Antwerpens neue Grenzen. Die Großstädte Belgiens, voran Brüssel, Lüttich, Gent und Antwerpen, bestehen aus einem Stadtkern, dem eigentlichen Namens-träger der Stadt, und den mit diesem eng verschlungenen Randgemeinden, „Agglomerationen“, ehemalige Vorstädte und Dörfer, die ihren ursprünglichen Namen, aber auch ihre alte Verwaltungselbständigkeit bewahrt haben. Aus diesen Verhältnissen ergaben sich vielerlei Schwierigkeiten, z. B. bei etwa erforderlichem Einsatz der Polizei oder der Feuerwehrverbände, deren Löschmaterial nicht dem jeweils vorhandenen Leitungsnetz angepaßt war. Versuche, das Agglomerationssystem zu beseitigen, waren bisher immer an parteipolitischen und persönlichen Gründen gescheitert. Heute wirken stärkere Mächte auch hier an einer großzügigen Neuordnung, Abschaffung der Agglomerationen und Errichtung einheitlicher Gemeindeverwaltungen, um so mehr als die Nahrungsmittelknappheit nur durch eine straffe und einheitliche Gemeindeorganisation besiegt werden kann. Antwerpen wird damit den Anfang machen. Die Gemeinden Berchem, Borgerhout, Wilrijk, Deurne, Hoboken, Merksem, Mortsel und ein Teil der Gemeinde Erkeren werden in das Stadtgebiet von Antwerpen eingemeindet. Die Vereinheitlichung muß bis zum 1. Januar 1942 durchgeführt sein. Die Sorge um die Entwicklung des Antwerpener Hafens, der wirtschaftlichen Lebensader der ganzen Stadt, war die treibende Kraft, welche die Regierung dazu bewog, Antwerpen vor Brüssel zu reorganisieren.

Bevölkerung der Slowakei. Am 15. Dezember 1940 hat in der Slowakei eine Zählung der Bevölkerung, der Häuser und Wohnungen stattgefunden, nach welcher auf der Fläche von rund 38 055 qkm 471 042 Häuser (442 601 bewohnte), 617 344 Wohnungen und 2 655 053 Einwohner ermittelt worden sind. Die tatsächliche Bevölkerungsziffer der Slowakei ist höher, da zur Zeit der Zählung etwa 85 000 Personen, die im Deutschen Reich in Arbeit gestanden sind, nicht erfaßt worden waren. Seit der Zählung vom 1. Dezember 1930 hat die Bevölkerung um 216 005 oder um 8,9 v. H. zugenommen, obwohl als Folge der staatlichen Neuordnung eine beträchtliche Zahl Tschechen das Land hatte verlassen müssen. Der Bevölkerungsgewinn geht auf die sehr starke natürliche Bevölkerungsvermehrung zurück. 77 v. H. der Gesamtbevölkerung leben auf dem Lande oder in Landstädten unter 5000 Einwohnern, 15,2 v. H. in Kleinstädten von 5000 bis 20 000 Einwohnern und 2,7 v. H. in den drei Mittelstädten Tyrnau (25 813), Presov (24 363) und Neutra = Nitra (22 526). Die Hauptstadt Preßburg = Bratislava ist mit 138 462 Einwohnern (5,2 v. H. der Gesamtbevölkerung) eine Großstadt, deren günstige Lage ein weiteres rasches Wachstum erwarten läßt. Die Aufgliederung nach der Nationalität ergibt 70 000 Slowaken, 31 000 Deutsche, 16 000 Madjaren, 15 000 Juden, 1500 weitere Slawen, Ukrainer, Russen, Polen) und Angehörige anderer Nationalitäten. Zunächst wird mit der Umsiedlung der Juden die Bevölkerungszahl vorübergehend sinken, bei der großen Bedeutung der Stadtlage für den Handel mit dem Südosten aber rasch wieder ansteigen.

Die mittlere Siedlungsdichte in der Slowakei beträgt 70 Einw. je qkm; sie ist wesentlich niedriger als in Mitteleuropa. Für die sechs Gaue werden folgende Zahlen veröffentlicht:

	Fläche qkm	Häuser	Wohnungen	Personen	auf 1 qkm
Preßburg	3 697	68 201	114 944	455 728	123
Neutra	3 549	63 276	81 448	335 343	95
Niedertatra-Gebiet	9 249	86 652	110 277	463 286	50
Trentschin	5 589	94 111	116 974	516 698	92
Grantal	8 582	83 449	103 427	443 626	51
Scharosch-Zemplin	7 389	75 353	90 274	440 362	60
	38 055	471 042	617 344	2 655 043	70

Bewässerungs-Planwirtschaft in Ungarn. Zur Steigerung der Ernten in der Großen ungarischen Tiefebene wurden großzügige Bewässerungsanlagen für etwa 1650 qkm geplant, deren Verwirklichung eine Bauzeit von 15 bis 20 Jahren erfordern wird. Bei Tiszalök wird ein Stauwerk errichtet, welches das Wasser der Theiß und einzelner ihrer östlichen Zuflüsse sammeln soll, das dann, zur richtigen Zeit durch Haupt- und Nebenkanäle über die Felder geleitet, weit höhere Ernten erzielen läßt. Die großen Kanäle sollen auch als Transportwege genützt werden. Bei der Schiffbarmachung der Kreischflüsse (Körös) sollen gleichzeitig Bewässerungsmöglichkeiten für 200 bis 250 qkm geschaffen werden.

Agram (Zagreb) als Verkehrsknotenpunkt. Die Hauptstadt des neuen kroatischen Staates, Agram (Zagreb), ist Kreuzungspunkt aller wichtigen Verkehrswege des Staates. Sie liegt an der West—Ost verlaufenden Eisenbahn von der deutsch-kroatischen Grenze bei Steinbrück nach Semlin, welche, von der Station Novska bis Semlin bereits zweigleisig, nunmehr auch auf der Strecke Zagreb—Brecice (Grenzstation) auf zweigleisig umgestellt wird, scheint sie doch in naher Zukunft eine wichtige Teilstrecke des mitteleuropäischen Verkehrsnetzes zu werden. Über

Agram verläuft jedoch auch die Eisenbahnlinie Kopreinitz = Koprivniza—Sušak—Fiume als Teil der für den Transitverkehr wichtigen Eisenbahnstrecke Budapest—Fiume, deren Inanspruchnahme nach Kriegsende und Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs beträchtlich zunehmen wird. Agram ist ferner Ausgangspunkt der Eisenbahnlinie nach Spalato, wichtiger Hafen Mitteldalmatiens an der adriatischen Küste, und Mittelpunkt einiger die Hauptstadt mit der nahen und weiteren Umgebung verbindenden Lokalbahnen, die für die Versorgung Agrams von wesentlicher Bedeutung sind. Agram liegt aber auch am Schnittpunkt wichtiger Straßen, so jener von Marburg über Krapina—Agram—Banja Luka nach Sarajevo. Für den Bau einer Autobahn Agram—Semlin wurden kürzlich die erforderlichen Kredite zur Verfügung gestellt. Sie soll mit ihren Abzweigungen die Hauptverkehrsader mit Bosnien, der Herzegowina, Dalmatien und dem Küstenland werden. Die neue Autobahn wird zwischen der Bahnstrecke Agram—Semlin und der Save verlaufen, zwischen Semlin und Mitrovica entlang der alten Landstraße, von wo sie in westlicher Richtung auf Brod an der Save vorstoßen wird, dann parallel zur Eisenbahnstrecke an Nova Gradiska, Novska und Banova-Jaruga vorbei, die Bahnlinie überquerend, längs letzterer bis Dugo Selo. Die bereits früher in Bau genommene Teilstrecke Agram—Dugo Selo ist schon in Betrieb. Die Fahrbahn, 1,5 m über dem Terrain geführt, wird eine Breite von 9 m aufweisen, wovon 6 m auf die Betonfahrbahn entfallen. Neuzeitlich ausgestattete Zufahrtsstraßen sollen den Verkehr zwischen Agram und den unweit der Autobahn gelegenen Ortschaften erleichtern.

Deutsche Schulen in Kroatien. Nach den im Amtsblatt erschienenen Durchführungsbestimmungen zum deutschen Schulgesetz werden in Kroatien folgende deutsche Schulen errichtet, die im laufenden Schuljahr ihre Tätigkeit aufnehmen werden: eine Lehrerbildungsanstalt in Esseg, je ein Realgymnasium in Esseg und Ruma, eine Handelsakademie in Semlin, ferner sechs Hauptschulen und zwei private landwirtschaftliche Fachschulen. Weitere Mittel- und Fachschulen können auf Vorschlag des Volksgruppenführers errichtet werden. Die Durchführungsbestimmungen enthalten auch Lehrpläne für jene Unterrichtsgegenstände, wie Sprache, Heimatkunde, Geschichte, Schrifttum, die von kroatischen Lehrkräften in kroatischer Sprache unterrichtet werden.

Banat. Die volksdeutsche Mehrheit von **Werschetz** im von 1919 bis Frühjahr 1941 jugoslawischen Banat hat die Umbenennung der Stadt in **Hennemannstadt** nach dem 1740 bewährten Verteidiger der Stadt gegen die Türken, **Hennemann**, beschlossen.

Serbien wird nach der Aufteilung des jugoslawischen Staates etwa die Größe des serbischen Staates von 1912 aufweisen; die genauen Grenzen sind noch nicht überall festgelegt. Der Flächeninhalt kann zur ungefähren Vorstellung mit 48 000 bis 50 000 qkm angegeben werden. 1910 zählte man in Serbien 4352 bewohnte Ortschaften, davon über 1000 Weiler, und etwa 3 Mill. Einwohner; die Zahl der Bewohner wird 1941 mit 3,5 bis 4 Mill. angegeben. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen, Waldgelände und Ödländereien können mit folgenden Zahlen: 20 000, 15 000, 13 000 qkm, angegeben werden. Die Ernteziffern 1941 sind mit mancherlei Unsicherheit behaftet; jedenfalls sind die Ziffern, welche in unseren Mitteilungen, Bd. 1917, S. 205 f., über einzelne Zweige der serbischen Landwirtschaft von 1908 bis 1912 enthalten sind, meist höher. Wesentlich gestiegen ist seither Anbau und Ernte der Zuckerrübe sowie von Öl- und Textilpflanzen. Die gute Ausstattung mit Obstbäumen, zu drei Vierteln Pflaumen, ist wohl bekannt. Die Viehbestände können

für 1940 bei Rindern etwas höher als 1 Mill., für Schafe mit 4 Mill., für Schweine mit $1\frac{1}{3}$ Mill., für Pferde mit rund 140 000 Stück angegeben werden. Die Bestände Ende 1941 brauchen viel Pflege, um die angegebene Höhe wieder zu erreichen. Landbau und Viehwirtschaft liefern die Hauptwerte des Volkseinkommens, hinter denen die Erträge aus der Wald- und Bergwirtschaft wie auch der Industrie stark zurücktreten. Zur Hebung der reichen Mineralschätze wurden jüngst neuzeitliche Einrichtungen geschaffen, die in der Zukunft noch erweitert werden, da der Bedarf an Kupfer, Blei, Quecksilber, Antimon im neuen Europa ein sehr großer ist. Über die Leistungen der Industrie in und um Belgrad sowie im Innern des Landes stehen derzeit Mitteilungen nicht zur Verfügung.

Wirtschaftsstruktur und Außenhandel Bulgariens. In einer kleinen Schrift gleichen Namens (G. Fischer, Jena 1940) setzt sich der Volkswirtschaftler der Handelshochschule Varna, Prof. G. Swrakoff, die Aufgabe, die dauernden Probleme des bulgarischen Außenhandels zu beleuchten. Mit Recht weist er einleitend darauf hin, daß Krieg und sonstige außerordentliche Verhältnisse Probleme keineswegs neu schaffen, sondern nur manche Einzelheiten der Wirtschaft stärker betonen. Stets waren die Länder Südosteuropas Lieferanten von Agrarerzeugnissen für West- und Mitteleuropa, der Krieg hat diese Stellung im Wirtschaftsleben von Halbinseuropa nur betont, der Verfasser meint sogar „überbetont“.

In der Tat wird überall und zu jeder Zeit die Wirtschaft und ihre Entwicklung durch den Pulsschlag des Lebens, im Sonderfall Bulgariens durch die starke Bevölkerungsvermehrung bestimmt. 1887, zur Zeit der ersten bulgarischen Volkszählung, besaß das Land 3,154 Mill. Einwohner, 1934 aber 6,078 Mill., und heute wird seine Bevölkerung auf 6,4 Mill. geschätzt. Geographisch ausgedrückt: die Dichtewuchs von 32,7 über 58,9 auf rund 62 je qkm, sie hat sich demnach in etwas mehr als einem halben Jahrhundert annähernd verdoppelt. Dies ist einerseits durch eine Rückwanderung von Bulgaren ins Mutterland, andererseits namentlich durch die starke natürliche Bevölkerungsvermehrung zu erklären, die 1937 immer noch 10,5 v. H. betrug. Nun lebt die bulgarische Bevölkerung in einem Raum, der über nennenswerte Erzschatze nicht verfügt, und so blieb trotz der Erschließung von Kohlenlagern und Wasserkraften für Haupterwerbszweig die Landwirtschaft unter Vorherrschen kleinbäuerlicher Betriebe. Vier Fünftel der Bewohner des Landes ernähren sich von jener. Die vorherrschende Gebirgsnatur Bulgariens bewirkt, daß nur 40 v. H. des Landes landwirtschaftlich genützt werden können, 31 v. H. sind Forste, der Rest Unland. Geographisch betrachtet: die landwirtschaftliche Bevölkerung wohnt außerordentlich dicht, auf 100 ha Kulturland kommen 116 landwirtschaftlich Tätige, gegenüber 97 in Rumänien, 72 in Ungarn und 52 im Deutschen Reich. Für diese sich ständig verdichtende Bevölkerung mußten Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten geschaffen werden, und das konnte nur mit den Mitteln der europäischen Kultur und ihrer technischen Errungenschaften geschehen, weil diese im Unabhängigkeitskampf von der türkischen Fremdherrschaft den Wert eines nationalen und religiösen Kampfmittels und in der weiteren Entwicklung des Landes die Bedeutung eines Werkzeuges für ein gesichertes Eigenleben erhalten hatten. Trotzdem sind heute etwa 800 000 Bulgaren in der Landwirtschaft überschüssig. Für sie sollen die Vorbedingungen für eine richtige und produktive Beschäftigung geschaffen werden. Wohl erlaubt es die bäuerliche familiäre Struktur der bulgarischen Landwirtschaft noch, daß sie bei diesem Berufszweig bleiben, aber sie steigern dort die Armut des flachen Landes, vermindern das landwirtschaftliche Einkommen und die Reallöhne.

Die bulgarische Wirtschaftspolitik trachtet daher, die Industrialisierung des Landes zu verstärken und die Arbeitsintensität in der Landwirtschaft zu steigern. Jedes dieser beiden Mittel ist in seiner Wirkung natürlich begrenzt. Die Industrie wird bei dem Mangel an Metall- und Mineralvorkommen nie über eine bloß verarbeitende Industrie hinauswachsen können; immerhin wird diese wenigstens einem Teil der landwirtschaftlich überschüssigen Bevölkerung Arbeit schaffen, vor allem aber einen Binnenmarkt darstellen, auf dem die Erzeugnisse der neuen Landwirtschaft, Wolle, Baumwolle, Ölsamen, abgesetzt werden können. Darin liegt auch die enge Verbindung zwischen verarbeitender Industrie und Landwirtschaft. Die Arbeitsintensivierung der Landwirtschaft wird durch die pedologischen und klimatischen Verhältnisse des Landes sehr begünstigt, wird durch den Verlust der Hauptkornkammer des Landes, der Dobrudscha, 1914, bei steigendem Eigenverbrauch an Brotgetreide und durch die Gewinnung der tabakproduzierenden Länder Thraziens dem Lande geradezu aufgenötigt. Aber dem Übergang vom Getreidebau auf jene arbeitsintensiven Kulturen, wie Weintrauben, Obst, Ölsamen, Baumwolle, Frühgemüse, Drogen, ferner der Umstellung der Viehwirtschaft auf die Produkte der Schweinezucht, der Molkerei und der Geflügelzucht stellen sich bedeutende Hemmnisse entgegen. Die genannten arbeitsintensiv gewonnenen Güter bedeuten eine erhöhte Risiko gegenüber dem Getreide. Dieses konnte der Bauer notfalls selbst verbrauchen, wenn der Markt versagte. Die Güter jener arbeitsintensiven Kulturen dagegen müssen abgesetzt werden, damit der Bauer leben kann. Sie müssen überdies auf einem der ausländischen Märkte verkauft werden, da der bulgarische infolge von Kapitalsarmut wenig aufnahmefähig ist. Diese Umstellung auf arbeitsintensiv gewonnene Produkte zusammen mit der Notwendigkeit ihrer Ausfuhr zogen eine Strukturänderung der bulgarischen Ausfuhr nach sich. Während im Durchschnitt des Jahrzehnts 1900 bis 1910 66,6 v. H. vom Werte der Ausfuhr auf Getreide entfielen, steht im Durchschnitt der Jahre 1933 bis 1937 der Tabak mit 36,7 v. H. vom Ausfuhrwert an der Spitze; es folgen Eier mit 12,5 v. H., dann erst Getreide mit 11,9 v. H. und schließlich Weintrauben, getrocknete Pflaumen, Nüsse, Erdbeeren mit zusammen 8,3 v. H. Sie zeigen ausgesprochen steigende Ausfuhr-tendenz (1938: 17,4, 1939: 18,4 v. H.), und zu ihnen gesellen sich neustens auch Ölsamen und Abfälle der Ölindustrie. Der Absatz aller dieser Produkte im Auslande ist aber außerordentlich schwierig, denn sie stellen Waren des Massenluxus dar, deren elastische Nachfrage bei der Kapitalsarmut des Landes eine sorgsame Kreditorganisation für das flache Land erfordert. Auch erschwert der kleinbäuerliche Charakter der bulgarischen Landwirtschaft deren Typisierung und Herstellung in qualitätsmäßig gleicher Form. Doch ist ein neugegründetes Exportinstitut an der Arbeit, die Qualität der bulgarischen Ausfuhr zu kontrollieren und den jeweiligen Erfordernissen der Märkte anzupassen. Auch stellen die genannten Güter hohe Anforderungen an die Geschwindigkeit und Qualität des Transports. Bei der schwachen Industrie des Landes mangelt es an Spezialwaggons, besonders an Kühlwagen, ihre Entlehnung bringt Bulgarien in Abhängigkeit vom Auslande; bei der Kapitalsarmut liegt die Ausfuhr oft in den Händen ausländischer Exportfirmen, was die Rentabilität des Exports für Bulgarien herabsetzt. Auch zwingt die Entlegenheit Bulgariens von den Märkten in Halbinsleuropa, die Ausfuhr durch Länder zu leiten, die als Wettbewerber Bulgariens auftreten. Diese Schwierigkeiten spiegeln sich während der Jahre 1918 bis 1929 im Bild der Verteilung der bulgarischen Ausfuhr; es ist wenig stetig; das änderte sich erst, als die großen westeuropäischen Kolonialreiche seit 1929 der deutschen Ausfuhr die Wege absperreten und die Ausfuhr der Länder Südosteuropas erschwerten. Bulgarien und das Deutsche Reich

versuchten gemeinsam, dieser Schwierigkeiten Herr zu werden, indem sie den gegenseitigen Warenaustausch immer mehr verstärkten. Überdies litten sie beide in gleichem Maße unter dem Fehlen ausländischer Zahlungsmittel, bzw. Gold und Devisen. Sie einigten sich daher auf ein System von Clearingverträgen, die zur Vergrößerung des gegenseitigen Warenaustausches führten. 1939 gingen 74,8 v. H. der Ausfuhr Bulgariens nach dem Reich (einschließlich des Protektorats und des Generalgouvernements). Das bedeutet für Bulgarien große Stetigkeit der Wirtschaft und Steigerung der Ausfuhr. Aber es besteht die Schwierigkeit, daß das Reich nicht imstande ist, die von Bulgarien benötigte Einfuhr selbst zu erzeugen. Denn das industrialisierte Bulgarien verlangt nicht mehr wie das landwirtschaftliche bis zum Weltkrieg industrielle Verbrauchsgüter, sondern neben industriellen Investitionsgütern Rohstoffe. Wertmäßig war das Bild der Einfuhr im Durchschnitt der Jahre 1933 bis 1937 das folgende: 19,5 v. H. Metalle und Erzeugnisse daraus, 17,2 v. H. Maschinen und Rüstungsbedarf, 16,4 v. H. Textilerzeugnisse, 10,3 v. H. textile Rohstoffe, 4,2 v. H. Chemikalien und 4,1 v. H. Öl und Benzin. Es sind im Gegensatz zu den ausgeführten Waren nicht Waren des Massenluxus, sondern Waren mit starker und dringlicher Nachfrage. Das ganze Wirtschaftsleben Bulgariens ist von ihnen und ihrer regelmäßigen Lieferung abhängig; jede Stockung ihrer Zufuhr bedeutet für Bulgarien Verlangsamung der wirtschaftlichen Tätigkeit, Arbeitslosigkeit in der Industrie, Rückströmen der Arbeiter zur Landwirtschaft und damit Verteuerung der landwirtschaftlichen Gesteungskosten. Um dieser Schwierigkeiten Herr zu werden, bezog Bulgarien viele der notwendigen Importgüter aus dem Reich, auch dann, wenn dieses die Güter nicht selbst erzeugte, sondern einführen mußte. Damit wurde das Wirtschaftsleben Bulgariens naturgemäß von den Versorgungsmöglichkeiten des Reiches und dessen Devisenlage abhängig. Man findet es daher verständlich, wenn der Verfasser die Forderung einer Pflege des bulgarischen Marktes durch das Reich erhebt. Dem exportierenden Bulgarien sollen nicht nur rentable Preise bewilligt, dem importierenden die notwendigen Waren möglichst billig geliefert werden. Hermann Mikula, Brünn.

Schwedens Ernte 1941. Der strenge Winter 1940/41, Trockenheit im Frühling und im Sommer, darauffolgende Herbstregen haben die Erträge der meisten Feldfrüchte schwer beeinträchtigt, so daß 1941 weniger Fechung eingebracht wird als bei den Mißernten 1917 und 1918; die jüngste Ernte ist die schlechteste seit 50 Jahren.

	1941	1940	1939	1931/35	1926/30	1921/25	1918	1912	1901/05	1871/75
Weizen	—	420	861	647	466	289	189	210	139	91
Roggen	—	266	354	425	450	557	353	585	590	489
Brotgetreide . .	521	686	1215	1072	916	846	542	795	729	590
Einfuhr	—	34	51	30	252	277	69 ¹	153	344	120

Am stärksten ist der Rückgang bei Wintergetreide (Menge und Beschaffenheit) und Heu. An Brotgetreide wird etwa 1 Mill. t gebraucht; die Zufuhren 1939 und 1940 werden mit über 39 000 t und 34 000 t ausgewiesen; 1941/42 sind zunächst keine in Aussicht. Gersten- und Kartoffelmehl werden dem Brotmehl beigemischt werden müssen; dadurch vermindert sich die Menge an Futtermitteln für die Haustiere und weiter der Milchertrag. Der Ausfall an Futtermitteln wird auch mit 40 v. H. veranschlagt und wird weitere Bestandsverminderungen zur Folge haben. Die Kartoffelernte ist etwas kleiner als die von 1940; sie wird aber noch übermittel beurteilt. Die Felder mit Zuckerrüben allein zeigen Zunahme gegenüber 1940. Der

¹ Wesentlich größer war die Einfuhr 1919.

Ertrag an Heu wird mit 2,39 Mill. t gegenüber 5,12 Mill. t in den Vorjahren angegeben.

Die alleinstehende Zahlenreihe zeigt den Wandel in der Art des angebauten Brotgetreides; von Anfang der siebziger Jahre bis 1939 ist die Ernte an Weizen auf das Neunfache gestiegen, die von Roggen beträchtlich zurückgegangen. Die Anbauflächen bei Weizen sind in der gleichen Zeitspanne von etwa 53 000 ha auf 338 000 ha vergrößert worden, die für Roggen von 343 000 ha auf 175 000 ha gesunken. Für 1940 wird das Ausmaß der Weizenfelder mit 309 000 ha, das der Roggenfelder mit 171 000 ha angegeben. Für 1941 sind größere Flächen bestellt worden, aber, wie schon angedeutet, haben Winterkälte, hohe Schneedecke und später Eintritt des Frühlings den Wintersaaten (die bei Weizen zwei Drittel, bei Roggen neun Zehntel betragen) großen Schaden zugefügt.

Der Falsterbo-Kanal, welcher nach knapp dreijähriger Bauzeit eine neue Verbindung zwischen der Ostsee und dem Sund eröffnet, wird Ende des Jahres dem allgemeinen Verkehr übergeben werden, nachdem Regierungsschiffe die Durchfahrt bereits erfolgreich durchgeführt haben. Der neue Wasserweg durchschneidet die Falsterbohalbinsel, die schmale Landzunge, die an der Südküste Schwedens in die Ostsee hinausragt, und ermöglicht Schiffen von großem Tiefgang, innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer zu bleiben, wenn sie die Ostsee durch den Sund verlassen oder betreten. Der Kanal wurde von dem Orte Höllviken am Sund zu der Käminge-Bucht an der Ostsee gegraben. Die Gesamtlänge des neuen Wasserweges beträgt etwa 27 km, was beträchtlich kürzer ist als der Weg um die Landspitze. Die Breite wechselt zwischen 40 und 100 m; die Tiefe beträgt 7,2 m, was ausreichend ist, um große Handelsschiffe und Schwedens größte Kriegsschiffe durchzulassen. Auf Grund der Tatsache, daß zwischen Ostsee und Sund ein beträchtlicher Wasserhöhenunterschied bestehen kann, mußte eine Art von Schleuse im Kanal gebaut werden. Diese Schleuse hat eine Länge von etwa 1000 m, wobei das durchfahrende Schiff nicht gezwungen ist, in der Schleuse zu stoppen, sondern weiterfahren kann, während der mögliche Unterschied im Wasserniveau von selbst reguliert wird. Über den Kanal führt eine Weg- und Eisenbahnbrücke.

Im Iran sind **Ackerbau und Viehzucht** neben der Gewinnung von Erdöl die wichtigsten Grundlagen des wirtschaftlichen Lebens. Wohl können keine genauen Angaben über die landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie über die Ausdehnung des Ackerlandes gegeben werden. Der Getreideanbau beschränkt sich vornehmlich auf Weizen, Gerste und Reis, neben denen Roggen, Hafer und Mais in den Hintergrund treten.

	Anbau in 1000 ha			Ernte in 1000 t		
	Weizen	Gerste	Reis	Weizen	Gerste	Reis
1929—1933 . . .	1105	440	159	1478	627	362
1934	1804	697	254	1931	761	527
1935	1731	647	199	2050	822	386
1936	1707	640	237	2160	882	399
1937	1647	574	188	1942	707	382

Wenn auch die 1934 erreichte starke Ausdehnung des Weizenanbaues nicht aufrechterhalten werden konnte, so liegt die Weizenanbaufläche 1937 mit 1,647 Mill. ha um 45 v. H. über der für 1929 bis 1933 angegebenen Ziffer. Auch die Gerstenanbaufläche ist gegenüber dem Jahre 1934 um gut 100 000 ha zurückgegangen, liegt aber 1937 immer noch 30 v. H. über der Ziffer 1929 bis 1933, die Reiskultur

ist fast 20 v. H. höher als 1929 bis 1933. Die höheren Ernten sind im wesentlichen auf die Vergrößerung der Anbauflächen zurückzuführen.

An Erzeugnissen der Getreidewirtschaft konnte Iran ausführen (1000 t):

	1929 - 1933	1934	1935	1936	1937	1938
Weizen	10,2	18,5	42,6	29,1	22,4	—
Gerste	1,3	7,5	13,6	23,3	12,4	6,2
Reis	4,6	2,4	5,4	34,3	16,4	0,5

Eisenbahnen im Iran. Die Verkehrsbedeutung des Iran war in allen Zeiten eine sehr hohe und ist jüngst wieder häufig erörtert worden. Mitglieder unserer Gesellschaft, wie I. E. Polak, E. Tietze, F. Freiherr v. Schiebl, F. Wilfort, A. Gabriel, G. Stratil-Sauer, haben diese Fragen erörtert und die Zustände in verschiedenen Jahrzehnten geschildert. So hat I. E. Polak, Leibarzt des Schah, 1860 seinen Vortrag über die Kommunikationsmittel vor der Gesellschaft mit folgenden Worten begonnen: „Es gibt selten ein Land, welches für das Anlegen von Straßen und Bahnen so geeignet wäre als Persien. Die unermeßlichen Hochebenen, welche miteinander in Verbindung stehen, der feste Boden, welcher einen Unterbau fast entbehrlich macht, die Seltenheit von Regen und sonstigem Wasserniederschlag, der Abgang großer unterbrechender Ströme, die reichhaltigen Kohlen- und Eisenminerallager, die Vortrefflichkeit der Pferde und Maultiere, kurz alles weist auf die Leichtigkeit der Ausführung. Und doch gibt es in ganz Persien keine Straße, die Wege sind Karawanenwege, gerade wie sie vor Jahrtausenden bestanden.“ (Mitteilungen 1861, S. 40 f.) Die Berührung neuzeitlicher Technik mit den Zuständen, wie sie seit der Zeit der alten Perserkriege bestanden haben, Karawanenzüge, Kraftwagen, Eisenbahn, Flugzeug neben- und übereinander, schildert Fritz Wilfort ebenda 1928, S. 354. Seit der Machtübernahme durch den Schah Riza Pahlevi wurden Eisenbahnbaupläne, die schon früher aufgestellt worden waren, verwirklicht. 1921 gab es aber in dem weiten Reiche nur sechs Stichbahnen, insgesamt etwa 400 km Schienenwege: 1. von Teheran nach dem Wallfahrtsort Rey, 8,5 km; 2. von Mahmud-Abad nach Amol in der Provinz Mazenderan, 18 km, deren Betrieb schon nach wenigen Jahren eingestellt worden ist; 3. die 147 km lange Strecke Täbris—Djulfa, die Iran von den Sowjets 1921 zurückerhalten hatte; 4. eine kurze, bald verfallene Strecke von Maku in Aserbeidschan gegen den Kaukasus; 5. die 50 km lange Stichbahn Buschehr nach Borazdjan, von den Engländern gegen 1918 für Truppenabtransporte erbaut, welche aber nach zwei Jahren den Betrieb eingestellt hat; 6. von Zahedan (Dusdab) in Südostiran nach Beludschistan, wo sie Anschluß nach Indien gefunden hat; auch sie ist, wie später erwähnt wird, außer Betrieb.

Zu den wichtigsten Arbeiten des vom Schah Riza Pahlevi eingeleiteten Aufbauwerkes ist die Verkehrserschließung des weiten Raumes durch Straßen für Kraftwagen und durch den Bau einer Nord-Süd-Eisenbahnlinie, von der andere Strecken ausgehen sollten, zu zählen.

Das Flugzeug tritt gleichzeitig mit dem Bau der Kraftwagenstraßen und der Eisenbahnstrecken mit den rollenden Verkehrseinrichtungen in Wettbewerb. Die Kraftwagenstraßen sind als Vorstufen für die großen Eisenbahnlinien zu werten. Mehr als zehn Jahre vor der Inbetriebnahme der großen Nord-Süd-Eisenbahnlinie waren Straßen für den Kraftwagen von Teheran über den Mendschilpaß nach Pahlevi, von Teheran nach Kaswin—Täbris, von Teheran über Kaswin—Hamaden—Kermanschah zur Staatsgrenze bei Kasr i Schirin befahrbar. Die letztgenannte Strecke findet Anschluß an eine gute Straße nach Bagdad und von hier nach Beirut. Transporte Beirut—Teheran ersparen die Fahrt zur See um Arabien, und bis vor

1938, dem Zeitpunkt der Eröffnung der Eisenbahn vom Iranischen Golf nach Teheran, dauerte die Reise durch Iran eher länger als von Beirut nach Teheran. Bagdad ist mittels Eisenbahn mit Basra verbunden. Von Teheran kann man auf vier unmittelbaren Straßenverbindungen über das Elbursgebirge das Kaspische Meer erreichen. Die vierte, noch im Bau befindliche, führt von Ab el Ali etwa 70 km nordöstlich der Hauptstadt nach Amol an den nördlichen Ausläufern des Elbursgebirges. Die Scheitelhöhe des Passes erreicht nahezu 3000 m, daher waren viele Kunstbauten — nicht weniger als 600 Brücken, 14 Tunnels, der längste 1520 m — erforderlich; trotz des schwierigen Geländes wurde der Unterbau so ausgeführt, daß die 8 m breite Straße für Fahrzeuge mit 20 t Gewicht befahrbar ist.

Die 1400 km lange normalspurige transiranische Bahnstrecke führt vom Hafen Bender Schah am Kaspischen Meer nach der 461 km entfernten Hauptstadt Teheran und von dieser nach dem 935 km entfernten Hafen Bender Schalpur am Iranischen Golf. Die gesamte Bahnstrecke weist 90 Bahnhöfe (einschließlich der kleineren Stationen) auf. Das rollende Material bleibt in der Zahl hinter europäischen Strecken zurück: 109 Lokomotiven mit Rohölfeuerung, 1894 Güterwagen (305 Tankwagen) und 66 Personenwagen. Die Zugshäufigkeit auf der Strecke von Teheran nach Norden wie nach Süden ist eine sehr geringe. Nach dem Sommerfahrplan 1941 wurden in Teheran nach Bender Schah in der Woche zwei Züge abgefertigt, Sonntag und Dienstag um 8 Uhr, die Gegenzüge fahren von Bender Schah am Sonntag und Mittwoch um 7.25 Uhr ab. Von Teheran nach Kaswin verkehren drei Züge, jeweils Montag, Donnerstag, Freitag um 7.30 Uhr, von Kaswin fahren die Gegenzüge am gleichen Tage um 16.30 Uhr ab und erreichen die Hauptstadt gegen 10 Uhr. Auf den Strecken der iranischen Staatsbahn wurde ein Speisewagenbetrieb eingerichtet, und den durchgehenden Zügen nach Süden werden Schlafwagen eingegliedert.

Von den von der transiranischen Eisenbahn als Stammlinie ausgehenden Zweigstrecken wurde im vorigen Heft die Linie Teheran—Täbris (Aserbeidschan) genannt, die über die Städte Keretsch—Kaswin—Sendschan—Mianeh—Miandoab ihr Ziel erreicht und von hier über Khoy bis an die türkische Grenze nach Ghotur (Kotor) fortgeführt wird. Nach Fertigstellung der Strecke bis Täbris besteht ein unmittelbarer Anschluß an das russische Bahnnetz über Dzulfa.

Von der Türkei ist ein Anschluß an die vorerwähnte geplante Strecke Ghotur—Täbris in Aussicht genommen. So kann in einigen Jahren Teheran von Istanbul in drei Tagen erreicht werden, und Trapezunt (Trabson am Schwarzen Meer) und Mersin am Mittelmeer kommen als Hafenplätze für iranische Güter in Betracht. Die zweite sehr wichtige Zweigstrecke wird von Germsar, 114 km östlich von Teheran, nach der 805 km entfernten, als islamitisches Heiligtum, Verwaltungs- und Handelsmittelpunkt sehr bedeutenden Stadt Meschhed führen. Vor zwei Jahren wurden die ersten 113 km bis Serman in Betrieb genommen. Meschhed erhält von Osten auf alten Karawanenwegen Waren, die mittels der Eisenbahn durch Nord-Beludschistan an die iranische Grenze gebracht werden können. Von Meschhed werden sie einstweilen auf der Straße westwärts nach dem bereits genannten Hafen Bender Schah am Kaspischen Meer verfrachtet oder nordwärts bis zur Station Askabad (vormals Poltarask) an der Eisenbahn, die Turkmenistan mit Krasnowodsk verbindet.

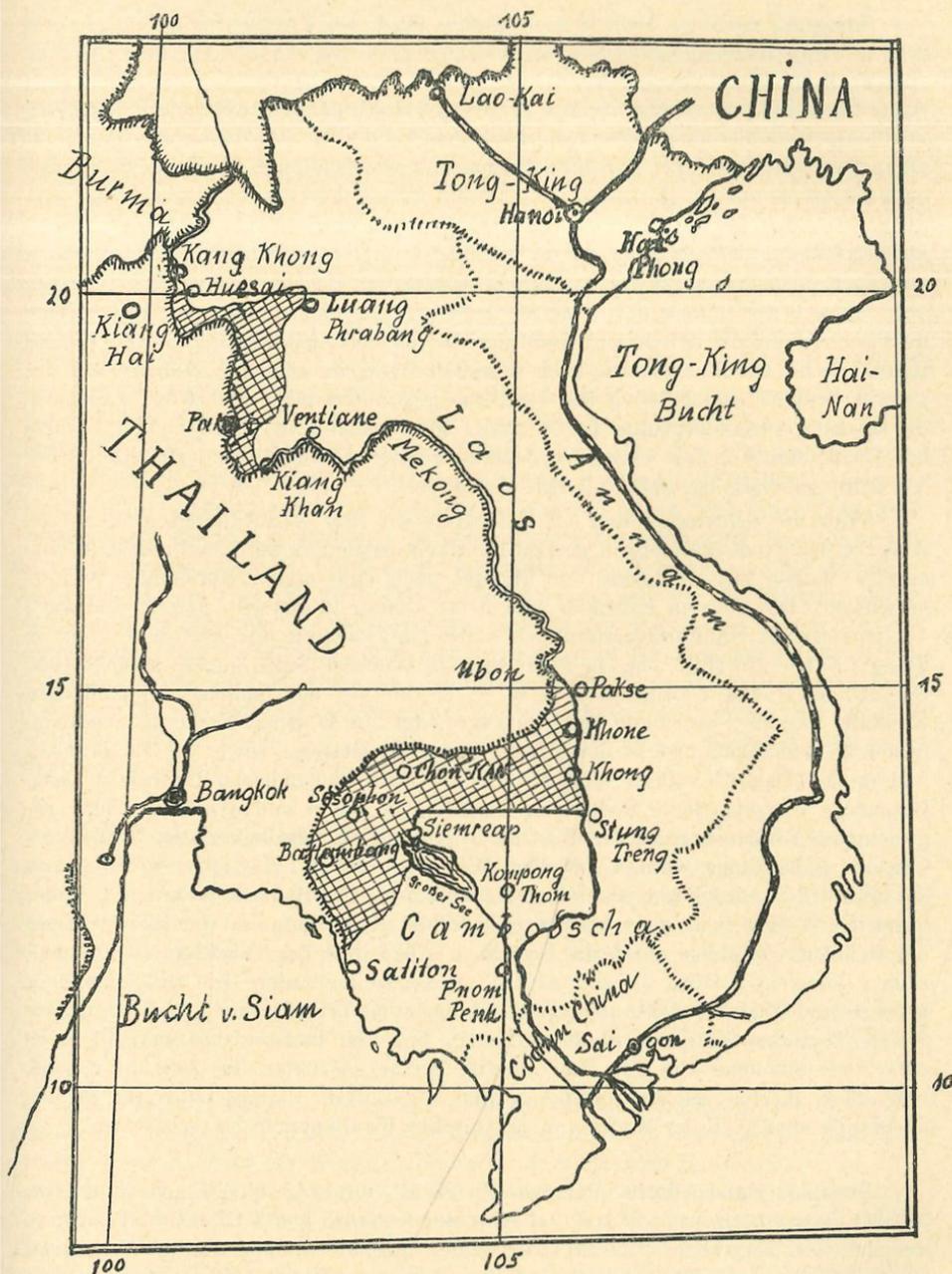
Die dritte große Zweigstrecke wird Kum über Keschan mit Sezd verbinden; von hier könnte später eine Linie nach Sahedan (Dusdab) an der indischen Grenze Verwirklichung finden. Einstweilen soll das Industriezentrum Isfahan durch eine neuzeitliche Straße in der Länge von 240 km mit der transiranischen Bahn verbunden werden, deren Fertigstellung zum März 1942 angekündigt worden ist.

Die Engländer hatten ihr indisches Bahnnetz südlich von Afghanistan durch Beludschistan bis nach Sahedan 30 km auf iranischem Boden geführt; seit etwa elf Jahren endet die britische Eisenbahn auf dem Boden Beludschistans bei Nok Kundi, welche Station wöchentlich einen Zug in jeder Richtung abfertigt.

Karawanenreisen schildern: A. Gabriel, Beobachtungen im Wüstengürtel Innerpersiens 1933. Mitteilungen der Geogr. Gesellschaft, Wien 1934, S. 53 f. — Derselbe, Durch Persiens Wüsten. Stuttgart 1935. — Derselbe, Im weltfernen Orient. München und Berlin 1939. — G. Stratil-Sauer, Mesched. Leipzig 1939.

Die Post im Iran kann (iranisches Jahr 1318 = 22. März 1939 bis 1940) 358 Postämter, 235 Telegraphenämter, 11 drahtlose Stationen, 106 Fernsprechzentralen, 37 Postsektionen und 497 Briefkästen ausweisen. Von den 26 795 km vom Postverkehr bedienten Wegstrecken werden 1395 km von Eisenbahnen, 13 000 km durch Kraftposten, 10 900 km durch Postreiter, 1345 km durch Postboten und 61 km durch die Schifffahrt bedient. Das Telegraphennetz weist eine Länge von 21 188 km auf. Im Berichtsjahre wurde der von der deutschen Firma Telefunken gelieferte große Teheraner Rundfunksender in Betrieb genommen. Die Korrespondenzbeförderungszahl für das Inland belief sich auf 20,35 Mill. Stück (gegenüber dem Vorjahre + 10 v. H.), die Zahl der Inlandstelegramme auf 1,21 Mill. Stück (etwa + 13 v. H.), eine Steigerung, welche sich in der Einnahmenentwicklung der iranischen Postverwaltung (um etwa ein Drittel größer als im Vorjahre) widerspiegelt. Iranische Postflugzeuge, welche wöchentlich einmal Teheran—Bagdad und zurück verkehren, nehmen auch eine beschränkte Zahl von Fahrgästen nach der iranischen Stadt Kermanschah und nach Bagdad mit.

Grenzverschiebungen im Fernen Osten zwischen Thailand und Französisch-Indochina. Am 11. März 1941 besiegelten die Delegationen von Frankreich und Thailand mit ihrer Unterschrift die japanischen Vorschläge zur Regelung der an der Westgrenze von Indochina aufgetretenen Streitfragen zwischen den beiden Mächten. Es war das erstmal, daß Japan seine Vermittlung in einem internationalen Streite angeboten, das erstmal, daß sich eine asiatische Macht in einem Schiedsspruch für die Beseitigung des von dem westlichen Imperialismus im Fernen Osten im 19. Jahrhundert begangenen Unrechts eingesetzt hat. Die am 7. Februar in Tokio eröffneten Verhandlungen führten am 1. März in Saigon zu einem Waffenstillstandsabkommen zwischen Französisch-Indochina und Thailand, das die seit Ende November 1940 bestehenden Feindseligkeiten in den Grenzgebieten vorläufig beendete. Nach einigen Abänderungen wurde der von Japan vorgeschlagene Plan schließlich angenommen, der im wesentlichen folgende Punkte enthielt: Frankreich überläßt Thailand den im Art. II der Konvention zwischen Frankreich und Siam am 13. Februar 1904 genannten Distrikt von Paklay und das nördlich der Grenzlinie zwischen den Provinzen Battambang und Pursat liegende Gebiet sowie jenes am rechten Ufer des Mekong, dessen SE—NE verlaufende Ostgrenze die Nordwestspitze des Großen Sees berührt und weiterhin der Grenze zwischen den Provinzen Siemrap und Battambang, bzw. dem Parallelkreis bis Stung Treng am Mekong folgt. Ein kleines Stück Landes gegenüber dieser Stadt bleibt bei Indochina. Die obgenannten, Thailand überlassenen Gebiete sind zu entmilitarisieren und sollen darin die Franzosen wie die Bevölkerung von Indochina dieselben Rechte genießen wie die Thailänder. Ferner sichert die thailändische Regierung die Respektierung der Grabstätten des königlichen Hauses der Luang Phrabang und Gewährung aller Unterstützung für deren Erhaltung und Verehrung zu. Die Mekonggrenze soll in



Übereinstimmung mit dem Verlauf der Tiefwasserrinne festgelegt werden; die beiden Inseln Khong und Khone sollen der Souveränität Thailands unterstellt, jedoch von Frankreich und Thailand gemeinsam verwaltet werden, die französischen Niederlassungen auf den Inseln verbleiben Frankreich. Auf Grund dieses Abkommens erfährt Thailand eine Vergrößerung um 69 420 qm.

Tsingtau, vor dem Weltkrieg die größte Stadt der Provinz Schantung, breitet sich in feingeschwungener Linie am Felsengestade der Kiautschau-Bucht, hinter sich die Berge des Lauschan-Zuges, trägt aber heute, trotz vieler an den deutschen Baustil im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts erinnernden Gebäude und Häuser mit ihren rotgedeckten Dächern zwischen dem Laubwerk der Bäume aus der deutschen Zeit (1897 bis 1914), darunter das ehemalige Gebäude des deutschen Generalgouvernements (heute Rathaus), in Bild und Leben überwiegend japanisches Gepräge: zahllose japanische Kaufläden, Gaststätten, Handelshäuser und Handelsniederlassungen, Vergnügungslokale und nicht zuletzt die Kleidung. Doch finden sich auch noch manche deutsche Läden, Gaststätten, Pensionen und Handelsfirmen vor; auch besteht noch das deutsche Faber-Krankenhaus mit zwei Ärzten, eine deutsche Schule mit 78 Schülern und fünf Lehrern, besitzt doch Tsingtau, heute eine Stadt mit 543 000 Bewohnern, noch eine 450 Deutsche zählende Kolonie; in der ganzen Provinz siedeln etwa 900 Deutsche gegenüber mehr als 36 000 Japanern, die stärkste Ausländergruppe in Tsingtau. Mit Einschluß der industriellen Vororte hat Groß-Tsingtau, das unter der Nanking-Regierung ein besonderer städtischer Verwaltungsbezirk ist, etwa 1,9 Mill. Bewohner.

Trotz der Schwierigkeiten der Kriegszeit seit 1937 — die Chinesen haben vor Aufgabe der Stadt die meisten großen Fabriken, besonders der Textilindustrie, zerstört — haben sich Industrie und Handel nach dem ersten Rückschlag weiterentwickelt. Die meisten Fabriken sind heute wieder in Betrieb. Damit sind auch die japanischen Kapitalinvestierungen stark angewachsen und betragen allein in Tsingtau über 270 Mill. Yen. In Spinnerei und Weberei laufen gegenwärtig 390 000 Spindeln und 7000 Webstühle, d. s. 60 v. H. der vor dem chinesisch-japanischen Konflikt. Japans Vordringen zeigt sich besonders in Weberei, Färberei, Schiffbau, ferner im Tabakbau und in der Hühnerzucht. In letzterer sowie im Tabakanbau und in der Dampfschiffahrt sind auch heute noch ausländische Interessen tätig. Besondere wirtschaftliche Bedeutung kommt dem schon von den Deutschen ausgerichteten Kohlenbergbau der Provinz Schantung zu; die bekannten Kohlenvorkommen Schantungs werden auf 3000 Mill. t geschätzt. Sie lieferten 1940 etwa die Hälfte der nordchinesischen Kohlenförderung. Die Baumwollerzeugung leidet unter der Wetter-, aber ganz besonders unter der Kriegslage und der Herabsetzung der Rohbaumwollpreise durch die Behörden. Aber auch der Tabakbau ist aus denselben Ursachen auf fast die Hälfte der Vorkriegszeit gefallen. Die Salzgewinnung beträgt rund 350 000 t. Im Außenhandel Chinas steht Tsingtau mit 9 v. H. an dritter Stelle. Tientsins Einfuhr wird auf 40 v. H., jene von Tsingtau auf etwa 31 v. H. einer Gesamtsumme von 327 Mill. amerik. Dollar geschätzt, die Ausfuhr auf 66, bzw. 22 v. H. von 985 Mill. Dabei beträgt die Einfuhr Japans 60 v. H., woraus ersichtlich wird, daß der Markt von japanischen Kaufleuten beherrscht wird.

Panamas Handelsflotte. Panama, ein Staat von 74 522 qkm Fläche und etwa 500 000 Einwohnern, weist Mitte 1941 eine Handelsflotte von 1 175 000 BRT. aus, so daß auf 1000 Einwohner 2350 BRT. entfallen; das ist einmalig in der Welt, denn für Griechenland, Großbritannien, Norwegen konnten Mitte 1939 die entsprechenden Zahlen mit 300, 380 und 1730 angegeben werden. Seit Kriegsausbruch hat sich die Flotte Panamas mehr als verdoppelt; die stärksten Zugänge kamen aus den USA., die auch schon früher aus mannigfachen Gründen Übersiedlungen in das Schiffsregister von Panama ausgeführt hatten. Unternehmungen, die mit der Erzeugung von Weltstandardwaren sich auch im Einzelhandel der Ware einen überragenden Anteil sichern wollten, haben sich statt der nationalen der Flagge von Panama

bedient. USA.-Ölgesellschaften ließen ihre Tanker, Norwegen seine Walkochereien unter der Flagge von Panama fahren. Steuerkosten und Personalfragen spielen dabei eine Rolle; unter der Panamaflagge erhält ein seegehendes Schiff, gleich, wohin die Reise geht oder welche Güter verfrachtet werden, eine Schiffsbesatzung, wie sie anderswo nicht zu erfüllen wäre. Die Panamaschiffahrt kreuzt häufig dort auf, wo es leicht Schwierigkeiten geben kann. Politische Interessen haben seit Herbst 1939 das große Anwachsen der Panamaflotte bestimmt. Europäische Reeder, Griechen, Franzosen, Skandinavier, durch den Krieg der Heimatbasis verlustig, haben unter der neutralen Flagge Panamas die Möglichkeit, im Geschäft zu bleiben. Den größten Anteil zur Vergrößerung hat das USA.-Neutralitätsgesetz gebracht, das den amerikanischen Schiffen bis auf Widerruf die Fahrt in das europäische Kriegsgebiet verboten hat. Bisher dürften mindestens 500 000 BRT. der USA.-Handelsflotte die Flagge von Panama angenommen haben; vier Fünftel davon entfallen auf Tanker. Etwa 125 USA.-Schiffe sind in Panama registriert, darunter 40 Schiffe, die sich im Besitz des United Staates Shipping-Board befinden. Die USA.-Reeder können so Besatzungen zusammenstellen und Fahrten ausführen, die unter der heimischen Flagge aus verschiedenen Gründen (Neutralitätsgesetz, Gewerkschaft) nicht statthaft sind. Amerikanische Reeder haben sich auch aus dem Grunde unter die Flagge Panamas gestellt, um der Beschlagnahme ihrer Tonnage durch die amerikanische Schiffsbehörde oder durch die Kriegsmarine zu entgehen. Auf diese Weise wird die USA.-Handelsflotte verringert, der Schiffsraum selbst bleibt unter der Flagge des befreundeten Panama der Regierung in der Tat zur Verwendung, den Engländern gegenüber kann sie dem Drängen nach zusätzlicher Tonnage auf die Verminderung der Tonnage hinweisen. So steht Panama derzeit unter den an der Seeschiffahrt stark beteiligten Staaten weit voran, besitzt eine Großhandelsflotte, deren Anteil am registrierten Gesamthandelsraum aller Staaten mit rund 3,3 v. H. angegeben werden kann.

Volkszählungsergebnisse in Brasilien 1940. Am 1. September 1940 wurde nach einer Unterbrechung von 20 Jahren wiederum eine Volkszählung in Brasilien durchgeführt. Wie aus den vorläufigen Zählungsergebnissen hervorgeht, hat die Bevölkerung um 10,7 Millionen zugenommen und beträgt jetzt rund 41,36 Mill. Menschen. Die jährliche Zunahme belief sich demnach durchschnittlich auf mehr als eine halbe Millionen Menschen. Bei einer Fläche von 8,5 Mill. qkm beträgt die durchschnittliche Dichte der Bevölkerung nunmehr 4,9; die Staaten im Osten und Süden sind wesentlich dichter besiedelt als jene im Norden und Westen des Bundesstaates.

Die absolut stärkste Zunahme unter den Bundesstaaten weisen die Südstaaten São Paulo mit 2,6 Mill. und Rio Grande do Sul mit rund 1,2 Mill. auf. Die relativ stärkste Zunahme hingegen besitzen die Südstaaten Paraná (81 v. H.) und Santa Catharina (77 v. H.) sowie der die Wasserscheide zwischen Amazonas und Paraná einnehmende Staat Matto Grosso (73 v. H.). Insgesamt weisen 9 von 22 Staaten eine Zunahme von mehr als 50 v. H. auf. Zu ihnen zählt auch der Bundesdistrikt Rio de Janeiro, der jetzt nach einer Zunahme um 54 v. H. eine Einwohnerzahl von fast 1,8 Mill. Menschen aufweist.

In dem Zeitraum von 1920 bis 1940 stieg die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe von rund 0,65 Mill. auf 1,9 Mill. an, während jene der industriellen Betriebe von rund 13 000 auf fast 45 000 answoll.

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. 423-447](#)